

## NDB-Artikel

**Simson** Waffen- und Fahrzeugfabrikanten in Suhl.

### Leben

Die Familie läßt sich bis auf *Simson Liebmann* (um 1720–73) aus Mühlfeld bei Mellrichstadt zurückverfolgen. Dessen Sohn *Simson Lippmann* (1750–1818) war Knecht bei einem „Schutzjuden“ namens Moses Meyer und betrieb daneben ein Geschäft als Viehhändler. Damit sowie mit einer Erbschaft erwarb er ein für damalige Verhältnisse beträchtliches Vermögen von ca. 1000 Talern. Sein Sohn *Simson Lippmann* (auch *Liebmann*, um 1785–1812), zwischenzeitlich nach Schwarza übergesiedelt, wechselte endgültig in den Handel mit Textilien, womit er das Familienvermögen verzehnfachte. Dessen Söhne *Simon Löw* (bzw. *Loeb*, 1806–1862) und *Moses Simon* (1808–68) übersiedelten nach Suhl, kauften im Ortszentrum ein Haus und eröffneten 1850 ein Stoff- und Bekleidungsgeschäft. Moses etablierte sich auch privat in Suhl, während sein älterer Bruder später wieder in Schwarza lebte. Ihren Geschäftserfolg im Textilhandel setzten sie auch in Suhl fort, erwarben aber daneben in den nächsten Jahren Anteile und schließlich die Majorität am „Alten Hammer“ im damaligen Nachbarort Heinrichs. 1856 gründeten sie eine eigene Firma, die Stahl von minderer Qualität produzierte und bald wieder geschlossen wurde. In der Folge nahmen die Brüder die Lieferung von Gewehrläufen und Bajonetten auf, seit 1862 als Bajonett- und Ladestockfabrikanten „Fa. Gebr. Simson“. Da die Produktion von Bauteilen für Vorderladerwaffen seit der Einführung des Dreyse'schen Zündnadel-Hinterladegewehrs nicht zukunftssträftig war, gründeten die Brüder zusammen mit dem Mechaniker und Handwaffenspezialisten Karl Luck 1863 die Gewehrfabrik „Simson & Luck“ in der Nähe ihres Hammerwerkes, kurz darauf noch eine Bajonettfabrik. Nach dem Tod von Moses führte dessen Witwe *Louise* geb. Ehrmann (1817–93) das Unternehmen so lange weiter, bis Moses' Sohn *Gerson* (1845–1904), einer von insgesamt sieben Söhnen, die Firmenleitung übernahm. Von dem durch die Reichsgründung und die Einführung des modernen Hinterladegewehrs „Mauser M 1871“ (Gewehr 71) in den vier dt. Armeen hervorgerufenen Aufschwung der Suhler Waffenindustrie profitierte auch „Simson & Luck“ v. a. 1872–76. In dieser sog. „Mauserzeit“ wurden ca. 150 000 „Gewehre 71“ gefertigt. Mit der Herstellung von Jagdgewehren weiteten Gerson und Karl Luck die Produktion in den zivilen Bereich aus. Luck schied 1884 aus der Firma aus, seit 1887 firmierte die offene Handelsgesellschaft „Simson & Co, vormals Simson & Luck“; der Produktionsschwerpunkt lag nach wie vor auf dem Sektor der Militärwaffenproduktion, die Gerson auszubauen suchte. Seit 1893 stellte sie in Zusammenarbeit mit der „Carl Zeiss AG“ und der „Optischen Anstalt C. P. Goerz“ mit der „Gussstahlfabrik Fried. Krupp“ als Hauptabnehmer auch Richtmittel für die Artillerie her. Die Firma expandierte seit 1896 weiter, und zwar mit der Produktionsaufnahme von Fahrrädern sowie mit der Einrichtung eines Verbindungsbüros in Berlin zu verschiedenen Heeresdienststellen (1899

„Simson & Co.“). Bei Gersons Tod war die Firma mit ca. 1200 Beschäftigten größter Arbeitgeber in Suhl. Aus Gersons Ehe mit *Jeanette* geb. Heller (1847–1936) gingen sieben Kinder hervor. Vier Söhne, *Max* (1871–1924), *Leonhard* (1878–1929), *Arthur* (1882–1969) und *Julius* (1884–1953), traten nach technischen, kaufmännischen oder juristischen Ausbildungen in den Familienbetrieb ein und teilten sich die Verantwortung in den Suhler und Berliner Niederlassungen. Mit der Ersteigerung und dem Umbau einer insolventen Suhler Möbelfabrik baute „Simson & Co“ seit 1907 seine regionale wirtschaftliche Machtposition weiter aus. Die neugegründete Firma „FZ“ stellte Fahrzeuge her, zunächst Artillerieprotzen und -munitionshinterwagen, seit 1909 Automobile. 1914 wurde die Zivilproduktion drastisch reduziert, bis 1917 wuchs „Simson & Co“ zu einem der größten und wichtigsten Rüstungskonzerne im Dt. Reich. Die Betriebe beschäftigten ca. 3500 Arbeiter und lieferten Rüstungsgüter wie Handfeuerwaffen (Gewehr 98, Pistole 08, MG 08), Feldtelegraphengeräte, Sanitäts- und Munitionswagen, Flugabwehrkanonen und Flugmotoren (Lizenzfertigungen). Seit 1919 erfolgreich wieder auf die Zivilproduktion umgestellt (Kleinkaliber-Sportgewehre, 6,35 mm Selbstladepistole, Kinderroller „Simson-Sauser“) gelang auch der Wiedereinstieg in die Automobilentwicklung und -produktion: Die seit 1925 gefertigten, innovativen Modelle „Simson-Supra So“ und „Simson-Supra S“ erwiesen sich v. a. bei Bergrennen als sehr erfolgreich. Seit 1925 war „Simson & Co“ aufgrund eines Exklusivvertrages der einzige legale Lieferant von militärischen Handfeuerwaffen, darunter die hochmoderne Maschinenpistole „MP 18/I“ Hugo Schmeissers (1884–1953) für die dt. Polizei.

Nach dem Unfalltod Leonhards wurde die bisherige oHG in eine KG umgewandelt mit den Kommanditisten Julius und *Julius* (1860–1938) sowie Arthur als Komplementär. Am 1.2.1934 wurde die „Simson & Co. KG“ „arisiert“ und in die KG „Berlin-Suhler Waffen- und Fahrzeugwerke Simson & Co“ überführt. Die Familie S. wurde unter „Simson & Co Verwaltungsgesellschaft, Berlin“ als Kommanditistin eingetragen, die ebenfalls neu gegründete „Berlin-Suhler Beteiligungs-GmbH, Berlin“ als persönlich haftender Komplementär. Der neue, „arische“ Treuhänder und Berliner Kaufmann →Herbert Hoffmann schloß die bisherige Eigentümerfamilie vollständig von der Firmenleitung aus. Im April 1935 wurden Arthur sowie sein als Nachfolger vorgesehener Neffe Ewald Meyer (\* 1908) in Beugehaft genommen, um eine Vertragsunterzeichnung zu erzwingen, mit der Reichskriegsminister v. Blomberg dem Reichsstatthalter →Fritz Sauckel (1894–1946) alle Vollmachten hinsichtlich der Firmenleitung übertrug. Am 29.11.1935 ließ sich Sauckel als Kommanditist eintragen, seitdem hieß die Firma „Berlin-Suhler Waffen- und Fahrzeugwerke Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Kommanditgesellschaft“ (BSW). Der nach der Vertragsunterzeichnung aus der Haft entlassene Ewald Meyer sowie Arthur und Julius emigrierten 1936 in die Schweiz, bald darauf in die USA; nach Deutschland kehrten weder Arthur noch Julius zurück. 1936 wurde auf Betreiben Sauckels die „Wilhelm-Gustloff-Stiftung“ gegründet, zu der auch Werke in Weimar, Bautzen und Meuselwitz gehörten und die weitgehend auf dem ehemals Simson'schen „BSW“-Vermögen basierte. Während des 2. Weltkriegs lief die Rüstungsproduktion (schwere u. leichte Infanteriewaffen sowie der 8,8 cm-Panzerabwehr-Raketenwerfer 43 „Puppchen“) unter Beteiligung zwangsverpflichteter Kriegsgefangener und „Fremdarbeiter“ (1944:

2731) auf Hochtouren. Nach Kriegsende wurden die Werke teilweise demontiert und gesprengt, die ehemaligen „Gustloff-Werke“ in „Fahrradfabrik in Suhl der sowjet. Aktiengesellschaft für Präzisionsmaschinenbau (früher Gustloff-Werke)“ umbenannt, seit 1948 „Suhler Fahrradfabrik der sowjet. staatlichen Aktiengesellschaft ‚Autovelo` Werk Simson & Co“; die Firmenleitung blieb in sowjet. Hand. 1949 wurden bereits wieder in beträchtlichen Stückzahlen Fahrräder, Jagdwaffen, Kinderwagen und Dreiräder produziert, seit 1950 auch Motorräder, darunter die in der ehemaligen DDR legendäre „AWO“. Ein großer Teil davon ging als Reparationsleistungen in die UdSSR. Seit 1952 wurde der Familienname wieder als Markenname genutzt in Form der neuen, an die DDR übergebenen „VEB Motorrad- und Fahrradwerke Simson“, eine Bezeichnung, die im selben Jahr in „VEB MEWA Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl“ geändert wurde. Die alten Eigentümer wurden nicht wieder eingesetzt, auch nicht entschädigt. Erneute Umbenennungen erfolgten 1953: von Mai bis Juni „VEB IORG Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl“, ab Sept. „VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl“. 1969 verschwand der Name S. erneut aus dem Firmennamen, als der „VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl“ mit dem „VEB Ernst-Thälmann-Werk Suhl“ zum „VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst-Thälmann Suhl“ zusammengeschlossen wurde (VEB Fajas). Nach der Wende 1989/90 lebte der Name S. ein letztes Mal auf, als das ehemalige staatliche Großkombinat in verschiedene privatwirtschaftlich betriebene Einzelwerke aufgespalten wurde. 1993 erfolgte über die „Treuhandanstalt“ eine Restitution in Form einer Ausgleichszahlung (18 Mio. DM) und Rückübertragung von ca. 140 000 m<sup>2</sup> Grund und kleineren Immobilien. Die Fahrzeugproduktion (Mopeds, darunter die „Simson-Schwalbe“, und das in ca. 150 Exemplaren gefertigte Elektroauto „Hotzenblitz“) lief nach mehreren Insolvenzverfahren, Um- und Neubenennungen 2002 endgültig aus. 2003 wurde das Vermögen der „Simson Zweirad GmbH“ und der „Simson Motorrad GmbH & Co. KG“ versteigert. Als „TLG Gewerbepark Simson GmbH“ lebt der Name S. als Bestandsgesellschaft noch heute (2009) fort.

## **Quellen**

Qu StadtA Suhl, Bestand Simson, darin: Ahnentafel; F. Henn, Die Gesch. d. jüd. Unternehmerfam. S. aus Suhl, 2. 4. 1934/916, Staatsexamensarb. Erfurt; Entwurf Betriebschronik, 1988; Brief Arthur S. an d. stellv. Gen.kommando Kassel, 5. 6. 1917; Brief Julius S. an Max Fischer, 25. 4. 1946; Entwurf z. Werksgesch. Simson Suhl 1741–1959, FAJAS, Nr. 25 (alte Archiv-Nr. Simson 733); Die Wilhelm-Gustloff-Stiftung, 1938; Suhler Ztg. Nr. 300, 1936; Freies Wort v. 10. 1. 1990, 29. 8. 1992, 24. 7. 1996, 26. 4. 1997, 22. 5. 2001, 26. 4. 2005 u. 30. 4. 2005; Suhler Zeitzeugnisse 1933–1945; Materialien Simson-Werk, Mappe 2, Bl. 1; VEB Simson 05/A2; Thür. StA Meiningen, Mappen Max Fischer, Mappe 2, Bl. 1.

## **Literatur**

J. Korn u. S. Marschner, S., Gesch. e. Werkes, o. J.;

S. Schütt, Die S.-Legende, Aus d. Gesch. e. Traditionsunternehmens, 2006.

**Autor**

Thomas Müller

**Empfohlene Zitierweise**

Müller, Thomas, „Simson“, in: Neue Deutsche Biographie 24 (2010), S. 449-451  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

---

11. November 2019

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---