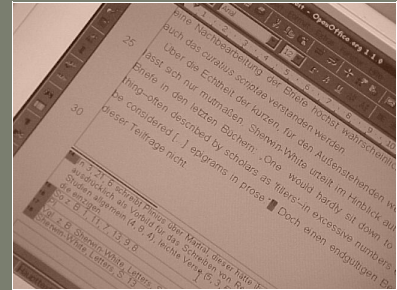


## Schriftliche Arbeiten

Ich habe in den letzten Jahren ein paar kleinere Arbeiten geschrieben, von denen ich glaube, dass sie auch andere interessieren oder ihnen sogar nutzen können.

Dabei handelt es sich entsprechend meiner Fächerkombination in erster Linie um Arbeiten in den Fächern Philosophie, Geschichte und Didaktik. Dazu kommen dann noch Berichte über Schulpraktika, die ich zu absolvieren hatte.



Wenn ihr sie zu eurem eigenem Nutzen verwenden könnt, tut das! Dabei ist allerdings folgendes zu beachten:

1. Diese Arbeiten sind und bleiben mein geistiges Eigentum.
2. Sie dürfen nicht inhaltlich verändert oder sinnentstellend zitiert werden.
3. Wenn ihr sie für eigene Arbeiten verwendet, gebt die Urheberschaft korrekt an (Miehe, Martin: *Titel*, <http://ferrugo.de/documents/Dateiname>).

Danke.

**Über eine Rückmeldung freue ich mich natürlich. Ihr erreicht mich über: <http://ferrugo.de>. Dort findet ihr auch weitere Arbeiten.**



Martin Miehe  
Lindenstraße 27  
15517 Fürstenwalde

19. Juni 2002

Matrikelnummer: 136453

Prof. Dr. Laurenz Demps  
Unter den Linden 6  
Raum 2065

Berlin 10099

## **Fürstenwalde – vom Ackerbürgerstädtchen zur Industriestadt**

Hausarbeit zum Hauptseminar

*Die Rolle der Eisenbahnen bei der Entwicklung der Berlin-Brandenburgischen  
Industrie, der Stadtplanung sowie der Stadtstruktur*

im Wintersemester 2001/02

## **Gliederung**

1. Einleitung	3
2. Fürstenwalde, die Eisenbahn und das Pintschwerk – eine Erfolgsgeschichte	4
2.1. Fürstenwalde vor dem Bau der Eisenbahn	4
2.2. Die Eisenbahn kommt nach Fürstenwalde – Entwicklung der Berlin-Frankfurter und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn	6
2.3. Fürstenwalde zwischen Bahnanschluß und Entstehung des Pintschzweigwerkes	9
2.4. Die Firma Pintsch	12
2.5. Nach der Ansiedlung des Pintschwerkes	15
3. Fazit	16
3.1. Zusammenfassung	16
3.2. Schlussfolgerungen	19
4. Quellen- und Literaturverzeichnis	21
4.1. Quellen	21
4.2. Literatur	22

# Fürstenwalde – vom Ackerbürgerstädtchen zur Industriestadt

## 1. Einleitung

Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelang Fürstenwalde an der Spree der Entwicklungssprung vom Ackerbürgerstädtchen, wie es von Peter Cheret charakterisiert wird, zu einem bedeutenden Industriestandort. Meine Arbeit widmet sich der Frage, wie es zu diesem Aufstieg kam und welche Faktoren dabei die größte Rolle spielen. Dazu werde ich insbesondere auf den Bau der Eisenbahnlinie und die Errichtung des Pintschwerkes in Fürstenwalde eingehen. Zwar gab es noch eine Vielzahl kleinerer Einflussgrößen, doch ihnen im einzelnen nachzuforschen, hätte den Rahmen dieser Arbeit gesprengt.

Um zu Antworten auf die oben gestellten Fragen zu kommen, werde ich die Problematik aus drei unterschiedlichen Perspektiven betrachten. Die erste ist die Perspektive der Stadt Fürstenwalde, welche zugleich den roten Faden der Arbeit bilden wird. Die anderen beiden, die Perspektive der Eisenbahngesellschaften und die der Firma Pintsch, werden dagegen als Exkurse in die Arbeit eingeflochten. Dabei werden Stadt-, Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte miteinander verknüpft.

Die Literaturlage ist im Falle Fürstenwaldes vergleichsweise gut. Besondere Erwähnung verdienen dabei die wirtschaftshistorisch orientierte Stadtgeschichte Peter Cherets und die von Peter Bley verfasste Geschichte der Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt. Darüber hinaus existiert noch Reihe kleinerer Festschriften anlässlich von Jubiläen der Stadt, sowie Literatur über die Industriepioniere des 19. Jahrhunderts, die auch Julius Pintsch eines eigenen Artikels würdigen.

Die Quellen, sofern sie nicht im Krieg zerstört wurden, sind zumeist unveröffentlicht und werden daher nur nach der Literatur zitiert. Hier sind vor allem die Unterlagen des Fürstenwalder Stadtarchivs und die Berichte der Eisenbahngesellschaften zu nennen, die auch Cheret und Bley als Grundlage dienten.

## **2. Fürstenwalde, die Eisenbahn und das Pintschwerk – eine Erfolgsgeschichte**

### **2.1. Fürstenwalde vor dem Bau der Eisenbahn**

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts unterschied sich Fürstenwalde kaum von anderen Kleinstädten Brandenburgs. Es war agrarisch geprägt und verfügte über keine nennenswerte Industrie. Die Einwohnerzahl betrug 1841 knapp 4.000. Lediglich als Getreidehandelsplatz und Mühlenstandort hatte die Stadt einige Bedeutung.

Das beginnende Industriezeitalter hatte vorerst hauptsächlich negative Auswirkungen auf Fürstenwalde. Die kleineren Handwerksbetriebe konnten nicht mit den aufstrebenden Fabriken konkurrieren, die ihre Produkte preisgünstiger und überregional verkauften. Die Produktion konzentrierte sich auf wenige Orte und Betriebe.<sup>1</sup> Dem gegenüber wurden die Vorteile des technischen Fortschritts in Fürstenwalde nur langsam sichtbar: Eine erste, noch sehr bescheidene Straßenbeleuchtung ging 1832 in Betrieb.<sup>2</sup> Die mittelalterliche Spreemühlenanlage wurde 1837 nach modernen Prinzipien als massiver Backsteinbau neu errichtet. Das führte zu einer Erhöhung der Produktion, so dass nun jährlich insgesamt 7.500 t Mehl nach Berlin und Frankfurt geliefert werden konnten.<sup>3</sup>

Der Hauptgrund für die nur langsame wirtschaftliche Entwicklung Fürstenwaldes war der Mangel an freiem Kapital. Die Wurzeln dieses Problems reichten bis in die Mitte des vorangegangenen Jahrhunderts zurück. Die wirtschaftliche Belastung der Stadt wurde durch den preußischen Staat stetig vergrößert, indem er immer höhere Abgaben forderte, zugleich aber die Rechte der Stadt beschnitt. 1754/55 beispielsweise wurde Fürstenwalde durch den Staat verpflichtet, zinslose Darlehen zur Stützung der königlichen Wollmagazine auszusahlen. Diese Darlehen wurden nie vollständig zurückgezahlt.<sup>4</sup>

---

1 Cheret, 54f. beschreibt diese Entwicklung am Beispiel des Hauptgewerbes Fürstenwaldes: der Tuchmacher, deren Anzahl sich von 1800-1837 um 80% verringerte. Ähnliche Vorgänge lassen sich in Fürstenwalde aber auch bei den Brauereien beobachten. Vgl. Cheret, 59f. u. 125.

2 Wilke (1992), 28. Sie bestand aus 17 hängenden Öllampen und 5 Armlaternen.

3 Cheret, 58f. Insbesondere war die Beförderung des Getreides und die Reinigung automatisiert. Der Antrieb wurde nicht auf Dampf umgestellt, sondern erfolgte weiterhin durch die reichlich vorhandene Wasserkraft.

4 Cheret, 30-35.

Nicht zuletzt war auch die französische Besatzung 1806-1809 mit wirtschaftlichen Lasten verbunden, die sich nachteilig auf die Entwicklung Fürstenwaldes auswirkten.

Ein ebenfalls sehr bedeutender Faktor für die Entwicklung Fürstenwaldes war seine Lage im Verkehrsnetz, denn die Entwicklung jeder Stadt hängt immer auch von der Anbindung an andere, vor allem größere Städte ab. Fürstenwalde ist in dieser Hinsicht durch seine geographische Lage im Warschau-Berliner Urstromtal begünstigt, da es hier weder Berge noch andere natürliche Hindernisse zu überwinden gibt. Vielmehr befindet sich Fürstenwalde direkt an der Spree und verfügt damit über eine bequeme und belastbare Verbindung in Richtung Westen: nach Berlin, und weiter über die Havel bis zur Elbe.

Allerdings hatte Fürstenwalde von dieser Verbindung seit der Aufhebung des Niederlagerechts (mit der Einrichtung der Frankfurter Ablage auf halbem Weg zwischen Fürstenwalde und Frankfurt 1588) keinen besonderen Nutzen mehr, weil der Verkehr nun größtenteils an der Stadt vorbei lief.<sup>5</sup> In östlicher Richtung war die Spree für die Schifffahrt nur wenig interessant, da sie bald hinter Fürstenwalde nach Süden abbiegt.

Im Straßennetz spielte Fürstenwalde keine besondere Rolle. Es lag schon im Mittelalter abseits größerer Handelsstraßen, die eher nördlich über Müncheberg und Tempelberg bzw. südlich über Mittenwalde und Beeskow verliefen.<sup>6</sup> Auch der Bau der Chausseen im 18. Jahrhundert brachte hier keine Änderung, da auch sie Fürstenwalde nicht berührten.<sup>7</sup>

Im frühen 19. Jahrhundert brachte der technische Fortschritt ein neues Verkehrsmittel auf den Plan: die Eisenbahn. Mit dem Übergreifen der Industriellen Revolution auf Deutschland kam die Eisenbahn auch nach Preußen, wo die erste Strecke im Herbst 1838 zwischen Berlin und Potsdam in Dienst genommen wurde. Da der Betrieb von Eisenbahnen eine hohe Rendite einzubringen versprach, sollte die erste Strecke nicht die einzige bleiben.

---

5 Cheret, 22f.

6 Vgl. Heinrich, Gerd: Handelsstraßen des Mittelalters. 1300 - 1375 - 1600. Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin, Nachträge, Heft 5, Berlin / New York 1980.

7 Genau genommen erhielt Fürstenwalde erst mit dem Bau der Autobahn 1934/35 den Anschluss an das überregionale Straßennetz.

## 2.2. Die Eisenbahn kommt nach Fürstenwalde – Entwicklung der Berlin-Frankfurter und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn

Bereits im Sommer des Jahres 1836 gründete sich die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft (BFE). Sie setzte ihre Hoffnung vor allem auf den Verkehr zwischen den beiden Endbahnhöfen: man rechnete mit der wachsenden Bedeutung Frankfurts, insbesondere als Messestadt.

Die ersten Entwürfe wurden noch im selben Jahr entwickelt.<sup>8</sup> Da die rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnbaus erst im November 1838 mit dem *Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen im Preußischen Staate und über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publicum* geschaffen wurden, kam es jedoch zu Verzögerungen, so dass erst am 15. Mai 1841 die endgültige Genehmigung durch den preußischen König erging.<sup>9</sup> Der Bau der Strecke ging dann vergleichsweise schnell vonstatten, denn schon anderthalb Jahre später, am 23. Oktober 1842 wurde die Strecke – zunächst noch eingleisig – eröffnet. Haltepunkte waren Berlin, Köpenick, Erkner, Fürstenwalde, Briesen und Frankfurt.

Die BFE wies einige Besonderheiten auf, die sie von anderen Bahnen unterschieden. Der Fuhrpark entsprach nämlich – trotz englischer Spurbreite<sup>10</sup> – dem amerikanischen Muster, da der leitende Ingenieur Christian Friedrich Zimpel seine Erfahrungen nicht in Europa, sondern in den USA gesammelt hatte. Aus demselben Grund verfügte die BFE zwar über leistungsstärkere Loks als andere Eisenbahnen, die Wagen allerdings galten als unbequemer. Außerdem gab es noch eine echte Kuriosität. Die BFE hatte nämlich zusätzlich zu den üblichen Wagenklassen noch einen weiteren Wagentyp zur Personenbeförderung eingeführt: einen offenen Stehwagen, der sich am ehesten mit einem Leiterwagen auf Schienen vergleichen ließ.<sup>11</sup>

---

8 Am 24. Dezember 1838 legte der Geheime Oberbaurat Dr. August Leopold Crelle, der bereits den Entwurf der Potsdam-Berliner Eisenbahn bearbeitet hatte einen *Überschläglichen Entwurf zu einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt an der Oder* vor. Vgl. Bley, 6-11.

9 Insbesondere das Problem der Enteignung des Grundeigentums, auf dem die Bahn gebaut werden sollte, bedurfte einer zufriedenstellenden Lösung.

10 Die englische Spur von 1435 mm hatte sich in Westeuropa gegen die breitere und deshalb technisch bessere amerikanische Spur durchgesetzt.

11 Allerdings war die Wahl der 4. Klasse nicht unbedingt mit einer Geldersparnis verbunden, da der Wagen keinerlei Schutz vor fliegenden Funken bot, und somit die Gefahr bestand, sich die Kleidung zu versengen. (Köhler, 46 erwähnt einen Mann, der aus diesem Grund andere Fahrgäste vor einer Besteigung dieses Wagens warnt. Allerdings bezieht Köhler diese Warnung fälschlicherweise auf die offenen Plattformen an den Stirnseiten der normalen Wagen.)



Die hohen Erwartungen der Aktionäre konnten durch die eher mäßige Geschäftsentwicklung nicht erfüllt werden. Zwar konnten die Zinsen gezahlt werden, die Dividende war aber nur gering und die Fahrgastzahlen leicht rückläufig.<sup>12</sup> Deshalb ging man auch gern auf ein Übernahmeangebot der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (NME) ein. Dieses Unternehmen war am 29. April 1843 gegründet worden und beabsichtigte, die Eisenbahnverbindung von Berlin über Frankfurt nach Breslau (Wrocław) herzustellen.

Dieses Vorgehen war für beide Seiten sinnvoll: die NME war auf die Strecke der BFE angewiesen und konnte sich so am besten ihre Nutzung sichern, und die Aktionäre der BFE erhofften sich durch die Verlängerung der Strecke eine Steigerung der Beförderungszahlen und damit auch ihrer Gewinne: die Stammaktien der BFE wurden zu einem für die BFE-Gesellschafter günstigen Kurs in Prioritätsaktien der NME umgewandelt.<sup>13</sup>

Am 1. August 1845 fand der Übergang der BFE auf die NME statt, und bis zum 1. September des folgenden Jahres war der schrittweise Ausbau der Strecke zwischen Frankfurt und Breslau abgeschlossen. Dazu kamen noch einige Zweig- und Verbindungsbahnen.

Die NME gewann schon bald an Bedeutung, denn in Preußen herrschte zu dieser Zeit eine Brennstoffkrise: das herkömmliche Feuerungsmittel Holz konnte den ständig wachsenden Bedarf von aufstrebender Industrie und immer mehr Privathaushalten nicht mehr decken. Die NME stellte nun eine schnelle und zuverlässige Verbindung zwischen der preußischen Hauptstadt und den schlesischen Kohlengruben her.<sup>14</sup>

Allerdings gab es in der Anfangszeit Auseinandersetzungen um die Kohlefrachtsätze: während die preußische Regierung an günstigeren Beförderungstarifen interessiert war, wollte die NME den Preis so hoch wie möglich ansetzen. Dieser Streit wurde am 1849 durch ein Machtwort des Handelsministers von der Heydt entschieden. Diese Entscheidung bot letztendlich auch Vorteile für die NME. Denn so konnten die Kohlepreise niedrig gehalten werden, und die

---

12 Bley, 45-48.

13 Bley, 50f. Die Stammaktien der BFE mit einem Nennwert von 100 Talern wurden zu einem Kurs von 162,5 Talern in Prioritätsaktien der NME getauscht. Nur der Inhaber einer Stammaktie hatte Stimm- und Wahlrecht. Dafür wurden die Prioritätsaktien bei den Zins- und Tilgungszahlungen bevorzugt.

14 Ernsthafte Konkurrenz erhielt die Bahn erst mit der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals 1891.

Nachfrage nach oberschlesischer Kohle stieg, was der Eisenbahn zusätzliche Aufträge einbrachte.<sup>15</sup>

Zunächst jedoch geriet die NME in finanzielle Schwierigkeiten. Wegen ungünstiger Geschäftsentwicklung konnte die NME die Stammaktien im Jahre 1848 nicht wie versprochen mit 3,5% verzinsen.<sup>16</sup> Für diesen Fall hatte der Staat, der selbst ein Siebtel der Stammaktien hielt, eine Garantie übernommen. Er zahlte an Stelle der NME die versprochenen Zinsen aus. Allerdings beinhaltete diese Übereinkunft auch die Vereinbarung, dass der Staat die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn übernehmen konnte, falls der nötige Zuschuss größer war als 1% des Stammkapitals, d.h. als 100.000 Taler.<sup>17</sup>

Da die durch den Staat übernommene Zinszahlung diesen Betrag mit 350.000 Talern weit überstieg, stellte der preußische Handelsminister v. d. Heydt die NME am 1. Januar 1850 gegen den Widerstand der Gesellschafter unter die Aufsicht der *Königlichen Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn*. Da die Gesellschafter mit dieser Situation unzufrieden waren und sich auch auf juristischem Wege keine Besserung für sie herbeiführen ließ, entschloss man sich, dem Staat die Bahn zum Verkauf anzubieten. Am 21. August 1852 kam der Vertrag rückwirkend zum 1. Januar des Jahres zustande.<sup>18</sup>

Damit bildete die NME die Keimzelle der Staatsbahn, wie sie Peter Bley nennt. In der Folgezeit nahmen die Beförderungszahlen der NME stetig zu, nicht nur wegen der Kohletransporte nach Berlin, sondern auch weil sie den Anschluss an Sachsen, Böhmen, Oberschlesien, Wien, die Adria Häfen, Polen und Russland bot.<sup>19</sup>

Die Folgezeit war vom weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes geprägt. Das Verkehrsaufkommen wuchs. Die Züge fuhren in dichteren Abständen. Bestehende Linien wurden mehrgleisig ausgebaut. Immer mehr neue Linien wurden in Betrieb genommen. Städte, die anfangs nur auf Umwegen zu erreichen waren, erhielten Direktverbindungen. Alte Bahnhöfe wurden erweitert oder gänzlich neu gebaut. In

---

15 Bley, 84.

16 Bley, 55 führt dies auf die Revolution zurück.

17 Bley, 54f.

18 Bley, 55f. Dem Beschluss des Ankaufs der Bahn gingen kontroverse Diskussionen in Regierung und Landtag voraus, bei denen es vor allem um die grundsätzliche Entscheidung zwischen dem Staatsbahn- und dem Privatbahnkonzept ging.

19 Bley, 58.

Berlin wurden die einzelnen Kopfbahnhöfe miteinander verbunden, die Ring- und die Stadtbahn bildeten sich heraus.

Eine wesentliche Veränderung für die Stadt Fürstenwalde ergab sich mit ihrer Einbeziehung in den Bereich des Berliner Vorortverkehrs im Herbst 1891. Dies hatte eine Senkung der Beförderungstarife um 40% zur Folge. Eine nochmalige Verminderung des Fahrpreises brachte die Einführung von Zeitkarten 1893. Auf diesem Wege gelang der NME die massive Steigerung der Fahrgastzahlen von 7,3 Mill. in 1890/91 auf 12,3 Mill. in 1893/94 im Vorortverkehr.<sup>20</sup> Damit bestand eine preiswerte und schnelle Verbindung zwischen Berlin und seinem Umland und Industrie, womit der Staat die Randwanderung von Bevölkerung und Industrie begünstigte.<sup>21</sup>

### **2.3. Fürstenwalde zwischen Bahnanschluß und Entstehung des Pintschzweigwerkes**

Die Bahnlinie ging nördlich an Fürstenwalde vorbei, so dass keine weiteren städtebaulichen Maßnahmen notwendig waren. In Fürstenwalde verband man mit der Bahn die Hoffnung auf den »Aufschwung von Handel, Gewerbe und Verkehr« sowie auf die Entstehung neuer Arbeitsplätze.<sup>22</sup> So wurden auch Fürstenwalder Firmen am Bau der Eisenbahnstrecke beteiligt, etwa an der Errichtung von Brücken. Auch nach ihrer Fertigstellung konnte die Bahn noch Arbeitsplätze anbieten, etwa in den Bahnhofsrestaurationen oder für Kofferträger.<sup>23</sup> Einige Fürstenwalder erwarben auch Aktien der Eisenbahngesellschaft.

Allerdings müssen diese Aufträge und die Anzahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze eher als gering eingeschätzt werden.<sup>24</sup> Dabei lässt sich noch nicht

---

20 Begründung für den Ausbau des Schlesischen Bahnhofs (heute Ostbahnhof) im Extraordinarium zum Staatshaushaltsetat 1896. Zitiert nach Bley, 96.

21 Diese Begünstigung der Randwanderung zeigte ihre Auswirkungen allerdings nicht über Erkner hinaus.

22 Cheret, 61.

23 Cheret, 64 mit Bezug auf *Fürstenwalder Zeitung* 51, 29.06.1842 bzw. *Fürstenwalder Zeitung* 68, 27.08.1842.

24 Vgl. Cheret, 63f. Die einzige vorhandene detaillierte Rechnung ist die Zwischenabrechnung aus dem *Bericht der Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft erstattet zur Generalversammlung der Actionaire am 30. März 1842*. Darin belaufen sich die Aufträge an Fürstenwalder Firmen – laut Cheret – auf ca. 14.500 Reichstaler. 1844 werden die Gesamtbaukosten der Strecke mit 2.904.118 Talern angegeben. Vgl. Bley, 27.

einmal überschauen, welche negativen Auswirkungen die Bahn beispielsweise auf Landfuhrunternehmen hatte.

Auch andere Erwartungen erfüllten sich nicht in vollem Maße. So hatte der Mühlenbesitzer Kessel der Eisenbahngesellschaft angekündigt, er werde 7.500 t Mehl auf der Bahn transportieren lassen, jedoch konnte er diese Zusage längst nicht einhalten.<sup>25</sup> Nichtsdestotrotz fasste die Industrialisierung auch in Fürstenwalde immer festeren Fuß.

Noch im Jahr der Fertigstellung der Berlin-Frankfurter Bahn wurde in Rauen, ca. 5 km südlich von Fürstenwalde, eine der ersten preußischen Kohlengruben eingerichtet. Die Kohle wurde mit einer Pferdebahn bis zur Spree gebracht, dort verarbeitet und dann per Schiff nach Berlin gebracht.<sup>26</sup> Dass man hier keinen Gebrauch von der neu eingerichteten Bahn machte, hing sicherlich damit zusammen, dass die Spree der Grube näher war als die Eisenbahn. Andere Gründe mögen zu hohe Preise, mangelnde Kapazität und fehlendes Vertrauen in die Professionalität der noch jungen Bahn gewesen sein. Dass zum Transport keine Maschinen, sondern Pferde herangezogen wurden, war zum einen durch den Abbau unter Tage bedingt, mag zum anderen aber auch eine Kostenfrage gewesen sein.

Doch es gab weitere Indizien für den wirtschaftlich-technischen Aufbruch in Fürstenwalde, die hier nur summarisch aufgeführt werden sollen.

1843 wurde die dampfgetriebene Wollspinnerei von Arnold und Iden in Betrieb genommen. Sie war nach der automatischen Mühle (1837) die zweite industrielle Anlage in Fürstenwalde, brannte allerdings schon vier Jahre später nieder.<sup>27</sup>

1848 wurde die städtische Sparkasse in Fürstenwalde eingerichtet. Dies kann als ein Anzeichen für die Ansammlung größerer Kapitalmengen in der Stadt gewertet werden.<sup>28</sup>

---

25 Cheret, 65 spricht mit Bezug auf den *Bericht der Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft erstattet zur Generalversammlung der Actionaire am 15. April 1844*, S. 12 von 21.056 Zentnern (= 1052,8 t), die 1843 insgesamt von Fürstenwalde in Richtung Berlin abgingen, Bley, 47f. gibt insgesamt 35.873 Zentner (= 1793,7 t) von Fürstenwalde nach Berlin und Frankfurt für das Jahr 1844 an.

26 Cheret, 65-67.

27 Cheret, 55f. Leider lässt sich nicht mehr feststellen, ob das nötige Kapital aus Fürstenwalde oder von außerhalb stammte.

28 Cheret, 71.

In den 1850ern betrieb Fürstenwalde den Bau einer Chaussee nach Beeskow, was den gewachsenen Wohlstand der Stadt widerspiegelt. Fürstenwalde verfügte zum Jahresabschluss 1854 über ein Vermögen von über 120.000 Talern und konnte es sich leisten, auf die Erhebung einer Kommunalsteuer zu verzichten. Ursache dieser günstigen finanziellen Lage war der Waldreichtum Fürstenwaldes. Weiterhin wurde eine Chaussee in das Oderbruch geplant, um so die stagnierende Getreidezufuhr wieder zu erhöhen.<sup>29</sup>

1853 eröffnete eine Kartoffel-Stärke-Syrup-Zucker-Fabrik in Fürstenwalde. Dem technischen Fortschritt zum Trotz wurde sie über ein Göpelwerk mit Pferdekraft betrieben.<sup>30</sup>

In dieser Zeit wurde auch die niedergebrannte Wollspinnerei unter der Firma Hartwig & Barschall wiedererrichtet.<sup>31</sup>

1854 übernahm durch der aus Schlesien stammende Braumeister Zimmermann die Volkmannsche Brauerei. Er investierte in das Unternehmen und machte es nicht nur zur bedeutendsten Brauerei in Fürstenwalde und Umgebung, sondern führte es auch zu internationalem Erfolg.<sup>32</sup>

1855 gingen die Dampfmühle Ritsch und die Maschinenfabrik Müller in Betrieb.<sup>33</sup>

Eine wirklich bemerkenswerte Neuerung war der Bau eines öffentlichen Gaswerkes im Jahre 1858. Die Stadt ließ sich diese Modernisierung 32.550 Taler kosten, die aber bald durch den Verkauf des Gases sowie der Nebenprodukte wieder in die Kämmereikasse zurückflossen. Damit war Fürstenwalde vergleichbaren Städten weit voraus.<sup>34</sup> Die kümmerliche Straßenbeleuchtung von einst wurde nun durch 62 Gaslaternen ersetzt. Im Rechnungsjahr 1894/95 verkaufte man bereits 384.230 m<sup>3</sup> Gas für 142 Straßen- und 3.140 Privatflammen.<sup>35</sup>

---

29 Cheret, 91-95.

30 Cheret, 92.

31 Cheret, 96f.

32 Cheret, 100-102. Wilke (1997), 35. Einige der größten Fürstenwalder Betriebe in dieser Zeit waren Brauereien. Die bedeutendste war die Zimmermanns, der anscheinend auch recht unorthodoxe Wege ging, um seine Firma zum Erfolg zu führen: 1871 verkaufte er die Brauerei an die Berliner Aktienbrauerei Tivoli. Mit dem Erlös von 500.000 Reichstalern sicherte er sich die Aktienmehrheit von Tivoli und wurde so zum Generaldirektor und allein haftendem persönlichen Gesellschafter. Exportiert wurde das Bier unter anderen nach New York, New Orleans, Havanna, Valparaiso, Rio de Janeiro, Sydney, Singapur und Japan.

33 Kornrumpf, 28.

34 Laut Herz, J.: die Konzentrationsbewegung in der Gasindustrie Deutschlands, Halle (Saale) 1929, S. 20 gab es 1850 in Deutschland erst 35 Gasanstalten. 1859, ein Jahr nach Errichtung der Fürstenwalder Gasanstalt, zählte man in Deutschland immer noch nicht mehr als 211 derartiger Einrichtungen. Zitiert nach Cheret, 104.

35 Cheret, 103-105 mit Bezug auf Stadtarchiv Fürstenwalde (Spree) Nr. 438, Bl. 5.

Ebenfalls 1858 entwickelte sich neben den schon erwähnten noch ein weiterer Industriezweig: die Ofenfabrikation. Bis 1918 hatten sich in Fürstenwalde 6 derartige Firmen etabliert.<sup>36</sup>

1865 wurde auch die Chaussee nach Storkow dem Verkehr übergeben.<sup>37</sup>

Neben den wirtschaftlichen Indikatoren der Modernisierung Fürstenwaldes gab es auch städtebauliche Maßnahmen, die diesen Prozess bezeugten. Das Bevölkerungswachstum machte die Vergrößerung der Stadt dringend notwendig. Das bislang unbebaute Gebiet zwischen dem Nordrand der Stadt und der Eisenbahnlinie hatte durch den neuen Verkehrsweg stark an Attraktivität gewonnen. Die Eisenbahnstraße – die Verbindung zwischen der Stadt und dem Bahnhof – war der Kristallisationspunkt des Stadtausbaus. Hier wurde 1861 die Bürgerschule als »der erste große Neubau der Stadt«<sup>38</sup> errichtet. Andere Gebäude und Straßen folgten. Heute ist die Eisenbahnstraße die wichtigste Einkaufsstraße Fürstenwaldes und macht seine eigentliche Mitte aus.

## **2.4. Die Firma Pintsch**

Wie im Abschnitt 2.3. schon beschrieben, fehlte es in Fürstenwalde selbst nicht nur an Ideen sondern vor allem am nötigen Kapital für die Entwicklung zu einer modernen Industriestadt. Wer vorhatte, ein Unternehmen neu aufzubauen oder zu erweitern, wandte sich eher nach Berlin bzw. in das unmittelbare Umland der Hauptstadt. Diese Situation änderte sich erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Arbeitslöhne und Mieten im Berliner Raum waren in einem Maß gestiegen, das die Auslagerung ganzer Betriebsteile rentabel und nötig werden ließ.

Von dieser Wanderungsbewegung profitierten eine ganze Reihe kleinerer Städte um Berlin. Sie verfügten über genügend Platz zum Aufbau großer Werke. Arbeitskräfte waren dank der anhaltenden Landflucht in ausreichendem Maße vorhanden. Das Lohnniveau war entsprechend niedrig. Höher qualifizierte Arbeiter,

---

36 Kornrumpf, 28; Cheret, 106. Wilke (1992), 34 spricht sogar von 10-12 Fabriken um 1900.

37 Cheret, 108, mit Bezug auf Stadtarchiv Fürstenwalde Nr. 424 (*Bericht über die Kommunalverwaltung der Stadt Fürstenwalde pro 1865*, S.2).

38 Cheret, 106.

Ingenieure und Angestellte konnten zusammen mit den Maschinen an den neuen Arbeitsplatz umziehen.

Paradebeispiel für eine solche Entwicklung war die Firma Pintsch. Sie wurde 1843 durch den Klempnergesellen Julius Pintsch gegründet. Anfangs noch mit der Reparatur englischer Gasmesser beschäftigt, entwarf er bald eigene Messgeräte, deren Absatz sich allerdings als schwierig erwies, da der Berliner Markt für Gasgeräte zum großen Teil noch in englischer Hand war. 1851 konnte Julius Pintsch dann die ersten 50 Gasmesser an die Stadt Berlin verkaufen. Weitere Aufträge – auch aus anderen Städten – folgten.<sup>39</sup>

1868 erhielt die Firma von der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn den Auftrag, eine Gasbeleuchtung für ihre Wagen zu entwickeln.<sup>40</sup> Dass dieser Auftrag ausgerechnet an Pintsch ging, war sicherlich auch mit der räumlichen Nähe der beiden Firmensitze zu erklären. Da die NME aber unter staatlicher Leitung stand, war es nicht zuletzt eine politische Entscheidung, keine englische, sondern eine preußische Firma mit dieser Aufgabe zu betrauen.

Der deutsch-französische Krieg 1870/71 unterbrach dieses Projekt: Pintsch wurde vom preußischen Kriegsministerium mit dem Bau von Minenschwimmkörpern und Torpedorohren beauftragt.

Mit dem baldigen Ende des Krieges nahm Pintsch die zivile Produktion wieder auf. Bald ging auch die Zugbeleuchtung in die Serienfertigung. Das Pintsch-Licht gehörte schnell zur Standardausstattung der Eisenbahnwagen, nicht nur in Preußen oder Deutschland.<sup>41</sup> Diese Ausweitung der Produktion erforderte mehr Platz als das Fabrikgebäude in der Berliner Andreasstraße 72/73 bieten konnte, weshalb man sich auch bei Pintsch für die Auslagerung von Betriebsteilen entschloss. 1866 entstand eine Filiale in Dresden, 1868 folgte eine weitere in Breslau. 1872<sup>42</sup> wurde die Fabrik in Fürstenwalde errichtet.<sup>43</sup> Dass dies gute Entscheidungen waren,

<sup>39</sup> Bauert-Keetman, 78; Kornrumpf, 14.

<sup>40</sup> Gaslampen und ein Verfahren zur Gaskomprimierung existierten bereits. Die Hauptprobleme bestanden in der Druckregulierung, die ein gleichmäßiges Ausströmen des Leuchtgases ermöglichen sollte sowie in der Wahl des Brennstoffes.

<sup>41</sup> Bauert-Keetman, 81.

<sup>42</sup> Quadt, 316.

<sup>43</sup> Julius Pintsch selbst zog 1879 ebenfalls nach Fürstenwalde, nachdem er die Firma an seine Söhne übergeben hatte. Weitere Werke wurde in Bockenheim bei Frankfurt/Main (1884), Wien (1897), Petersburg und Utrecht (1904) Quadt 318f; Bauert-Keetman, 82.

bestätigte sich wenig später, als es gelang, noch einen weiteren, ebenfalls sehr bedeutenden Markt zu erschließen.

Nachdem Julius Pintsch jun., einer der Söhne des Firmengründers, vom Bedarf der russischen Ostseeflotte an Leuchtbaken und -tonnen erfuhr, stieg die Firma in die Produktion von Seezeichen ein. Bald kamen weitere Aufträge hinzu, unter anderen für den Suezkanal, aber auch für viele andere Wasserwege der Erde.<sup>44</sup>

Die Produktpalette der Firma verbreiterte sich immer weiter. Obwohl Pintsch als die »in dem Gasfach maßgebende Firma« galt,<sup>45</sup> schränkte sie sich doch nicht auf diesen Bereich ein und konnte so auch mit der technischen Entwicklung Schritt halten. Bestes Beispiel dafür ist wohl die Produktion von elektrischen Glühlampen im Zweigwerk Fürstenwalde ab 1890.<sup>46</sup>

Das Wachstum der Firma spiegelte sich auch in der Entwicklung des Fürstenwalder Betriebsgeländes wider. Im Berliner Stammwerk verblieben Angestellte und Arbeiter für die Verwaltung, Planung, Entwicklung und feinere mechanische Arbeiten.<sup>47</sup> In Fürstenwalde fand die Produktion der Eisenbahnbeleuchtung, der Leuchtbojen, Gaszähler und der Glühlampen statt. Außerdem wurden hier auch Waffen für die deutsche Marine hergestellt, die in Kriegszeiten einen erheblichen Anteil an der Gesamtproduktion von Pintsch hatten.<sup>48</sup>

Obwohl die deutsche Niederlage von 1918 die Wirtschaft insgesamt stark belastete, konnte die Firma Pintsch ihre Existenz sichern. Auch die Weltwirtschaftskrise überstand man gut. Doch mit dem Ende des 2. Weltkrieges schrumpfte die Firma auf einen Bruchteil ihrer ursprünglichen Größe und verlor ihre einstige Bedeutung.<sup>49</sup>

---

44 Quadt, 318; Kornrumpf, 21f.

45 Bauert-Keetman, 82.

46 Kornrumpf, 30. Einen Überblick über die Vielfalt der Produktion bietet eindrucksvoll Quadt, 326.

47 Kornrumpf, 20 spricht von 1.500 Beschäftigten in Berlin. Da der Sitz in der Andreasstraße aber nur für 66 Arbeiter konzipiert war (Bauert-Keetman, 78), erscheint mir diese Zahl zu hoch.

48 Kornrumpf, 31. Welche Bedeutung die Waffenproduktion in Friedenszeiten für Pintsch hatte, lässt sich nicht nachvollziehen. Pintsch war aber eine von nur zwei Firmen, die in Deutschland Torpedos und Torpedorohre herstellten. Vgl. Wilke (1992), 34.

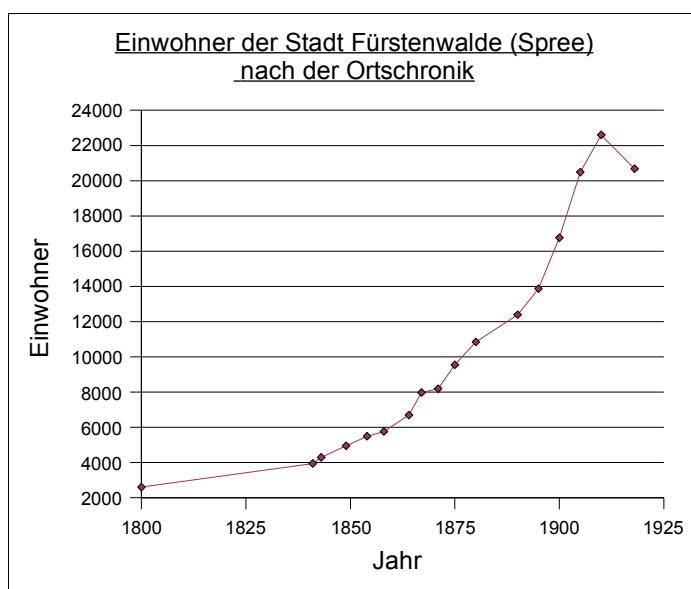
49 Kornrumpf, 34-38; Bauert-Keetman, 83f.



## 2.5. Nach der Ansiedlung des Pintschwerkes

Mit dem Bau des Pintschwerkes wurde Fürstenwalde zu einer Industriestadt. Dieser Prozess blieb für die Stadt selbstverständlich nicht folgenlos. Am deutlichsten wurde diese Entwicklung an ihrem Flächenwachstum. Dazu trug in erster Linie natürlich das sich stetig vergrößernde Fabrikgelände von Pintsch bei. Da es sich am Nordrand der Stadt befand und die Bodenpreise günstig waren, gab es wenig Grund, an dieser Stelle zu sparen.<sup>50</sup> Zum Industriegebiet Pintsch gesellten sich bald auch eigene Arbeitersiedlungen, die zusammen mit dem Werk den Anfang des heutigen Stadtteils Fürstenwalde Nord bildeten.

Derartige Arbeitersiedlungen entstanden aber auch in anderen Randgebieten der Stadt sowie in den Vororten, die auf diese Art immer näher an die Stadt heran rückten. Das führte noch im 19. Jahrhundert zu den ersten Eingemeindungen, die das ihrige zum Flächen- und Bevölkerungswachstum Fürstenwaldes beitrugen.<sup>51</sup> Die Veränderungen der Stadt beschränkten sich aber nicht nur auf die Randgebiete, denn auch das Zentrum passte sich den wachsenden Bevölkerungszahlen an. Es wurden Seitenflügel und Hinterhäuser angebaut, die hauptsächlich von geringer bezahlten Angestellten und von Arbeitern bewohnt wurden. Zugleich entstanden in der Nähe des Stadtparks Beamten- und Rentnerviertel.<sup>52</sup>



Es ist offensichtlich, dass diese Veränderungen auch Auswirkungen auf die soziale Struktur Fürstenwaldes hatten. Die Landwirtschaft verlor stark an Bedeutung. Alte Berufe starben aus, neue Berufe kamen in die Stadt.

<sup>50</sup> Vgl. Abbildung Fellner, 78.

<sup>51</sup> Cheret, 118: 1878 Spreevorstadt mit 281 Einwohnern, 1904 Landgemeinde Kolonie mit 1.985 Einwohnern.

<sup>52</sup> Cheret, 117-119.

Gewerkschaften bildeten sich. Bestimmte Milieus differenzierten sich heraus. Die politischen Mehrheiten verschoben sich mit dem Auftauchen und Erstarben der Sozialdemokratie. Diese Themen bedürften einer eigenen Untersuchung und sollen hier nur erwähnt werden.

Nachdem sich die Stadt erst einmal als Industriestandort etabliert hatte, wurde sie auch für andere Firmengründer interessant. »Bis zum Jahre 1909 waren in Fürstenwalde insgesamt 102 Industriebetriebe entstanden. Das war mehr als ein Drittel der Betriebe des gesamten ehemaligen Kreises Lebus und 70,5 % aller beschäftigten Arbeiter [...].«<sup>53</sup> Der dominierende Betrieb aber war und blieb Pintsch.<sup>54</sup>

### **3. Fazit**

#### **3.1. Zusammenfassung**

Nachdem nun die wesentlichen Fakten über den Aufstieg Fürstenwaldes zur Industriestadt vorliegen, können wir uns nun der eingangs gestellten Frage nach den Bedingungen dieser Entwicklung zuwenden. Es ist sinnvoll, sich dazu noch einmal die drei Phasen der Stadtentwicklung im behandelten Zeitraum zu vergegenwärtigen.

In der ersten Phase, vor 1842, existierten in Fürstenwalde noch keine nennenswerten Ansätze einer Industrialisierung: die Verkehrsanbindung war schlecht, größere Firmen gab es nicht, produziert wurde fast ausschließlich für den regionalen Markt, in der Stadt waren keine bedeutenden Mengen an freiem Kapital vorhanden.

In dieser Phase konnte Fürstenwalde nicht nur keinen Nutzen aus der Industrialisierung ziehen, sondern litt sogar unter ihr, weil Fürstenwalde und seine Gewerke der überregionalen Konkurrenz nicht standhalten konnten.

---

<sup>53</sup> Cheret, 119 mit Bezug auf Albrecht, K.: Die Industrie im Kreis Lebus. Kurze statistische Übersicht, in: Kalender für den Kreis Lebus 1910, S. 80ff.

<sup>54</sup> Cheret, 123.

Der Wandel setzte mit der zweiten Phase ein. Sie ist durch den Ausbau der Infrastruktur und die Herausbildung der ersten kleinen und mittelgroßen Industrieanlagen gekennzeichnet. Die Verbesserung der Infrastruktur wurde durch Staat und Kommune zum Teil selbst durchgeführt, oft aber auch aus eigenem wirtschaftlichem Interesse durch private Unternehmen betrieben. Dazu zählen auf der einen Seite die Errichtung des Gaswerkes durch die Stadt und auf der anderen der Bau der Eisenbahnlinie durch die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Diese Maßnahmen bewirkten in Fürstenwalde keine rasanten Entwicklungssprünge. Vielmehr sorgten sie dafür, dass Fürstenwalde den Anschluss nicht verlor. Indem die Attraktivität der Stadt für auswärtige Investoren erhöht wurde, legten sie die Grundlage für eine spätere Entwicklung. In diesen Zeitraum finden auch die ersten Schritte Fürstenwaldes in Richtung Industriestandort statt. Einige dieser Schritte, insbesondere die Einrichtung der Großbrauereien und des Rauener Kohlenbergbaus, wurden von außen initiiert. Bei ihnen handelte es sich um größere Projekte, die hohe Investitionen erforderten und nicht nur überregional, sondern auch international agierten.

Daneben gab es auch eine Vielzahl kleinerer Unternehmungen, die vor allem auf den regionalen Markt orientiert waren. Über sie ist wegen ihrer im einzelnen geringen Bedeutung nur wenig bekannt, doch lässt sich vermuten, dass sie hauptsächlich durch Fürstenwalder betrieben wurden.

Inwiefern der Ausbau der Infrastruktur und der beginnende wirtschaftliche Aufschwung einander beeinflussten, ist nicht vollständig zu klären. Die Eisenbahn dürfte für die kleineren Unternehmer nur von geringem wirtschaftlichem Interesse gewesen sein, und die in Rauen geförderte Kohle wurde ohnehin auf der Spree befördert. Einzig die Brauereien könnten von dem neuen Verkehrsweg profitiert haben, aber die Literatur gibt zu diesem Punkte leider keinen Aufschluss. Ganz ähnlich steht es mit dem Gaswerk. Die Nutzung von Gas spielte in den Fürstenwalder Betrieben keine besondere Rolle, höchstens könnte es zu Leuchtzwecken eingesetzt worden sein.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Die bereits oben zitierte Quelle Stadtarchiv Fürstenwalde (Spree) Nr. 438, Bl. 5 spricht nur von »Straßen- und Privatflammen.« Wirtschaftlich genutztes Gas wird nicht ausgewiesen.

Am ehesten dürfte die Stadt in dieser Zeit noch vom Bau der neuen Chausseen profitiert haben, die die Verbindung zum Umland verbesserten. Doch der Magistrat schien zumindest mit dem Nutzen der Storkower Chaussee unzufrieden zu sein.<sup>56</sup>

So paradox es erscheinen mag, die zusammengetragenen Fakten deuten darauf hin, dass der Ausbau der Infrastruktur einen geringeren Effekt auf den wirtschaftliche Aufschwung hatte als umgekehrt. Dieses Phänomen hat meines Erachtens zwei Ursachen.

Zum einen versetzte der Aufschwung und die damit verbundenen Steuereinnahmen die Stadt erst in die Lage, eine eigene Strukturpolitik betreiben zu können. Das heißt, der Aufschwung war die Voraussetzung für die Verbesserung der Struktur.

Zum anderen fand die Anlage von Eisenbahnlinie und Gaswerk in Fürstenwalde zu einem vergleichsweise frühen Zeitpunkt statt. Dadurch erhielt die Stadt nicht nur einen Vorsprung vor anderen Städten, sondern zugleich auch vor der eigenen Ökonomie, die sich die vorhandenen Möglichkeiten noch nicht vollständig zunutze machen konnte.

Erst in der dritten und letzten Phase der Entwicklung Fürstenwaldes zur Industriestadt konnten diese Möglichkeiten ausgereizt werden. Sie begann mit der Einrichtung des Pintschwerkes, das in der Folgezeit immer weiter ausgebaut wurde. Dafür war eine gute Verkehrsanbindung unverzichtbar.<sup>57</sup> Dies wird schon deutlich, wenn man sich die Abmessungen und das Gewicht der in Fürstenwalde produzierten Seezeichen vergegenwärtigt.<sup>58</sup>

Nun konnte Fürstenwalde seine Stärken ausspielen. Das Pintschwerk wurde direkt nördlich an die Bahn gesetzt und erhielt einen eigenen Gleisanschluss. Auch den vorhandenen Wasserweg machte man sich zunutze: die Pintschbrücke und der Pintschhafen an der Spree sind den meisten Fürstenwaldern auch heute noch ein Begriff. Damit verfügte das neue Zweigwerk über eine direkte Eisenbahn- und Schiffsverbindung zum Stammwerk in Berlin und auch zum Breslauer Zweigwerk.

---

56 Cheret, 108 mit Bezug auf Stadtarchiv Fürstenwalde (Spree) Nr. 426/427 (*Bericht über die Kommunalverwaltung der Stadt Fürstenwalde pro 1867*, S.1 / *Bericht über die Kommunalverwaltung der Stadt Fürstenwalde pro 1868*, S. 1).

57 Alle schon oben genannten Zweigwerke befanden sich in Städten, die über einen Eisenbahnanschluss verfügten und an einem schiffbaren Fluss lagen.

58 Ihr Durchmesser betrug mehrere Meter. Vgl. Abbildung Kornrumpf, 23.

Ob Pintsch ein Kunde des städtischen Gaswerks wurde oder auf eine werkseigene Gasversorgung zurückgriff, ließ sich nicht ermitteln. Doch auf jeden Fall dürfte die Aufgeschlossenheit dieser Technologie gegenüber der Stadt eher zum Vorteil gereicht haben als Pintsch den Standort für das neue Zweigwerk auswählte.

Ein weiterer – wenngleich zufälliger – Vorteil war das Interesse Pintsch' an den osteuropäischen Märkten. Diesem Konzept kam die geographische Lage Fürstenwaldes sehr entgegen.

Mit dem eindeutigen Wandel Fürstenwaldes zur Industriestadt wurde sie bald auch für andere Großunternehmer interessant, die hier ihre Betriebe errichteten. Damit war der Schritt in die Zukunft endgültig getan.

### **3.2. Schlussfolgerungen**

Zwar waren alle Städte von den Auswirkungen der Industriellen Revolution betroffen, doch nicht jede konnte auch Nutzen daraus ziehen. Dazu bedurfte es einer gewissen Attraktivität, die die Investoren veranlasste, ihr Geld gerade hier und nicht andernorts anzulegen. Diese Attraktivität konnte beispielsweise auf dem Vorkommen von Bodenschätzen oder der Nähe zu Zentren der Verwaltung, des Bankwesens oder der Wissenschaften beruhen. Doch über diese Standortvorteile verfügten nur wenige Städte der Mark Brandenburg. Um diesen Mangel auszugleichen wurde von offizieller Stelle **Strukturpolitik** betrieben. Dazu gehörte nicht zuletzt die Förderung des Chaussee- und Eisenbahnbaus durch die preußische Regierung, die natürlich ein großes Interesse an der günstigen Entwicklung ihres Staates hatte. Damit ist die erste wichtige Bedingung für den Aufstieg Fürstenwaldes bestimmt.

Dass es sich dabei nicht um die einzige Einflussgröße handeln kann, lässt sich daran erkennen, dass nicht jede an einer Chaussee oder Eisenbahnlinie gelegene Stadt eine ähnliche Entwicklung zu verzeichnen hat wie Fürstenwalde. Der zweite wesentliche Faktor war die **Nähe zur preußischen Hauptstadt**, die den Anforderungen der dort ansässigen Großunternehmen wegen gestiegener Löhne und Mieten sowie einem geringen Platzangebot nicht mehr gerecht werden konnte. So profitierte Fürstenwalde, wie viele andere Städte bei Berlin von den

Werksauslagerungen und der Errichtung von großen Zweigwerken. Wie eng die einzelnen Wachstumsfaktoren miteinander verknüpft sind, lässt sich daran erkennen, dass erst die Eisenbahn die Fahrzeit von Berlin nach Fürstenwalde derart reduzierte, dass man wirklich von Nähe sprechen kann.<sup>59</sup>

Auf den ersten Blick erscheint es daher, als sei der wirtschaftliche Aufschwung allein von außen nach Fürstenwalde hineingetragen worden. Doch es gab auch eine gewisse **Eigeninitiative in der Stadt**. Sie war meines Erachtens der dritte und letzte der Hauptwachstumsfaktoren in Fürstenwalde. Diese Eigeninitiative lässt sich in zwei Gruppen unterteilen. Da war zum einen die schon mehrfach erwähnten Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur Fürstenwaldes durch die Kommune selbst. Zum anderen leisteten auch die Bürger Fürstenwaldes durch die Gründung neuer Firmen vor allem in der zweiten und dritten Entwicklungsphase einen Beitrag zum wirtschaftlichen Erstarren ihrer Stadt. Waren sie im einzelnen auch von geringer Bedeutung, machten ihre vergleichsweise große Anzahl sie nichtsdestotrotz wirksam.

Dies waren die Grundvoraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufstieg Fürstenwaldes. Sie gegeneinander abzuwägen, um eine Rangliste ihrer Wichtigkeit zu erstellen, erscheint mir angesichts der oben angedeuteten Verknüpfung der Faktoren nicht sinnvoll. Denn erst ihre Kombination führte letztlich zum Erfolg, so dass Peter Cheret abschließend über das Fürstenwalde des beginnenden 20. Jahrhunderts urteilen konnte:

»Das Bild der Stadt hatte sich selbst vollkommen gewandelt. Eine mittlere Industriestadt, mit einer Industrie, die weit bedeutender war, als die Einwohnerzahlen erwarten ließen, wuchs weit über die ursprünglichen Grenzen hinaus.«<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> Für die Strecke Frankfurt/Oder - Berlin benötigte man vor dem Bau der Bahn 9 Stunden in einer Extrapost. Der Lastentransport auf der Spree dauerte auf dieser Distanz 14 Tage. (*Überschläglicher Entwurf zu einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt an der Oder* des Geheimen Oberbaurates Dr. August Leopold Crelle. zitiert nach Bley, 7.) Der Fahrplan vom 1. Mai 1844 sieht eine Fahrzeit von 2,5 - 3 Stunden für Personen und 3,5 - 4 Stunden für Güter vor. (Zitiert nach Bley, 36.)

<sup>60</sup> Cheret, 123.

## 4. Quellen- und Literaturverzeichnis

### 4.1. Quellen

Bericht der Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft erstattet zur Generalversammlung der Actionaire am 30. März 1842, auszugsweise abgedruckt in: Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983, S. 63

Crelle, August Leopold: Überschläglichen Entwurf zu einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt an der Oder, zusammengefasst abgedruckt in: Bley, Peter: 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Frankfurt/Oder, Düsseldorf 1992, S. 7-11

Einwohner der Stadt Fürstenwalde (Spree), Ortschronik Fürstenwalde, zitiert nach Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983, Anlage 1

Extraordinarium zum Staatshaushaltsetat 1896, auszugsweise abgedruckt in: Bley, Peter: 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Frankfurt/Oder, Düsseldorf 1992, S. 96-98

Heinrich, Gerd: Handelsstraßen des Mittelalters. 1300 - 1375 - 1600. Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin, Nachträge, Heft 5, Berlin / New York 1980

Stadtarchiv Fürstenwalde Nr. 424 (*Bericht über die Kommunalverwaltung der Stadt Fürstenwalde pro 1865*, S.2), zitiert nach Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983, S. 108

Stadtarchiv Fürstenwalde Nr. 426 (*Bericht über die Kommunalverwaltung der Stadt Fürstenwalde pro 1867*, S.1), zitiert nach Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983, S. 108

Stadtarchiv Fürstenwalde Nr. 427 (*Bericht über die Kommunalverwaltung der Stadt Fürstenwalde pro 1868*, S.1), zitiert nach Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983, S. 108

Stadtarchiv Fürstenwalde (Spree) Nr. 438, Bl. 5, zitiert nach Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983, S. 105

## 4.2. Literatur

Bauert-Keetman, Ingrid: Deutsche Industripioniere, Tübingen 1966

Bley, Peter: 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Frankfurt/Oder, Düsseldorf 1992

Cheret, Peter: Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fürstenwalde (Spree) von den preußischen Reformen bis zum Beginn des Imperialismus, Diss. phil., Berlin 1983

Fellner, Anne: Vom Pioniergeist beflügelt. 1872 entscheidet sich der Fabrikant Julius Pintsch für Fürstenwalde, in: Fürstenwalder Lesebuch. 1272-1997. 725 Jahre Geschichte und Geschichten, Berlin 1997, S. 77-80

Köhler, Ivo: Die Dampfrosen kommen. Seit 1842 fährt die Eisenbahn nach Fürstenwalde, in: Fürstenwalder Lesebuch. 1272-1997. 725 Jahre Geschichte und Geschichten, Berlin 1997, S. 44-50

Kornrumpf, Martin: »Mehr Licht ...« Julius Pintsch (1815-1884) und seine Söhne. Pioniere der Beleuchtungstechnik. Ein Beitrag zur Geschichte der Pintsch-Werke in Fürstenwalde (Spree) 1872-1945, Gräfelfing 1985

Quadt, Ernst: Deutsche Industrie-Pioniere. der Anbruch des technischen Zeitalters, 2. Aufl., Berlin 1942

Wilke, Florian: Fürstenwalde(Spree). Kleine Stadtgeschichte, Fürstenwalde (Spree) 1992

Wilke, Florian: Sake oder Gerstensaft. ein Japaner lernt in Fürstenwalde die Braukunst, in: Fürstenwalder Lesebuch. 1272-1997. 725 Jahre Geschichte und Geschichten, Berlin 1997, S. 35-36