

Ein als ‚Hungerplanungen‘ bekannter Maßnahmenkatalog sollte sicherstellen, dass 8,7 Millionen Tonnen Getreide jährlich aus dem Land gepresst werden konnten – unter Inkaufnahme einer Hungersnot bei der einheimischen Bevölkerung: Eine vorbereitete ‚Gelbe Mappe‘ (Landwirtschaft) und eine ‚Grüne Mappe‘ (Wirtschaftsführung) sollten für die Kriegsdauer die Ernährung und Versorgung der deutschen Wehrmachtsteile und der rückwärtigen Zivilbevölkerung unter Einbezug von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern im Reichsgebiet sicherstellen. Neben den Ernährungs- sollten auch die Mineralölreserven ausgebeutet werden. Folgende Prioritäten wurden gesetzt: 1. Wehrmacht, 2. Heimat, 3. Zivilbevölkerung der besetzten Gebiete, 4. sowjetische Kriegsgefangene. Ergänzt wurde diese Liste durch den ‚Judenrationserlaß‘ vom 18. September 1942. Die Bilanz von ‚Rieckes Apparat‘ 1941–1944 bestand aus dem Raub von ca. 7 Millionen Tonnen Getreide, 750.000 Tonnen Ölsaaten, 600.000 Tonnen Fleisch und 150.000 Tonnen Fette, um die „Versorgungslage des deutschen Volkes auf der bisherigen Höhe“ (S. 46) zu halten. Riecke wurde dafür mit dem Ritterkreuz in Silber mit Schwertern (1943) ausgezeichnet, zum Staatssekretär befördert (1944) und mit seiner Aufnahme in die SS (1944) durch Heinrich Himmler persönlich und rückwirkend zum SS-Gruppenführer ernannt. Weil Riecke selbst bis zum Ende der Regierung Dönitz am 23. Mai 1945 ‚diente‘, verwundert, wie es ihm gelungen ist, sich zum Widerstandskämpfer zu stilisieren, seine durch Robert M. W. Kempner formulierte Anklageschrift im Wilhelmstraßen-Prozess nicht zum Aufruf zu bringen und seine Entnazifizierung (1949–1954) mit einem Gnadenbescheid des hessischen Ministerpräsidenten Georg August Zinn (SPD) als ‚Mitläufer‘ abschließen zu lassen. Er hatte nach kurzzeitiger Internierungshaft bereits 1951 beim Hamburger Handelsunternehmen Alfred C. Toepfer, der „alten Kameraden“ und „gescheiterten Existenzen des Dritten Reiches“ (S. 105) ein neues Tätigkeitsfeld ohne Rücksicht auf den Ausgang der Entnazifizierung vor dem OVG Hamburg anbot, gefunden. Hier wirkte er als „ideologiefreier Experte für Ernährungsfragen“ (ebd.), Fachgutachter für John Boyd Orr (FAO) und Inhaber der Prokura bis 1970. Bereits 1958 sah er zur Integration der westlichen Agrarwirtschaft nur die planwirtschaftliche Kolchose nach sowjetischem Vorbild.

Wigbert Benz betont abschließend, dass Riecke in seinen *Erinnerungen*, Schriften und Reden zwar seine eigene Rechtfertigung betreibt, seine Aussagen zur NS-Karriere auch Auslassungen aufweisen und er aber „auf direkte Lügen im Sinne des Erfindens von Fakten [...] verzichtet“ (S. 110). Die Quellenlage ist allerdings so gut, dass sie solcher Mythenbildung standhält.

Wolfratshausen

Willi Eisele

ULRIKE SCHULZ, Simson. Vom unwahrscheinlichen Überleben eines Unternehmens 1856–1993, Wallstein-Verlag, Göttingen 2013. – 464 S., 39 Abb., geb. (ISBN: 978-3-8353-1256-2, Preis: 34,90 €).

Wer in der Beurteilung einer Person oder eines Gegenstandes voreingenommen ist, tut gut daran, die eigene Befangenheit einzugestehen und sich in bewusster Zurückhaltung zu üben. Dem Rezensenten geht es bei dem hier vorzustellenden Titel in Ansätzen so. Zwar ist er mit der Autorin weder verwandt noch verschwägert, jedoch hat er auf einem hier schon auf dem Schutzumschlag abgebildeten ‚Star‘ (Werksbezeichnung: SR 4-2) das Mopedfahren gelernt und ist den Suhler Kleinkrafträdern bis heute in Sympathie verbunden. Da Ulrike Schulz den bereits vorhandenen, bebilderten Modellgeschichten motorisierter Fahrzeuge aus ostdeutscher Produktion keine weitere Konkurrenzveröffentlichung hinzugefügt, sondern vielmehr ihre preisgekrönte wirtschaftshistorische Dissertation publiziert hat, können private Liebhabereien von

wissenschaftlichen Beurteilungen leicht getrennt werden, was im Folgenden geschehen soll.

Mit Thomas Welskopp (Bielefeld) und Adam Tooze (Yale) hat die Autorin zwei international ausgewiesene Wirtschaftshistoriker als Betreuer für eine Unternehmensgeschichte gewinnen können, deren Gegenstand im landläufigen Bewusstsein zu Unrecht nur mit ostdeutscher Provinzialität und nach der Wiedervereinigung auch mit der robusten Skurrilität der durch Binnenmigration auch westdeutsche Straßen zu Tausenden befahrenden ‚Schwalben‘ (Werksbezeichnung: KR 51/1, KR 51/2) verbunden wird. Dass Simson neben den Zweirädern auch Jagdwaffen herstellte, ist vielen bekannt. Seit wann diese zur Zweitproduktionslinie innerhalb des DDR-Kombinats degradierte Sparte bereits bestand, entzog sich weitgehend der öffentlichen Wahrnehmung. Nach Schulz' instruktiver Studie wird das nicht mehr der Fall sein.

Bereits im Titel ist mit dem Jahr 1856 die Gründung des Unternehmens Simson zeitlich verankert. Nach ihrer in methodischer Hinsicht dem Reflexionsniveau von Dissertationen entsprechenden und trotzdem lesbaren Einleitung (ein Kunststück!) beginnt die Autorin ihr erstes Hauptkapitel (S. 25-77) mit der Darstellung der seit dem 16. Jahrhundert traditionell im Suhler Raum ansässigen Waffenherstellung. Als um die Mitte des 19. Jahrhunderts das eisenverhüttende Gewerbe der Region in eine Krise geriet, stiegen die Brüder Löb und Moses Simson mit ihrem Kapital in den Markt ein. Retrospektiv stellt das Jahr 1856 mit dem Erwerb des „Alten Stahlhammers“ die Gründung „der späteren Simsonwerke“ (S. 48) dar. Die wechselnden Bezeichnungen des Familienunternehmens, die Übernahme von preußischen Heeresaufträgen, kurz die Werks- und Unternehmensgeschichte bis 1935 werden in den Kapiteln 2 und 3 (S. 78-113) behandelt. Die in letzterem untersuchten Jahre der Weimarer Republik stellen insofern eine Besonderheit dar, als dass die Herstellung von kriegstauglichen Waffen mit den Regelungen des Versailler Vertrags stark eingeschränkt war und ein zwar an Staatsaufträgen orientierter, grundsätzlich aber freier Markt wie zuvor nicht mehr existierte. Schulz schildert hier am Beispiel des Unternehmens Simson präzise das halb-arkane Geflecht zwischen der hier einen günstigen Mantelvertrag gewährenden Reichswehr und einem agilen Vertreter der deutschen Waffenindustrie, der die militärischen Entwicklungen synergetisch in die Produkterneuerungen auch des zivilen Marktes einbrachte.

Das Simsonsche Blühen der späten 1920er-Jahre wurde jedoch politisch schon überschattet von dem in Thüringen früh und energisch erfolgten Aufstieg der NSDAP. Dass ausgerechnet ein in jüdischem Besitz befindliches Unternehmen Infanteriewaffen für die Reichswehr herstellte, war mit den Rassendoktrin der Nationalsozialisten nicht zu vereinbaren. Das vierte Kapitel (S. 114-169) beschäftigt sich denn auch mit der Enttarnung der erfolgreichen Firma Simson & Co. und deren 1935 abgeschlossener Überführung in die nationalsozialistische „Wilhelm-Gustloff-Stiftung“. ‚Siftungsführer‘ wurde der Thüringer Gauleiter Fritz Sauckel, dessen anti-kapitalistische Übernahmehetorik bei den Arbeitern kaum verfiel. Zwischen 1936 und 1945 gingen das Unternehmen in einem überlokalen Rüstungskonzern auf (5. Kapitel, S. 170-238). Detailreich schildert Schulz die Entwicklung der „Berlin-Suhler Waffen- und Fahrzeugwerke“ und deren Einbindung in die Rüstungsindustrie des Dritten Reiches, mit allen Schattenseiten diktatorischen Wirtschaftens, etwa in Bezug auf die Beschäftigung von Zwangsarbeitern. Mit Sauckels „Sozialromantik“ (S. 232) war es bald vorbei.

Nach Kriegsende wurde der alte Name wieder aufgegriffen und bis 1953 existierte die einstige Suhler Waffenschmiede Simson als Sowjetische Aktiengesellschaft. Produziert wurden nun jedoch vor allem Fahrräder und in jene Jahre fiel auch die Entscheidung, Motorräder zu bauen. Die AWO 425, in ihren ursprünglichen Planungen eigentlich im Eisenacher BMW-Werk begonnen und dann willkürlich in das bis dahin nicht

motorisierte Suhl weitergereicht, wurde ein Erfolg (Kapitel 7, S. 301-343). Am Ende dieser Epoche als „VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson“ hatte sich das Unternehmen gehörig gewandelt und war zum Mopedhersteller der DDR geworden, Jagdwaffen tauchten erst wieder im Namen des neuem IFA-Kombinats „VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk ‚Ernst Thälmann‘ Suhl“ auf. Bis zum Ende der ostdeutschen Planwirtschaft firmierten die Thüringer Zweirad- und Schusswaffenwerke unter diesem Namen. In einem Land, das je länger es existierte, umso mehr wirtschaftlich weit hinter seinen Ansprüchen zurück lag, blieb die Zweiradmobilität stets unterhalb jener Schwelle, die das Autowunder des westlichen Konkurrenzstaats bereits Mitte der 1950er-Jahre erreicht hatte. Die schwalbefahrende Schwester Agnes düste eben in keinem Kleinwagen durch die bergigen Einsatzgebiete einer Landkrankenschwester. Wie so vieles blieb auch die Mobilisierung der Bevölkerung ein Provisorium, und der Geruch von Gemischtbenzin überzog nicht nur aus den Auspuffen der Trabants das kleine Land, sondern war Hunderttausendfach auch Ausstoß der Suhler ‚Vogelserie‘, zu der neben den genannten Modellen ‚Schwalbe‘ und ‚Star‘ auch der kleinere ‚Spatz‘ sowie die größeren ‚Habicht‘ und ‚Sperber‘ gehörten.

Im wiedervereinigten Deutschland hätten die neu- und weiterentwickelten Produkte des Unternehmens durchaus Chancen auf nationalen und internationalen Märkten gehabt. Die Gründe des letztlich Scheiterns im Jahr 1993 sind hier minutiös nachzulesen, der Abgang gleicht ähnlichen vermeidbaren Niedergängen nach 1990. Auch wenn ihr Fazit zu Recht bittere Untertöne einschließt (mehr als nachvollziehbar etwa auf S. 429), hat Ulrike Schulz keine Verfallsgeschichte geschrieben, im Gegenteil. Das „unwahrscheinliche Überleben“ zog sich über mehrere wirtschaftliche und politische Systeme hinweg außergewöhnlich lange hin. Die Autorin zeichnet diese höchst heterogenen Entwicklungen in ihrer nüchternen Studie sicher nach.

Hamburg/Friedrichsruh

Ulf Morgenstern

Bildungs- und Universitätsgeschichte

DETLEF DÖRING/JONAS FLÖTER (Hg.), Schule in Leipzig. Aspekte einer achthundertjährigen Geschichte (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Leipzig, Bd. 2), Leipziger Universitätsverlag, Leipzig 2011. – 382 S., geb. (ISBN: 978-3-86583-550-5, Preis: 49,00 €).

Der hier anzuzeigende Band fasst in 14 Beiträgen die Ergebnisse des am 5./6. November 2010 veranstalteten Leipziger ‚Tages der Stadtgeschichte‘ zusammen. Nachdem dieser im Jahr zuvor jubiläumsgerecht das Thema ‚Stadt und Universität‘ behandelte, folgte – thematisch schlüssig – die Beschäftigung mit der bislang oft noch stiefmütterlich behandelten Leipziger Schulgeschichte. Hat die Thomasschule durch ihr 2012 gefeiertes 800-jähriges Jubiläum mittlerweile einige Aufmerksamkeit erhalten, harret etwa die Nikolaischule noch immer einer modernen wissenschaftlichen Untersuchung. Auf ähnliche Desiderata weisen die Herausgeber in ihrer Einleitung (S. 7-9) hin, in der sie erfrischend offen auch die Mängel des nun vorliegenden Tagungsbandes ansprechen. So kommt nicht nur die vorreformatorische Schulgeschichte Leipzigs aufgrund der dürftigen Quellenlage zu kurz, auch fehlen Untersuchungen zum 20. Jahrhundert, etwa in den beiden deutschen Diktaturen. Ein knappes Personenregister (S. 375-382) beschließt den Band.

Die ersten beiden Aufsätze bieten einen Überblick zu Forschungsstand und Quellenlage. DETLEF DÖRING („Leipzigs Platz in der Geschichte der Pädagogik der Frühen