

# Am Eckbach entlang zu familiengeprägten Firmen

**WIRTSCHAFTSWANDERN:** Die jüngere Industriegeschichte im landschaftlich reizvollen Leininger Tal ist vor allem mit den Namen Spiess und Stein verbunden

## VON KIRCHHEIM ZUM DRAHTZUG



GRAFIK: RHEINPFALZ/SPIE

VON ECKHARD BUDDRUSS  
UND KLAUS STEMLER

**Wandern auf den Spuren der regionalen Wirtschaft. Dazu laden wir mit unserer RHEINPFALZ-Serie „Wirtschaftswandern“ ein. Die heutige Tour führt von Kirchheim (Weinstraße) am Eckbach entlang – vorbei an zwei traditionsreichen Pfälzer Unternehmen, deren Geschichte lange Zeit entscheidend von den Eigentümerfamilien geprägt wurde.**

Unsere Wanderung beginnt am Bahnhof Kirchheim (Weinstraße). Wir überqueren die Bundesstraße und biegen nach links in die Straße nach Kleinkarlbach ein. Kurz vor dem Bahnübergang biegen wir nach rechts in die Mühlstraße ein. Von der zweigt links der Eckbach-Mühlenwanderweg ab, dem wir bis nach Kleinkarlbach folgen. Im Ortszentrum von Kleinkarlbach kommen wir am Wein- und Reinigungsmittelhersteller G. F. Spiess vorbei. Dieses Weingut gehörte früher ebenso der Familie Spiess wie das gleichnamige Chemieunternehmen. Heute ist der frühere Pächter Peter Koch Eigentümer des Weinguts.

Kurz nach dem Weingut fällt der Blick zum ersten Mal auf die Fabrikanlagen der Firma Gechem. Wir laufen weiter auf der Straße, die an den Fabrikanlagen vorbeiführt. Hervorgegangen ist Gechem aus einem Unternehmen, dessen Geschichte bis ins Jahr 1861 zurückreicht. Carl Friedrich Spiess eröffnete damals ein „Erdfarbenbearbeitungsgeschäft“. Er ließ das Material im nahen Battenberg abbauen, in den Mühlen am Eckbach wurde es gemahlen.

Der Chemiker und Biologe Justus von Liebig, mit dessen Nichte der Firmengründer verheiratet war, gab den Anstoß zu einem neuen Geschäftszweig, der später zum Kerngeschäft wurde, nämlich der Herstellung von Pflanzenschutzmitteln und Dünger.

Überragende Figur in der Unternehmensgeschichte wurde Irmgard Spiess (1898-1999), die 1923 den Enkel des Firmengründers geheiratet hatte. Sie war die erste Frau, die am chemischen Institut der Universität Heidelberg eine Assistentenstelle erhielt. Als ihr Mann Paul Spiess 1939 zum Kriegsdienst eingezogen wurde, übernahm die promovierte Chemikerin die Betriebsleitung. Paul Spiess kam schwer krank aus der Kriegsgefangenschaft zurück. Als er 1963 starb, traten die Söhne Dieter und Wolfram, geboren 1924 und 1927, an die Seite der Mutter. Noch im Alter

von 100 Jahren war die Geschäftsführerin jeden Tag im Betrieb.

Nach dem Tod der Mutter im Januar 1999 regelten die beiden schon über 70 Jahre alten Söhne die Zukunft des Unternehmens. Die Pflanzenschutzsparte, die im Jahr 2000 zu Spiess-Urania Chemicals GmbH fusioniert hatte, wurde 2003 vom japanischen Mitsui-Konzern übernommen. Das Unternehmen hat 2009 seine Aktivitäten in der Zentrale in Hamburg konzentriert und ist heute in Kleinkarlbach nicht mehr präsent.

Von den Nachfolgefirmen der Spiess-Gruppe ist nur Gechem noch in Kleinkarlbach präsent.

In Kleinkarlbach geblieben ist dagegen die Gechem (Gesellschaft für chemische Produkte). Das Unternehmen kümmert sich im Auftrag von Kunden unter anderem aus den Bereichen Pflanzenschutz, Kfz-Chemie sowie Wasch- und Reinigungsmittel je nach Anforderung um Dienstleistungen vom Einkauf der Rohstoffe über das Mischen bis zum Herstellen des Endprodukts. Im vergangenen Jahr erzielte das Unternehmen mit etwa 120 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 30 Millionen Euro. Geleitet wird das Unternehmen von Martina Nighswonger, die seit 2004 Geschäftsführerin und seit 2010 alleinige Gesellschafterin ist.

Am Ende des Gechem-Fabrikgeländes, kurz vor der Brücke, auf der früher die Bahnstrecke nach Altleininger über die Straße führte, biegen wir nach links ab und stoßen dort erstmals auf den grün-roten Balken. Diesem Zeichen folgen wir nun ein ganzes Stück. Der Weg verläuft im Wald

entlang der früheren Bahnlinie nach Altleininger, deren Gleise abgebaut sind.

Die 1903 eröffnete Strecke wurde 1967 für den Personenverkehr stillgelegt. Für den Güterverkehr wurde sie aber noch mehrere Jahrzehnte genutzt, weil der Altleininger Drahtzug Stein zur Schonung seiner Umgebung für Gütertransporte bevorzugt die Schiene nutzte. Das Unternehmen wurde schließlich ein Opfer des berühmten Programms „Mora C“ der Deutschen Bahn (DB), mit dem die DB eine ganze Reihe von Betrieben vom Schienengüterverkehr abhängte. 2005 endete der Güterverkehr auf dem Reststück der Bahnlinie.

Nach etwa eineinhalb Stunden Wanderung erreichen wir die im engen Tal langgestreckten Fabrikanlagen des Drahtzugs Stein. Der Betrieb befindet sich an einem Standort mit besonders langer Tradition. Der Abbau von Eisen- und Kupfererzen im Altleininger Tal ist durch eine Urkunde bereits für das Jahr 1423 bezeugt. Ein bedeutendes Kapitel der Unternehmensgeschichte beginnt im Jahr 1729, als Johann Nikolaus Giananth eine Eisenschmelze mit Hammer in Wattenheim samt dem benachbarten Hammer in Altleininger pachtete.

Der Betrieb der Eisenschmelze wurde Mitte der 1780er-Jahre eingestellt, der Altleininger Hammer dagegen weiterbetrieben und später in einen Drahtzug umgebaut. Die Erlaubnis zum Bau des Drahtzugs erteilte am 28. Dezember 1811 niemand Geringerer als Kaiser Napoleon. Der Altleininger Drahtzug wurde vom Eisenbergwerk Giananth-Werk mitverwaltet, das heute als einziger Betrieb der früheren Giananth-Standorte noch den Namen der für die Pfälzer Geschichte



Am westlichen Ende des langgestreckten Drahtzug-Geländes befindet sich ein idyllischer Weiher.

FOTOS (2): STUDENSKI



Am Eingang der früheren Drahtzug-Firmenzentrale weht nun die Fahne des US-Konzerns ITW, der mit Wirkung vom 1. März 2013 die Schweißtechnik-Sparte Wire and Welding gekauft hat.

so bedeutenden Unternehmerrdynastie trägt.

Mitte des 19. Jahrhunderts hatten die Giananths aber nicht mehr viel Freude an ihrem Altleininger Betrieb. Die Formulierung „dieses älteste Stammwerk der Giananth'schen Familie“ in einem Brief Carl von Giananths an seinen Vater aus dem Jahr 1848, der in dem Buch „Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in der Pfalz im 18. und 19. Jahrhundert“ von Bruno Cloer und Ulrike Kaiser-Cloer zitiert wird, deutet zwar auf eine starke Verbundenheit mit dem Werk hin. Die wirtschaftliche Situation der Giananth-Betriebe wurde aber nicht nur an dieser Stelle so schwierig, dass der Altleininger Drahtzug schließlich 1860 an die Brüder Wil-

helm und Johann Philipp Kuhn aus Grünstadt verkauft wurde.

Die Blütezeit der Kuhn-Ära erlebte der Betrieb, der damals zeitweise bis zu 200 Menschen beschäftigte, unter Adolf Kuhn (1855-1912) während des ersten deutschen Wirtschaftswunders am Anfang des 20. Jahrhunderts. In den 1920er und 1930er-Jahren ging es mit der Firma aber steil bergab. Als der Drahtzug 1941 an Georg Stein verkauft wurde, beschäftigte der Betrieb nur noch acht Mitarbeiter.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Drahtzug Stein eine spektakuläre Entwicklung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm das Unternehmen eine Entwicklung, die man guten Gewissens spektakulär nennen kann. Georg Steins Sohn Rudolf begann 1957 mit der Produktion von Drahtartikeln. Zum Paradeprodukt des Unternehmens entwickelten sich komplexe Körbe für Geschirrspülmaschinen. Zeitweise war der Drahtzug Stein dabei einziger Zulieferer für Miele-Geschirrspüler. Umsatz und Belegschaft wuchsen immer weiter. 1992 beschäftigte das Unternehmen 575 Mitarbeiter.

Die Rezession von 1993 brachte dann allerdings einen Einbruch. 20 Jahre später hat sich nach einigem konjunkturellem Auf und Ab die Anzahl der Mitarbeiter in Altleininger bei rund 500 stabilisiert. Sie arbeiten heute allerdings teilweise nicht mehr unter der Flagge des Drahtzugs Stein.

## WANDER-INFO

### Tourenprofil

- Strecke: Vom Bahnhof Kirchheim (Weinstraße) zum Drahtzug in Altleininger und zurück.
- Länge: Einfache Strecke rund sieben Kilometer, Gehzeit knapp zwei Stunden.
- Markierung: Eckbach-Mühlenwanderweg, dann grün-roter Balken.
- Anreise mit der Bahn: Kirchheim wird etwa halbstündlich von Rheinland-Pfalz-Takt-Zügen bedient. Auch am Wochenende gibt es in der Regel stündlich direkte Züge von Neustadt und Frankenthal.
- Einkehrmöglichkeiten: Wenn man die gleiche Strecke nach Kirchheim zurückläuft, was bei meist sanftem Gefälle sehr angenehm ist, bietet sich für eine Einkehr besonders die Gaststätte „Viva Palatina“ ganz in der Nähe des Kirchheimer Bahnhofs an.
- Wem die Wanderung Kirchheim-Drahtzug zu kurz ist, kann auf einem idyllischen Weg noch etwa eine Stunde weiter bis Hönningen laufen, wo es mit der „Klosterschänke“ und dem Gasthof „Zum Jagdschloss“ schöne Einkehrmöglichkeiten gibt. Um vom Drahtzug nach Hönningen zu gelangen, folgt man zuerst weiter dem grün-roten Balken, bis der so markierte Weg nach rechts abbiegt. Statt abzubiegen läuft man ein Stück ohne Markierung geradeaus, bis man auf das Zeichen grünes Kreuz trifft, dem man dann bis Hönningen folgen kann. Ganz eifrige Wanderer können dem grünen Kreuz auch bis zur Gaststätte an der Isenach folgen und von dort weiter bis Weidenthal laufen. Das ist dann allerdings schon eine Tour, die einige Ausdauer erfordert. (ebu)

Wir sind bei unserer Wanderung vor dem Eingang der (früheren) Drahtzug-Unternehmenszentrale angekommen. Von hier hat man einen schönen Blick auf den Weiher, der früher einmal zur Versorgung der Anlage mit Wasserkraft aufgestaut worden war.

Vor dem Eingang wehen nun die Fahnen des US-Konzerns Illinois Tool Works (ITW). Hier zeigen sich die ambivalenten Aspekte der Globalisierung. Der Drahtzug Stein hat, nicht zuletzt, weil er seinen Kunden in andere Länder gefolgt ist, nun Auslands-töchter unter anderem in Frankreich, Italien, Polen und den USA. Im Geschäftsjahr 2011/12 erzielte der Drahtzug-Konzern mit 1441 Mitarbeitern einen Umsatz von 125,4 Millionen Euro.

Hohe kreditfinanzierte Investitionen und Ertragsprobleme bei Auslands-töchtern haben dazu geführt, dass der Drahtzug auf massiven Druck der Banken mit Wirkung vom 1. März 2013 seine Schweißtechniksparte Wire and Welding an den US-Konzern ITW verkauft hat. Damit besteht die Aussicht, dass die Produktion der Schweißtechniksparte in Altleininger erhalten bleibt. Wire and Welding beschäftigte im Moment des Verkaufs rund 160 Mitarbeiter. Der (übrige) Drahtzug gehört nach wie vor der Familie Stein, Geschäftsführer ist Georg Steins Enkel Wolfgang.

### IM INTERNET

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

## Nils fragt: Was ist ein Familienunternehmen?



In Deutschland gibt es viele Betriebe, die einer Familie gehören. Das kann eine kleine Bäckerei sein, aber auch eine große Fabrik, in der viele Menschen arbeiten. Von einem Familienunternehmen spricht man vor allem dann, wenn die Firma nicht nur einer Familie gehört, sondern ein Familienmitglied oder mehrere den Betrieb auch selbst leiten.

Es kann viele Vorteile haben, wenn ein Unternehmen einer Familie gehört. Oft ist es den Besitzern beson-

ders wichtig, dass es der Firma noch lange Zeit gut geht. Weniger Wert als andere Besitzer legen sie dann vielleicht darauf, schnell viel Gewinn zu machen. Außerdem behandeln sie oft ihre Mitarbeiter besser als andere Chefs, weil sie es meistens gerne sehen, dass die Mitarbeiter, die sie gut kennen, lange in ihrem Betrieb bleiben. In einem gut geführten Familienunternehmen fühlen sich Besitzer und Mitarbeiter oft wie eine große Familie, die zusammenhält.

Schwierig wird es allerdings, wenn es in einer Familie niemand gibt, der das Unternehmen gut leiten kann. Einen Betrieb zu führen, ist nämlich oft

nicht leicht. Am schlimmsten ist meist, wenn der Chef nicht oder zu spät merkt, dass es zu schwierig für ihn ist. Dann wäre es oft besser, er würde die Leitung einem anderen überlassen, der geeigneter ist. Große Probleme können auch entstehen, wenn es in der Familie Streit gibt.

Oft kommt es auch vor, dass es in einer Familie niemand mehr gibt, der den Betrieb weiterführen will, zum Beispiel weil er einen anderen Beruf hat, der ihm besser gefällt. Dann wird das Unternehmen meist verkauft. Es gibt deshalb viele Firmen, die früher mal Familienbetriebe waren, es nun aber nicht mehr sind. (ebu)

## S-Bahn soll trotz CDU-Störfeuer kommen

Zweckverbandsvorsteher Hirschberger will den Anschluss für Zweibrücken – Streit bei Christdemokraten

VON ECKHARD BUDDRUSS  
UND GEORG ALTHERR

**KAISERSLAUTERN.** Der für den regionalen Schienenverkehr in der Pfalz zuständige Zweckverband treibt das Projekt, Zweibrücken ans S-Bahn-Netz anzuschließen, weiter voran. Eine Initiative der Landtags-CDU, Mittel für Bahnlinien in den Straßenbau umzuleiten, sorgt für Streit auch innerhalb der CDU.

Winfried Hirschberger, der Vorsteher des Zweckverbands in Kaiserslautern, stellte zum Zweibrücker S-Bahn-Projekt klar: „Nachdem die Vorentwurfsplanung nun vorliegt, wird in Kürze die Nutzen-Kosten-Analyse vergeben. Sofern diese positiv ausfällt, werden wir mit dem Saarland in konstruktive Gespräche eintreten mit dem erklärten Ziel, die S-Bahn nach Zweibrücken aufs Gleis zu setzen. Diese Streckenreaktivierung ist aus Sicht des Zweckverbandes ein wichtiger Bestandteil für den weiteren Ausbau des Rheinland-Pfalz-Taktes, genauso wie der Erhalt der Zellertal-



Die Rhein-Neckar-Linie S 1 fährt derzeit nur bis Homburg. FOTO: MOSCHEL

bahn für den Ausflugsverkehr, um dort langfristig die Option für eine Integration in den Rheinland-Pfalz-Takt offenzuhalten.“

Für erheblichen Wirbel hat die Forderung der CDU im Mainzer Landtag gesorgt, Mittel, die im Landeshaushalt für die Reaktivierung von Bahn-

strecken vorgesehen sind, zu streichen und für den Straßenbau zu verwenden.

Im Visier hatte die CDU nach eigener Aussage dabei in erster Linie die Hunsrückbahn zum Flughafen Hahn und die Eifelquerbahn von Gerolstein nach Kaisersesch. Die von der CDU geforderte Streichung des für Bahnstreckenreaktivierungen vorgesehenen Haushaltstitels könnte aber auch negative Folgen für das Projekt Homburg-Zweibrücken haben.

Für die CDU-Abgeordnete Susanne Ganster liegt das Zellertal im Westerwald.

Dies sorgte nicht nur für heftige Kritik seitens der SPD, der Grünen und der Bürger, die sich in Zweibrücken für die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Homburg engagieren. Auch die CDU-Bundestagsabgeordnete Anita Schäfer kritisierte das Vorgehen ihrer Parteifreundin in Mainz. Sie geht ihrer Parteifreundin Susanne Ganster, die den Wahlkreis

Südwestpfalz im Landtag vertritt, sagte der RHEINPFALZ, die CDU wolle nur die Reaktivierung von drei Strecken zurückstellen: Hunsrückbahn, Eifelquerbahn und „Westerwälder Zellertalbahn“. Letzteres ist besonders bemerkenswert, denn die Zellertalbahn führt von Monsheim (Kreis Alzey-Worms) nach Langmeil (Donnersbergkreis). Das ist aus Sicht der Südwestpfalz zwar vielleicht schon ziemlich weit im Norden, vom Westerwald aber doch noch ein gutes Stück entfernt.

Brisanter als mangelnde Geografiekenntnisse ist ein haushaltsrechtlicher Fauxpas. In den Straßenbau umleiten will die CDU nämlich Geld, das aus Regionalisierungsmitteln des Bundes für die Verbesserung des Bahnverkehrs stammt. Das könnte fatale Folgen haben. 2005 nahm die damalige große Koalition die (angebliche oder tatsächliche) Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln zum Anlass, die Regionalisierungsmittel zu kürzen. Das führte auch in der Pfalz zu Einschnitten ins Zugangebot.

KOMMENTAR

## KOMMENTAR

### Peinlich für Julia Klöckner

VON ECKHARD BUDDRUSS

Mit ihrer Forderung, im Landeshaushalt Mittel für die Reaktivierung von Bahnstrecken zu streichen, hat sich CDU-Chefin Julia Klöckner blamiert.

Kaum etwas ist für die Vorsitzende einer Landespartei und Landtagsfraktion peinlicher, als wenn sich die lokale Parteibasis mit dem Gedanken tröstet: „Zum Glück haben wir ja in der Landespolitik nichts zu sagen.“ Genau das ist im Moment die Situation der CDU in Zweibrücken und Umgebung, seit CDU-Landeschefin Julia Klöckner gefordert hat, den Haushaltstitel zu streichen, aus dem die Verlängerung der S-Bahn nach Zweibrücken mitfinanziert werden könnte.

Schon unter Klöckners Vorvorgänger Johannes Gerster kursierte in der Landes-CDU die Forderung, die für die Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs bestimmenden Regionalisierungsmittel in den Straßenbau umzuleiten. Der Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes und die Tatsache, dass immer wieder CDU-Kommunalpolitiker wie die Land-

räte Gerhard Weber, Hans Jörg Duppré und Fritz Brechtel oder der Bad Bergzaberner Stadtbürgermeister Rudolf Wagner beim Aufschwung des regionalen Schienenverkehrs eine wichtige Rolle spielten, sorgten dann dafür, dass diese politisch und rechtlich dubiose Forderung keine Rolle mehr spielte.

Dass ausgerechnet Julia Klöckner nun wieder darauf zurückkommt, ist besonders grotesk. Vor einem Jahr kündigte Julia Klöckner nämlich bei einem Gespräch mit der RHEINPFALZ-Redaktion an, sich bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel für eine Lösung einzusetzen, die weitere Verbesserungen des Bahnverkehrs ermöglicht. Eine Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln für den Straßenbau zu fordern, ist sicher kein konstruktiver Beitrag für eine gute Lösung bei der Revision.