

Bordwaffen – auch ein Thema fürs Museum

Dr. Müller: Keine Verherrlichung, aber notwendige Aufarbeitung

Von Ruth Schafft

Suhl. An diesem Bild am Eingang kommt kein Ausstellungsbesucher vorbei: Ein brennendes Flugzeug, ein abstürzender Pilot und viele Fragen...

... war der Unbekannte schon tot? Hatte er geschrien, vielleicht nach seiner Mutter? Wenn überhaupt, an was oder wen dachte der Mann in dieser

neue Ausstellung zu sehen ist. Ihr Motto: „Bordwaffen von den Anfängen bis zur Gegenwart“.

Erstmals in Deutschland wird das Suhler Museum dieses Thema aufgreifen, informiert Dr. Thomas Müller, Leiter der Suhler Einrichtung. Die Idee für die Exposition stamme von ihm selbst. „Wir haben als Waffensmuseum einen weltweiten Ruf. Aber darauf allein können wir uns nicht ausruhen und beschränken“, so der Museologe.

seumschef deutlich. So wird in der neuen Sonderschau die Waffe nicht nur neutral-technisch gezeigt, sondern auch in ihren Einsätzen. Federführend von den Suhlern konzipiert – ist die Exposition jedoch eine gemeinschaftliche Veranstaltung der Wehrtechnischen Studiensammlung des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung Koblenz, des Luftfahrtmuseums der Bundeswehr Berlin sowie des Jagdgeschwaders 74 Mölders und der Firma Mauser aus Oberndorf. Etwa 35 Bordwaffen und Fotodokumente sollen an das diffizile Thema herantreiben.

Suhler Exponat kommt aus Koblenz

Die Ausstellung will den zeitlichen Bogen vom ersten Weltkrieg spannen, als Flugzeuge mit Bordwaffen aus- und aufgerüstet worden, bis hin zu Hightech, wie sie heutzutage im Tornado und Eurofighter eingebaut ist. Unter den Exponaten befindet sich mit dem MG 131 ein Vertreter der einzigen bis 1945 in Suhl produzierten Bordwaffe. Zur Verfügung gestellt wird das Erzeugnis, das einst bei Krieghoff gebaut wurde, vom Bundesamt für Wehrtechnik Koblenz.

Zur Ausstellung (Eröffnung ist am 11. Mai, 14 Uhr) wird es einen 72-seitigen Katalog geben. Dieser enthält auch einen Aufsatz des Suhler Autors Dr. Hans-Jürgen Fritze zum Krieghoff-Unternehmen. 1885 als Jagdwaffenproduktion gegründet, wurden Jahrzehnte später bei Heinrich Krieghoff Bordwaffen über Lizenzen gebaut. Diesem Kapitel Suhler Produktionsgeschichte habe er sich sachlich genähert, nur so sei eine sachgerechte Aufarbeitung möglich, erklärt Dr. Fritze.



Diese MF 11 wurde von Henri und Maurice Farman, Frankreich, gebaut. Während des 1. Weltkrieges absolvierte das Flugzeug Aufklärungs- und Bombenflüge. Die Aufnahme entstammt der künftigen Bordwaffenausstellung im Waffenmuseum.

Situation? Erlebte er seinen Todessturz bei vollem Bewußtsein? Die Antworten bleiben aus. Doch der Betrachter wird sich die Frage nach dem Sinn eines Krieges stellen müssen.

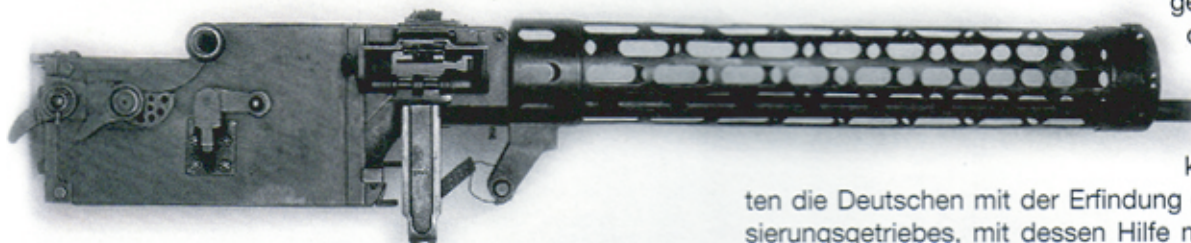
Mit diesen Gedanken betritt er dann die Räume im Waffenmuseum, wo ab 11. Mai die

Darstellung und Aufarbeitung bestimmter Themen – nicht nur Suhl typischer – gehören genauso zur musealen Arbeit wie die Betreuung der Dauerausstellung. „Wir sind nun mal ein Waffenmuseum. Das heißt doch nicht, dass wir Waffen verherrlichen“, macht der Mu-

Bordwaffen – von den Anfängen bis heute

Eine Ausstellung des Waffenmuseums Suhl

Zugegeben, nach Suhl zu gelangen, ist nicht der nächste Weg, aber ein Weg, der sich lohnt, vor allem, wenn man sich für Waffen interessiert. Das seit 1971 als Waffenmuseum bestehende ehemalige Heimatmuseum der Stadt Suhl ist das einzige Spezialmuseum seiner Art in Europa.



Maschinengewehr 08/15 von 1917

Auf einem Rundgang über zwei Etagen bietet es einen Einblick in die allgemeine Technik- und Kulturgeschichte der Handfeuerwaffen (Gewehre, Pistolen, Revolver) von den Anfängen im 14. Jahrhundert bis in unsere Tage. Ein besonderer Akzent liegt natürlich auf der Dokumentation der Geschichte der Suhler Büchsenmacher und Waffenfabriken. Diese lieferten zunächst fast ausschließlich Militär-, später zunehmend hochwertige Jagd- und Sportwaffen in alle Welt. Noch heute genießen Suhler Waffen Weltruf.

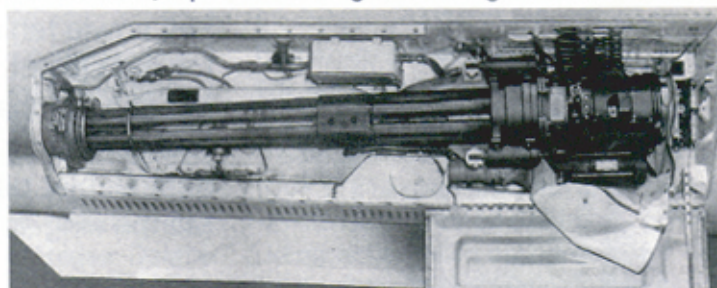
In der Zeit vom 11. Mai bis 18. November dieses Jahres beherbergt das Suhler Waffenmuseum zusätzlich eine Ausstellung mit dem Thema „Bordwaffen – von den Anfängen bis heute“. Die Einrichtung dieser Ausstellung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Luftwaffenmuseum der Bundeswehr in Berlin-Gatow, der Wehrtechnischen Studiensammlung in Koblenz und dem Jagdgeschwader 74 „Mölders“ in Neuburg a.d. Donau.

Als der Erste Weltkrieg begann, hatte man das Flugzeug noch nicht als ein bewaffnetes Kriegsmittel „entdeckt“. Man benutzte Flugzeuge im wesentlichen zur Aufklärung, als eine Art besonders hoher Feldherrnhügel etwa. So blieb es anfangs dem Piloten oder dem Beobachter selbst überlassen, ob sie sich mit einem Gewehr oder einer Pistole bewaffneten, um sich die Feindflugzeuge vom Leib zu halten. Doch Feinde gab es anfangs nicht allzu viele am Himmel, und zudem galt es als unsportlich, auf einen anderen Aeronauten zu feuern. Außerdem hatten die Piloten ohnehin genug Schwierigkeiten, ihre zerbrechlichen Fluggeräte in der Luft zu halten, und dann musste man noch darauf achten, dass die langsam dahinzuckelnden Flieger (Höchstgeschwindigkeit 105 km/h) nicht vom Boden aus beschossen wurden. Dennoch wurde der Wert der fliegenden Aufklärung bald erkannt.

Schon zu Beginn des Krieges setzten die Franzosen Flugzeuge zum Bombenangriff ein, bald folgten die Briten und die Deutschen nach einem Irrweg über das bombende Luftschiff. Mit der Zunahme der Bedeutung von Aufklärern und Bombern wuchs auch das Bemühen, sich der jeweils feindlichen Aufklärer und Bomber zu erwehren. Und zur Abwehr von Flugzeugen sollte das Flugzeug selbst das tauglichste Mittel sein.

Bald stellte sich das Maschinengewehr als die geeignetste Flugzeugbewaffnung heraus, allerdings war keines der damaligen Flugzeuge zur Aufnahme eines MGs konstruiert. Allein das Gewicht reduzierte die ohnehin nicht üppigen Flugleistungen. Doch die Leistung der Flugmotoren steigerte sich enorm, so dass sich der Luftkampf immer mehr entwickelte. Weitere Erfindungen kamen hinzu. So hatten

die Deutschen mit der Erfindung des MG-Synchronisierungsgetriebes, mit dessen Hilfe man durch den drehenden Propeller schießen konnte, ohne ihn zu beschädigen, 1915 die Nase vorn. Doch der Wettbewerb um die bessere Ausrüstung ging weiter. Die Leistungen der Flugzeuge und ihrer Bewaffnung erfuhr eine ständige Steigerung. Mit dem Waffenstillstand 1918 trat auch in der Entwicklung von Kampfflugzeugen und deren Bewaffnung eine Pause ein, die bis etwa in die Mitte der dreißiger Jahre währte. In Deutschland fand bis in diese Zeit aufgrund der Versailler Bestimmungen – zumindest offiziell – ohnehin keine militärische Luftfahrt statt. Mit der von der Hitler-Regierung begonnenen Aufrüstung setzte auch international ein erneuter Wettlauf um die besseren Lösungen ein. Starke Flugzeuge setzten der Bewaffnung kaum noch Grenzen. Schwere Flugzeugkanonen mit großen Kalibern wurden erdacht, erprobt und eingesetzt. Angesichts der drü-



M 61 „Vulcan“ des Starfighters

ckenden alliierten Überlegenheit gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wurde versucht, durch Erfindungsreichtum und Ingenieurkunst die Unterlegenheit wett zu machen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges trat hinsichtlich der Entwicklung von Flugzeugen und ihrer Bewaffnung keine Pause ein, denn nun begann der Kalte Krieg. Neben den Kanonen erlangten Raketen – zunächst un gelenkte, dann gelenkte – immer größere Bedeutung. Die Amerikaner führten Kanonen nach dem Gatling-Prinzip ein, andere Entwicklungen steigern auch bei einrohrigen Bordwaffen die Feuergeschwindigkeit. Ein Beispiel hierfür ist die BK 27 der deutschen Firma Mauser. Diese Kanone mit höchster Leistung diente dem Alpha Jet und dient noch den Tornados als Bewaffnung. Sie wird – außer in den britischen – auch in den supermodernen Eurofighter eingebaut. Sogar die Amerikaner haben sich dafür entschieden, ihren künftigen Joint Strike Fighter (JSF) mit dieser Kanone auszurüsten.

Peter Preylowski