

Johannes Mötsch

Friedrichshaller Bitterwasser und sein Absatz in aller Welt



DR. JOHANNES MÖTSCH
ist Historiker und war bis 2014
Leiter des Thüringischen Staats-
archivs in Meiningen.

▲
Anzeigen für Friedrichshaller
Bitterwasser aus England,
Russland und den USA.
Analyse des Bitterwassers durch
J. Liebig, Druck von 1847.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war eine Zeit der Globalisierung. »Made in Germany« wurde zum Qualitätsbegriff. Dass auch Produkte aus Thüringen – etwa Sonneberger Spielzeug und der Ruhlaer Uhren – weltweiten Absatz fanden, ist allgemein bekannt. Daneben aber gab es Firmen und Produkte, die damals einen hervorragenden Ruf hatten, heute aber fast völlig vergessen sind. Dazu gehören die Firma C. Oppel & Co. in Friedrichshall bei Lindenau (Stadt Bad Colberg-Heldburg) und ihr »Friedrichshaller Bitterwasser«.

Für dieses Produkt war ein sicherer Transport von zentraler Bedeutung. Den ermöglichte vor allem ein Anschluss an das Eisenbahnnetz. Im Herzogtum Sachsen-Meiningen fanden derartige Wünsche bei den regierenden Herzögen Bernhard II. (1803–1866) und Georg II. (1866–1914) offene Ohren. Beide kannten England, den damals führenden Industriestaat, aus eigener Anschauung. Sie wussten daher um die Bedeutung, die die Eisenbahnen für die dortige Entwicklung

hatten, und standen Plänen zur Schaffung und zum Ausbau eines Eisenbahnnetzes stets positiv gegenüber.

Der Verleger Joseph Meyer aus Hildburghausen hatte 1838 das Projekt einer »Hanseatisch-Süddeutschen Centraleisenbahn« entworfen, die den Verkehr von den Nordseehäfen über Vacha, das Werratal und Coburg nach Nürnberg und München geleitet hätte. Den Anstoß dazu hatte eine Bitte der Meininger Landesregierung gegeben, hinter der wiederum Herzog Bernhard II. stand. Bis zur Realisierung der Werrabahn dauerte es allerdings noch etliche Jahre. 1858 wurde die Strecke Eisenach – Meiningen – Hildburghausen – Eisfeld – Coburg – Sonneberg eingeweiht. In der Zwischenzeit waren bereits zahlreiche, für Thüringen bis heute wichtige Eisenbahnlinien gebaut worden.

Vor allem die in Industrie und Handel tätigen Kreise hatten früh die Vorteile dieses neuen Verkehrsmittels erkannt. Rohstoffe kamen schnell und zuverlässig, die eigenen Produkte konnten in großen Mengen in weiter entfernte Regionen geliefert werden. Daher entstand auch in Südthüringen der Wunsch zu einem Anschluss an das Eisenbahnnetz mittels »Sekundärbahnen«, häufig auf der Schmalspur von 1000 Millimetern.

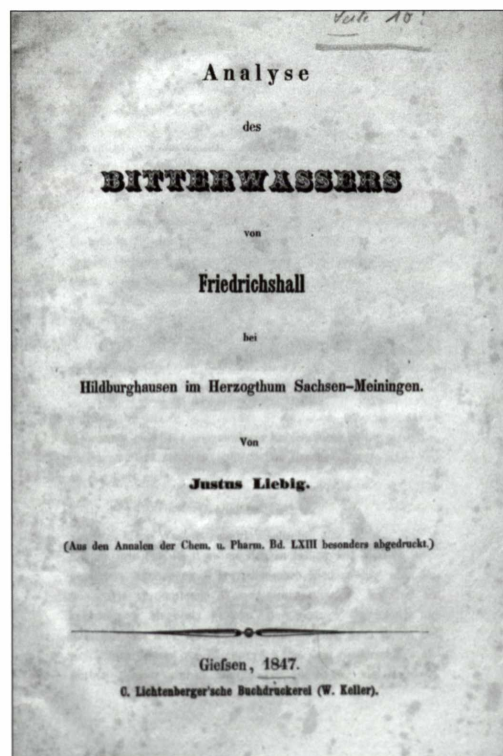
Weil die Regierung des Herzogtums Sachsen-Meiningen dem Ausbau des Schienennetzes positiv gegenüberstand, bildete sich auf Betreiben des Bürgermeisters von Hildburghausen (gleichzeitig Besitzer des Rittergutes Einöd bei Lindenau) ein »Eisenbahnkomitee«, dem mehrere Persönlichkeiten beitraten, für deren Firmen der Gütertransport eine wichtige Rolle spielte. Darunter war auch



W. A. Oppel, Mitinhaber der Firma C. Oppel & Co. in Friedrichshall. Im März 1887 erteilte der Landtag die Genehmigung zum Bau einer »Sekundärbahn« auf Schmalspur von Hildburghausen über Heldburg nach Friedrichshall. Die Firma Oppel beteiligte sich an den Baukosten mit 40.000 Mark, die als Kredit aufgenommen wurden. Am 24. November 1888 wurde die Strecke von Hildburghausen nach Friedrichshall eröffnet (1946 wurden die Gleise als Reparationsleistung abgebaut).

Wolfgang Adam Oppel, Pächter des Kammerguts Neuhoft bei Heldburg, und Dr. Adolf Wilhelm Bartenstein, Arzt aus Hildburghausen, hatten 1843 die Firma C. Oppel & Co gegründet, die das in der Saline Friedrichshall (und später auch aus anderen Quellen) an den Tag tretende Bitterwasser abfüllte und vertrieb. Bitterwasser in ähnlicher Zusammensetzung trat damals sonst nur in England und in Böhmen zutage. 1846 fertigte der Gießener Chemiker Justus von Liebig eine Analyse des Friedrichshaller Bitterwassers an, die in den folgenden Jahrzehnten von der Brunnendirektion intensiv als »Marketinginstrument« eingesetzt wurde. Daraus ergab sich eine Vielzahl von medizinischen Anwendungen, die sich offenbar schnell herumsprachen. 1847 verfügte die Firma bereits über 31 »Hauptniederlagen« in Städten des Deutschen Bundes (Aachen bis Wien), in Basel und St. Petersburg.

Abgefüllt wurde das Wasser zunächst (bis etwa 1860) in viereckigen Krügen, die 60 oder 120 Loth fassten. 1860 stieg man auf Glasflaschen um, die in Größen von sechs Zehntel und elf Zehntel Litern angeboten wurden. Nach 1901 enthielten diese Flaschen sieben oder 10,5 Zehntel-Liter. Der Umsatz war natürlich auch von der Schüttung



der vorhandenen Quellen abhängig. 1860 wurden 304.858 Flaschen abgesetzt, 1878 waren es 904.854 und 1912 148.003 Stück. Der Reingewinn betrug im Jahr 1860 19.800 Gulden, 1878 162.383 Mark.

Geschäftsführer der Firma waren nacheinander mehrere Mitglieder der Familie Bartenstein. Daneben gab es stets ärztliche Berater, die das Bitterwasser durch ihre Schriften bei den Kollegen im In- und Ausland populär machten.

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges brach der Absatzmarkt fast völlig zusammen. 1918 konnte noch das 75jährige Firmenjubiläum gefeiert werden. In der Folgezeit wurde der Brunnenbetrieb weitgehend eingestellt. Zu DDR-Zeiten belieferte eine »Ein-Mann-Betriebsstätte« mehrere Apotheken in Thüringen mit Sole und Salz aus Friedrichshall. Der derzeitige Inhaber Uwe Brückner bemüht sich um eine Wiederbelebung des Brunnenbetriebes. //

Quellen / Literatur:

Dana Schmidt: Die Hildburghäuser-Heldburger-Eisenbahn (HHE), in: Das Heldburg-Buch. Beiträge zur 1175-jährigen Stadtgeschichte. Bad Colberg-Heldburg 2012, S. 144–159.
Landesarchiv Thüringen – Staatsarchiv Meiningen, Bestand 4-97-339 (Bartenstein, Friedrichshaller Bitterwasser), insbesondere Nr. 16 (Sammlung zur Firmengeschichte 1843–1918).

Kontakt |
Dr. Johannes Mötsch
Leipziger Str. 10
98617 Meiningen