



Heute Landschaftsidyll mit hohem Erholungswert, früher aber vor allem eine Anlage, die der Versorgung der Industriebetriebe im Eistal mit der unentbehrlichen Wasserkraft diente: der Eiswoog bei Ramsen. FOTO: JÖS



Ein Technikmuseum mit ausgeprägtem Spaßfaktor ist die schmalspurige Stumpfwaldbahn. Das Bild entstand bei der Eröffnung des Abschnitts zwischen Bockbachtal und Ramsen West im Jahr 2007. FOTO: LINK



# Unternehmerdynastie prägt Pfälzer Industriegasse

**WIRTSCHAFTSWANDERN:** Tour durchs Eistal – Hier gewannen schon Kelten und Römer Eisen – Mehrere Gienanth-Generationen wirkten vor allem in Eisenberg

VON ECKHARD BUDDRUS

**Wandern auf den Spuren der regionalen Wirtschaft. Dazu laden wir mit unserer RHEINPFALZ-Serie „Wirtschaftswandern“ ein. Die heutige Tour führt ins Eistal. Im Mittelpunkt steht dabei das traditionsreiche Unternehmen Gienanth, dessen langjährige Eigentümerfamilie die Wirtschaft der Region stark geprägt hat.**

Unsere Tour beginnt am Bahnhof Eisenberg. Der Bau der 1876 eröffneten Bahnstrecke von Grünstadt und Eisenberg ging nicht zuletzt auf das Engagement von Eugen von Gienanth zurück, der seit 1867 das Eisenberger Gienanth-Werk leitete. Eugen von Gienanth heiratete 1872 Elisabeth Engelhorn, die Tochter des BASF-Gründers Friedrich Engelhorn. Nach dem Tod ihres Mannes übernahm sie 1893 die Leitung des Werkes, bis sie diese 1912 an ihren ältesten Sohn Carl übergab.

Elisabeth Engelhorn war 1903 Mitgründerin der Eisenberger Klebsandwerke (EKW), die noch heute mit rund 130 Mitarbeitern den europaweit einzigartigen Rohstoff abbauen, der mit einer Zusammensetzung aus hochwertigem Quarzsand und einem seltenen Ton eine geologische Rarität darstellt. Die Verwaltung der EKW befindet sich in der Bahnhofstraße gegenüber vom Bahnhofsgelände auf dem Weg in Richtung Stadtzentrum.

Oerlikon, 1950 von Ulrich von Gienanth mitgegründet, hatte zeitweise 500 Mitarbeiter.

Wir wenden uns aber in die Gegenrichtung und folgen nun ein Stück dem „Barbarossa-Radweg“ eistalwärts in Richtung Ramsen. Nach etwa zehn Minuten kommen wir an dem Schweißtechnik-Unternehmen Oerlikon vorbei. Gegründet wurde die Fabrik im Oktober 1950 unter anderem vom Schweizer Großindustriellen Emil Bühler und dem damaligen Geschäftsführer der Eisenberger Gienanth-Werke, Ulrich Freiherr von Gienanth. Zwei Jahre später begann die Elektrodenproduktion in Eisenberg. Zeitweise beschäftigte das Unternehmen mehr als 500 Mitarbeiter und war Anfang der 1990er-Jahre Eisenbergs größter Arbeitgeber. Nachdem der Schweizer Konzern Oerlikon Bühler 1991 den Eisenberger Betrieb an eine Tochter des französischen Air-Liquide-Konzerns verkauft hatte, begann in Eisenberg aber – verschärft durch die Rezession von 1993 – ein massiver Personalabbau, der bis 2002 zur Aufgabe der Elektro-

denproduktion führte. Verblieben ist in Eisenberg unter anderem die Schweißpulverproduktion. Heute beschäftigt Oerlikon in Eisenberg rund 160 Mitarbeiter.

In der Nähe des Oerlikon-Haupteingangs stoßen wir auf einen Wegweiser zum Waldhaus Schwefelbrunnen des Pfälzerwald-Vereins Eisenberg. Dem folgen wir und sehen auch bald die Pfälzerwald-Vereins-Markierung „gelbes Kreuz“, der wir nun eine ganze Weile folgen.

277 Jahre alt ist der Fabrikstandort des heutigen Eisenberger Gienanth-Werks.

Nach Überqueren der Landstraße nach Ramsen geht es rechts hinauf in den Wald. Zwischen den Bäumen können wir einen Blick auf das Gienanth-Werk werfen, das wir gegen Ende der Tour noch einmal deutlich genauer sehen werden. Der Betrieb befindet sich an der Stelle, an der ab 1735 der Eisenberger Eisenhammer arbeitete und kann somit auf 277 Jahre Industriestandortgeschichte zurückblicken.

Beim Waldhaus Schwefelbrunnen bietet sich die erste Einkehrmöglichkeit. Dem Weg mit dem gelben Kreuz folgen wir durch den Wald ein ganzes Stück weiter, bis wir kurz vor der Klosteranlage Rosenthal auf einen Weg mit einem blauen Balken stoßen. Wir biegen nach links auf diesen Weg ein und erreichen bald das Bergdorf Stauf, das heute zur Stadt Eisenberg gehört. Ein schöner Blick auf das Eistal bietet sich von der Ruine der im Bauernkrieg 1525 zerstör-

ten Burg oder von einer Gaststätte in der Ortsmitte, die ihren Namen „Zur schönen Aussicht“ völlig zu Recht trägt.

Das Eistal ist eine der frühen „Industriegassen“ der Pfalz. Schon Kelten und Römer gewannen hier Eisen. Wichtige Faktoren waren Erzvorkommen in der Nähe, Wasserkraft durch den Eisbach und reiche Holzvorkommen, die zur Gewinnung von Holzkohle gebraucht wurden.

Von Stauf folgen wir dem Weg mit dem blauen Balken hinunter ins Tal bis zur Ortsmitte von Ramsen. Hier laufen wir – ein Stück ohne Markierung – auf der Mühlschneise bis zum westlichen Ortsende, wo wir auf das Zeichen „gelber Balken“ stoßen. Diesem Zeichen können wir rund drei Kilometer zum Eiswoog folgen.

Ludwig Gienanth erwarb etwa 1812 Eiswiesen und Eiswoog. Die Wiesen im Eistal lieferten Futter für Pferde und Ochsen der Werksfuhrer. Sein Sohn Friedrich vergrößerte 1832 den Eiswoog durch Verstärkung und Erhöhung des Weierdammes, um für die trockene Jahreszeit genügend Wasservorrat für die Wasserräder der am Eisbach liegenden Werke anstauen zu können. Auf dem Weierdamm baute er ein zweistöckiges Weierwärterhaus, dort befindet sich heute das Restaurant „Forelle“, das ab Mitte der 90er-Jahre zeitweise von der Tochter Ulrich von Gienanth selbst geführt wurde.

Heute ist die Gaststätte, die sich eines hervorragenden Rufs erfreut, weiter im Familienbesitz, aber verpachtet. Eine Einkehr in der „Forelle“ oder ein Spaziergang entlang des Eiswoogs ist vielleicht der beste Ort,

um die lange Geschichte der Industriellenfamilie Gienanth kurz zu rekapitulieren, deren wohl bedeutendster Vertreter Ludwig Gienanth (1767-1848) 1817 geadelt und 1835 in den erblichen Freiherrenstand erhoben wurde.

Eisenbergs Gienanth-Werk überlebte im 19. Jahrhundert dank der Eistal-Eisenbahn.

Ludwig Gienanth Großvater Johann Nikolaus Gienanth war ein Enkel des aus der Schweiz nach dem Dreißigjährigen Krieg in die Pfalz eingewanderten Schmieds Pierre Guinand. Johann Nikolaus Gienanth erbaute 1742 im Alsenzthal bei Hochstein in der Grafschaft Falkenstein ein Eisenhüttenwerk. Zu den Betrieben, die sein Enkel Ludwig in die Hand bekam, gehörte der 1734 errichtete Eisenberger Großhammer. Dabei profitierte er von einer besonderen Situation. Zur Sicherstellung der Produktion wurden die Werke von den Franzosen in dieser Zeit weit unter Wert verkauft. 1800 kaufte Ludwig Gienanth das Eisenberger Werk, 1804 das in Trippstadt. Die Blütezeit der Gienanthischen Hüttenwerke waren die 1820er-Jahre. Ab den 30er-Jahren verschärfte sich die Konkurrenz durch Eisen aus England und aus dem preußischen Saarland.

Dass der Eisenberger Betrieb sich noch relativ lange gegen das billigere mit Steinkohle hergestellte Eisen behaupten konnte, lag an der hohen Qualität des Eisenberger Holzkohlens. Die Gewehrproduktion für die gesamte bayerische Armee basierte damals auf Gienanthischem Eisen. 1863 wurde der Trippstadter Hochofen ausgeblasen, Hochstein folgte in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts. Erst Mitte der 70er-Jahre wurde die Eisenerzeugung im Eisenberger Werk eingestellt, das Werk wurde aber ab 1876 als Gießerei weitergeführt – und das bis heute.

Das Trippstadter Werk stellte dagegen in den 80er-Jahren nach und

nach den Betrieb ein. „Das Weiterbestehen der Werke in Hochstein und Eisenberg ist auf die 1870 beziehungsweise 1876 erfolgte Anbindung an die Eisenbahn zurückzuführen“, heißt es in dem Buch „Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in der Pfalz im 18. und 19. Jahrhundert“ von Bruno Cloer und Ulrike Kaiser-Cloer (Mannheim 1984).

Der Anschluss an die Eisenbahn hat also den Gienanth-Standort Eisenberg gerettet, aber Eisenberg blieb für Jahrzehnte Endpunkt der Eistalbahn. Pläne, die Bahnstrecke weiterzubauen wurden schließlich erst 1932 verwirklicht.

Der Streckenabschnitt zwischen Ramsen und Enkenbach erforderte aufwendige Bauwerke, darunter die Eiswoog-Brücke. Ende 1988 wurde die Bahnstrecke zwischen Eisenberg und Enkenbach stillgelegt, 1995 dann aber bis Ramsen und 2001 für einen Ausflugsverkehr bis zu einem neuen Haltepunkt östlich der Eiswoog-Brücke reaktiviert, der allerdings nur an Sonn- und Feiertagen bedient wird.

Bevor man dort zur Rückfahrt in den Zug steigt, kann man noch einen Abstecher zu einer Aussichtsplattform machen. Vom Zug aus hat man kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Eisenberg einen hervorragenden Blick auf das Gienanth-Werk, das noch bis 1972 von dem 1996 im Alter von 89 Jahren verstorbenen Ulrich Freiherr von Gienanth geleitet wurde. Anders als das ebenso traditionsreiche Werk in Hochstein, das 2004 geschlossen wurde, hat das Eisenberger Werk bisher alle Krisen und Eigentümerwechsel überlebt. Heute ist es mit rund 650 Mitarbeitern wieder Eisenbergs größter Arbeitgeber und es sieht ganz danach aus, dass der Name Gienanth nicht nur für eine große Tradition steht, sondern in Eisenberg auch eine gute Zukunft hat.

## IM INTERNET

Die drei vorherigen Folgen der Serie Wirtschaftswandern finden Sie unter: [www.rheinpfalz.de/wirtschaftswandern](http://www.rheinpfalz.de/wirtschaftswandern)

## WANDER-INFO

### Tourenprofil

- Strecke: Vom Bahnhof Eisenberg über Waldhaus Schwefelbrunnen, Stauf und Ramsen zum Eiswoog.
- Länge: Rund 15 Kilometer, Gehzeit gut vier Stunden.
- Markierung: gelbes Kreuz, dann blauer Balken, ab Ortsausgang Ramsen gelber Balken.
- Anreise mit Pkw: Wer mit dem Auto kommt, sollte vor allem an Werktagen lieber am Bahnhof Ebertsheim parken und ein Stück mit der Eistalbahn nach Eisenberg fahren. In Ebertsheim sind die Parkmöglichkeiten besser.
- Anreise mit der Bahn: Eisenberg wird täglich im Stundentakt von der Regionalbahn-Linie Frankenthal-Ramsen bedient. In Frankenthal besteht Anschluss aus Ludwigshafen, in Freinsheim aus Neustadt. In den Zügen gilt der Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN). Wer beispielsweise eine Karte ab 60 oder ein Rhein-Neckar-Ticket hat, kann also ohne Zusatzkosten mitfahren. Wer keine VRN-Jahreskarte besitzt, fährt meist am besten mit einem Ticket 24 für Einzelseisende oder 24 plus für Gruppen bis fünf Personen.
- Haltepunkt Eiswoog: Der Regionalbahn-Haltepunkt Eiswoog wird nur an Sonn- und Feiertagen bedient. An den übrigen Tagen fahren die Züge nur vom und bis zum Haltepunkt Ramsen. Fahrplanauskünfte unter [www.vrn.de](http://www.vrn.de).
- Stumpfwaldbahn: Die Züge der Stumpfwaldbahn fahren an Sonn- und Feiertagen von Anfang Mai bis zum 3. Oktober. Fahrplan im Internet unter [www.stumpfwaldbahn.de](http://www.stumpfwaldbahn.de).
- Einkehrmöglichkeiten am Weg: Waldhaus Schwefelbrunnen in Eisenberg; Gasthaus „Zur schönen Aussicht“ in Stauf; Seehaus „Forelle“ am Eiswoog.



Die 20er- und frühen 30er-Jahre des 19. Jahrhunderts waren die Blütezeit der Gienanthischen Eisenhütten. Danach ging es allmählich bergab. Der Standort Eisenberg überlebte aber als Gießerei bis heute. Das Gemälde zeigt das Eisenberger Hüttenwerk um 1834. REPRO: DELL

## Nils erklärt: Die Mini-Bahn im Eistal



Zum Eiswoog fahren zwei ganz verschiedene Sorten von Zügen. Auf der normalen Bahnlinie gibt es sonntags jede Stunde einen Zug von

Frankenthal zum Eiswoog. Im Eistal verläuft die Strecke oben am Hang. Der Haltepunkt Eiswoog liegt kurz vor der großen Brücke, über die leider keine Züge mehr fahren.

Im Tal gibt es sozusagen eine kleine Schwester, die Stumpfwaldbahn. Mit ihr kann man vom Bahnhof „Ramsen West“ am Ortsrand zum Eiswoog fahren. Gerade für Kinder ist das ein großer Spaß. Die Stumpfwaldbahn ist eine Schmalspurbahn. Das bedeutet, dass der Abstand zwischen den Schienen viel kleiner ist als bei einer normalen Bahnstrecke.

Der Stumpfwaldbahnverein hatte ursprünglich mit dem Sammeln al-

ter Grubenbahnfahrzeuge begonnen. Fahrten auf einfach verlegten Gleisen waren in den 90er-Jahren ein so großer Erfolg, dass die Idee entstand, eine feste Strecke zu bauen.

Die Eröffnung der ersten Etappe der Schmalspurbahn wurde im September 1996 zu einem richtigen Volksfest. 2007 wurde die Strecke vom früheren Endpunkt Bockbachtal bis zum westlichen Ortsrand von Ramsen verlängert. (ebu)

# Konjunktursorgen drücken den Ölpreis

Auch an den Börsen brechen die Kurse ein – Deutscher Aktienindex sinkt um gut 2 Prozent

**FRANKFURT (rtr/jeu).** Sorgen um die Weltkonjunktur haben gestern Ölpreise und Aktienkurse auf Talfahrt geschickt. Die Preise für die Sorten West Texas Intermediate (WTI) und Brent (Nordseeöl) verloren jeweils 0,8 Prozent auf 79,11 beziehungsweise 90,19 Dollar je Fass (159 Liter).

Damit haben die Rohölpreise seit den diesjährigen Höchstständen im März bereits um gut 30 Prozent nachgegeben. Verbraucher profitieren derzeit an der Tankstelle und beim Heizölkauf von sinkenden Preisen.

Die Angst vor deutlichen Angebotsaufällen durch den Tropensturm Deb-

by und durch Streiks auf norwegischen Bohrinseln hatten die Preise gestern Morgen nur kurzzeitig etwas steigen lassen. Diese Angebotsaufälle seien vorübergehend und das Überangebot noch immer beträchtlich, sagten Experten. Nachhaltig den Preis stützen könne nur eine Produktionskürzung der Organisation erdölexportierender Länder (Opec), vor allem von Saudi-Arabien. Die Opec steht für etwa 40 Prozent des weltweiten Ölangebots. Die tatsächliche tägliche Ölproduktion der Opec liegt derzeit bei knapp 32 Millionen Barrel am Tag und damit etwa fast zwei Millionen Barrel über der eigenen Zielmarke.

Die Furcht vor einer Verschärfung der europäischen Schuldenkrise hat den Börsen gestern Kursverluste eingebrockt. Bei vielen Anlegern schwanden die Hoffnungen auf einen Befreiungsschlag beim EU-Gipfel Ende der Woche. Vielmehr befürchteten sie, dass Spanien nach dem nun auch offiziell gestellten Antrag auf Hilfe für seinen maroden Bankensektor bald ganz unter den Euro-Rettungsschirm flüchten muss, wie Händler erläuterten.

Der Deutsche Aktienindex (Dax) sank gestern um 2,1 Prozent auf 6132,39 Punkte. Auch an den US-Börsen sanken die Kurse. Griechenlands Zukunft in der Euro-Zone bleibt Bör-

sianern zufolge ein wichtiges Thema für den Markt, nachdem die Troika aus EU, Internationalem Währungsfonds (IWF) und Europäischer Zentralbank (EZB) ihre für gestern geplante Reise nach Athen verschoben hat. Der neue Ministerpräsident Antonis Samaras wird nach einer Augenoperation zudem nicht am EU-Gipfel ab Donnerstag teilnehmen. Die Einigung Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Spaniens auf ein Konjunkturprogramm von bis zu 130 Milliarden Euro ließ die Anleger dagegen weitgehend kalt. Dieser Betrag sei wohl zu klein, um Europa aus der Rezession zu helfen, sagten Börsenanalysten. **KOMMENTAR**

## KOMMENTAR

### Zuversicht tanken

VON JÜRGEN EUSTACHI

**Die Konjunktur leidet immer mehr unter Krisengerede und Vertrauensschwund. Das lässt auch die Kraftstoffpreise absacken.**

Seit fünf Jahren ist von Krisen die Rede. Die Finanzmärkte sind – wie fast immer – nervös. Doch die deutsche Realwirtschaft hat sich – mit Ausnahme des Jahres 2009 – prächtig geschlagen. Die Arbeitslosigkeit ist niedrig, Reallöhne steigen, die seit Jahren prophezeite Superinflation bleibt aus.

Trotz noch guter Fundamentaldaten wird die Stimmung jetzt schlechter. Ein Beispiel: Die Frachtaufträge sind noch gut. Doch der

Spediteur fürchtet Einbußen und verschiebt den Kauf eines neuen Lkw. Schon hat Gefühlslage reale Folgen. Die Öl- und Spritpreise sinken massiv, auch weil Rohstoffprekulant kalte Füße bekommen. Der Liter Diesel, der kürzlich noch über 1,50 Euro kostete, ist jetzt schon ab 1,35 Euro zu haben. Im Interesse einer stabilen Wirtschaft ist zu wünschen, dass die Marktteilnehmer außer billigem Sprit bald auch wieder mehr Zuversicht tanken.