

50 Jahre Mondlandung, der Nationalsozialismus, Hermann Oberth, Sigmund Jähn sowie die Neue Rechte und Henning Eichberg im Jahr 1971

Von Dr. Clemens Heni, 17. Juli 2019

In einem Text in der Stuttgarter Wochenzeitung „[Kontext](#)“ vom 17. Juli 2019 gibt es einen Text zu Hermann Oberth, dem „Raketen-Nazi mit Bundesverdienstkreuz“.

Darin wird zu Recht darauf abgehoben, dass Hermann Oberth nicht nur mit den Nazis kooperierte, sondern auch nach 1945 ein Rechtsextremist blieb und z.B. der NPD beitrug.

Das sind jedoch alles keine neuen Erkenntnisse, wie man bei der Lektüre der „Kontext: Wochenzeitung“ denken könnte, denn schon 2006 an der Uni Innsbruck, publiziert 2007 im Marburger Tectum Verlag („Salonfähigkeit der Neuen Rechten“), hatte ich folgendes Unterkapitel zu diesem Thema, das ich unten dokumentiere. Im Oktober 2018 wiederum hatte ich in der Einleitung zu der Studie „Der Komplex Antisemitismus“ wiederum auch auf die Raumfahrt abgehoben:

*Wenn heute die internationale BDS-Bewegung kreischt: „Kauft nicht bei Juden“ und „boykottiert Musiker, Künstler-und-Forscher*innen, die in Israel auftreten“, wenn in holländischen Fußballstadien „Hamas, Hamas, all Jews to the Gas“ gebrüllt wird, [\[1\]](#) oder wenn deutsch-türkische Facebook-User mit Klarnamen und Bild im Juni 2010 lamentierten, Hitler hätte seinen Job leider nicht zu Ende gebracht oder wenn die Amerikanische Astronautische Gesellschaft (American Astronautical Society) in Kooperation mit der Raumfahrtbehörde der*

USA, der NASA (National Aeronautics and Space Administration), im Oktober 2018 wieder ihr „Wernher von Braun Memorial Symposium“ in Huntsville veranstaltet, [\[2\]](#) wird deutlich: Ohne den Nationalsozialismus und deutschen Antisemitismus würde es das alles nicht geben. „Wir“ sind Export-Weltmeister und haben den Import von Antisemitismus gar nicht nötig.

[\[1\]](#) Remco Ensel (2017): ‚The Jew‘ vs. ‚the Young Male Moroccan‘. Stereotypical Confrontations in the City, in: Ders./Evelien Gans (Hg.), The Holocaust, Israel, and ‚the Jew‘. Histories of Antisemitism in Postwar Dutch Society, Amsterdam: Amsterdam University Press, 377–413, hier S. 377.

[\[2\]](#) „Wernher von Braun Memorial Symposium, October 23–25, 2018, Huntsville, Alabama“, <http://astronautical.org/events/vonbraun/> (11.05.2018). Zur Kritik an von Braun siehe Rainer Eisfeld (1996): Mondsüchtig. Wernher von Braun und die Geburt der Raumfahrt aus dem Geist der Barbarei, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Hier das Kapitel aus meiner Doktorarbeit von 2006:

2. »Vorsprung durch Technik« (1971): Eichberg, V2 und »Mondsucht«

1971 fing die deutsche Automarke Audi 1971 an, ihren Slogan »Vorsprung durch Technik«^{[\[1\]](#)} zu verbreiten. Schon wieder diese Dreieinigkeitsformel Deutsche, Technik und Vorsprung? Noch heute hallt die Zeit der NS auch insofern nach, als die nationalsozialistische Betriebsgründung Volkswagen (VW)^{[\[2\]](#)} eines ihrer Luxusmodelle *Phaeton* nennt, während der Automobilkonzern Auto-Union, heute unter dem alten Namen Audi eine Tochter von

VW, ab 1935 ebenfalls einen *Phaeton* bauen ließ.^[3]

Die Beziehung der Deutschen zur Technik hat bezüglich des Fliegens bzw. ›Raumfahrens‹ im Zeppelinkult des Kaiserreichs ihren national(istisch)en Grund, wie der Philosoph Helmut Reinicke in einer Studie zeigt.^[4] In dieser spezifisch deutschen Liebe zu Größe, nationaler ›Ehre‹ und Unerreichbarkeit steht die NS-Raumfahrt.

Die Neue Rechte war zu der ›Vorsprung-durch-Technik‹-Zeit der Audi-Kampagne sehr technik- und fortschrittsfreundlich und Eichberg interviewte just 1971 einen führenden Ingenieur der deutschen Luft- und Raumfahrt, Hermann Oberth,^[5] der als »›Vater der Raumfahrt‹«^[6] vorgestellt wird. Ein biografischer Abriss unterstreicht ganz selbstverständlich dessen ›Leistung‹ für den NS:

»Seine [Oberths, C. H.] Schrift ›Die Rakete zu den Planetenräumen‹, die die geistigen Grundlagen für die moderne Weltraumfahrt legte, mußte er 1923 auf eigene Kosten drucken lassen. (...)

Obwohl aber die ersten Auflagen seines Buches reißenden Absatz fanden und auch die (internationale) Gelehrtenwelt sich ihm allmählich aufschloß, blieb Oberth von einer Verwirklichung seiner Vorstellungen noch weit entfernt. Nur einen Ersatz bedeutet es, daß der expressionistische Filmregisseur Fritz Lang, der bereits ein Gespür für das kommende Raketeninteresse entwickelt hatte, ihn 1928 für den Film ›Die Frau im Mond‹ als technischen Berater engagierte. Erst Anfang der 30er Jahre begannen militärische Stellen in Berlin, sich für die Raketenforschung zu interessieren: Der damalige Hauptmann Walter Dornberger engagierte den jungen Wernher von Braun, der vorher schon als Abiturient und Student bei Oberth gearbeitet hatte, und 1933 begannen in Kummersdorf bei Berlin, später fortgesetzt in der Heeresversuchsanstalt Peenemünde auf der Ostseeinsel Usedom,

die ersten Arbeiten an den Raketen der A-Reihe, aus der später die V2 hervorgehen sollte. Oberth aber blieb – infolge Zurückhaltung der staatlichen Stellen – außerhalb der Arbeiten. Anwerbungsversuche der Sowjets 1932, der Japaner 1933 und der rumänischen Regierung 1935 wies er ab. Erst 1941 wurde Oberth in Peenemünde beteiligt, wo am 3. Oktober 1942 der erste Flug einer V2 gelang. Aber die 1944 erstmals gegen London eingesetzte Waffe konnte den Verlauf des Krieges nicht mehr beeinflussen.«^[7]

Lapidar wird hier der Massenmord durch V2-Angriffe an englischen, holländischen oder belgischen ZivilistInnen implizit erwähnt und wiederum unausgesprochen der Tod von ZwangsarbeiterInnen als Bedingung der Produktion affirmiert – schließlich ging es um »Vergeltung«, V2 hieß Vergeltungswaffe.

Eichberg derealisiert nicht nur diese von der deutschen V2 Ermordeten, sondern erwähnt den ›geringen Erfolg‹ der V2, die den »Krieg nicht mehr beeinflussen« konnte. Ganz positiv hingegen sieht er Oberths Einsatz für Nationalismus auch nach dem Nationalsozialismus. Oberth war Mitte der 1960er Jahre NPD-Mitglied geworden, musste sich aus taktischen Gründen zwar wieder von ihr trennen, aber sein völkisches ›Weltbild‹ blieb das gleiche:

»[Eichberg] Welche Bedeutung könnte nach Ihrer Meinung Nationalismus im technologischen Zeitalter haben?

Oberth:

Ich habe die NPD keineswegs als falsch erkannt, ich bin bloß ausgetreten, weil ich glaube, daß ich der Sache des Deutschtums mehr nützen kann, wenn ich überhaupt an junge Leute herantrete und ihnen sagen kann, was sie alles noch lernen müssen, um die Politik richtig zu verstehen; andernfalls hören sie ja gar nicht, was man sagt und schreien

einen bloß nieder. Drastisch gesprochen glaube ich, der Sache der Vernunft mehr als Heckenschütze nützen zu können als als Frontkämpfer.«^[8]

Das passt zu Eichberg und der Neuen Rechten: nicht alt-rechts im Heer marschieren, sondern aus dem Hinterhalt als ›Heckenschützen‹ angreifen, ›nationalrevolutionär‹ mit modernster Technik ausgestattet. Die Gleichzeitigkeit dieses Gespräch, Oberths Reminiszenzen an die Luftraumfahrt und dem Anlaufen einer allzu deutschen Kampagne der Automarke Audi – Vorsprung durch Technik –, induziert Wesentliches: Deutschland ist wieder gut gemacht, konnte nach seinen Verbrechen prächtig prosperieren, Schuld gab es nie und Täter auch nicht.

Wenn Konstrukteure von Massenvernichtungswaffen, die auf der tödlichen Zwangsarbeit unzähliger Sklavenarbeiter basierte, wenig später ihre Taten und Erfindungen rühmen dürfen, so ist der Slogan Vorsprung durch Technik – auch die V2 sollte ja ein Vorsprung im wörtlichen Sinne sein! – nichts als Zynismus und Affirmation der Barbarei.

In der DDR war Oberth auch anerkannt. Eine Ikone der DDR, der erste Deutsche im All, Sigmund Jähn (für ›Wessis‹ bekannt geworden durch den Film »Good Bye Lenin«), war ganz glücklich, den alten Nazi noch zu treffen:

»Sigmund Jähn, der erste Deutsche im All, lernte Hermann Oberth 1982 anlässlich des 25. Jahrestages des Starts von Sputnik I in der Sowjetunion kennen – fünf Jahre nach seinem Raumflug. (...) Mir hat Professor Oberth in jeder Begegnung Achtung abgenötigt. Er hat ja nicht nur Bücher geschrieben, im reifen Alter übrigens auch über Parapsychologie und mit Vorschlägen für ein Weltparlament. Als er 90 Jahre alt wurde, beobachtete ich ihn, wie er den Lift des Hotels mißachtete und die drei Treppen zu Fuß ging. ›Es hat keinen Zweck mit

ihm zu streiten<, sagte mir seine Tochter, Frau Dr. Erna Roth-Oberth, die ihn begleiten mußte. Und mit einem Lächeln fügte sie hinzu: >Er war schon immer ein Querkopf, der sich durchsetzte<.[9]

Oberth sei ein (lustiger) >Querkopf<, der >sich durchsetzte< – und 20 Jahre nach dem Ende des Nationalsozialismus der NPD beiträt. In einer von Oberth autorisierten Biografie von Hans Barth sagt der Raketenfetischist 1985:

»H. B. [Hans Barth, C. H.]: Wäre der Mensch ohne Hermann Oberth erst später auf dem Mond gelandet?

Professor Oberth: Ich glaube, ja. Er wäre natürlich auch ohne ihn gelandet, allerdings hätte die Sache dann mehr Menschenopfer gefordert.[10]

Angesichts der Sklavenarbeiter, die oft bis zum baldigen, qualvollen Tod für die Raketenforschung Oberths und Wernher von Brauns & Co. in Peenemünde und Mittelbau Dora arbeiten mussten, sind solche Worte, 40 Jahre nach der Befreiung der letzten noch lebenden Zwangsarbeiter, der pure Hohn.

Der Philosoph Günther Anders hat die deutsche Befindlichkeit, welche aus solchen Sätzen Oberths spricht, seziert:

»Fragen wir noch einmal: Welcher Situation verdanken wir die Raketen? Letztlich Hitlers verzweifelm Versuch, doch noch zu siegen. Und dann der Niederlage Hitlers. Genauer: denjenigen Männern, die auf ihres >Führers< Anweisung hin in hektischer Team-Arbeit die V I- und die V II-Raketen konstruierten, um der Naziregierung die Chance zu verschaffen, London in Schutt und Asche zu legen – was ihnen ja auch in weitestem Umfange gelungen ist. (...)

›Da gab es‹, so berichtet zum Beispiel auch heute noch ungerührt (beziehungsweise aufs schamloseste gerührt) der nunmehr vierundsiebzigjährige Dornberger, ›da gab es keine Handbücher, keine bewiesenen Formeln, keine Hilfe durch wissenschaftliche Vorarbeiten.‹ – Noch heute also protzt der nun alte Mann damit, und das nicht etwa in Deutschland, sondern in Amerika, vor den Verbündeten seiner Opfer von damals, daß sie, die Raketen-Konstrukteure, damals, als Hitler ihnen die Aufgabe zuerteilte, die Totalvernichtung Englands vorzubereiten, einfach mit nichts hatten anfangen müssen. Man stelle sich das vor: mit buchstäblich nichts. Die Ärmsten! Noch heute krampft sich einem, wenn man das hört, das Herz zusammen.«^[11]

Eichberg hingegen würdigt den Oberthschen Einsatz für den Nationalsozialismus, indem er eine Nummer der Propagandazeitschrift der Neuen Rechten, des Jungen Forum, mit Oberth ausfüllt. Was damals schon nicht nur neu-rechts war^[12], ist spätestens heute **Mainstream**^[13]: Peenemündes Weg zur Pilgerstätte. In einem offenen Brief zweier Referenten, Günther Jacob und Nathan Sznajder, wird deutlich, dass der Tourismus nach Peenemünde und den alten V2-Anlagen in der Bundesrepublik floriert, was sich darin zeigt, dass der »Obersalzberg (jährlich 150.000 Besucher) schon 1994 übertroffen« wurde und Peenemünde »seit dem Jahr 2002 mit jährlich 350.000 Besuchern zu Deutschlands erfolgreichsten Museen« zählt.^[14]

[11] Bis heute spielt Audi mit diesem affirmativen Deutsch-Sein, vgl. die Homepage <http://www.vorsprungdurchtechnik.co.uk> (06.11.2005). In einer ethnologischen Dissertation wird dieser Slogan affirmativ abgehandelt: Joana Breidenbach (1994): Deutsche und Dingwelt: Die Kommodifizierung nationaler Eigenschaften und die Nationalisierung deutscher Kultur,

Münster/Hamburg (Lit; Interethnische Beziehungen und Kulturwandel, Band 22).

[2] VW wurde 1938 in der »Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben« gegründet, seit 1945 heißt die Stadt Wolfsburg. Die »Stadt des KdF-Wagens« war das größte Projekt der 1933 gegründeten nationalsozialistischen Organisation »Kraft durch Freude« (KdF). Ihr Titel war Programm: eine Art deutsches Losungswort.

[3] 1932 fusionierten die vier sächsischen Automobilhersteller Audi, Wanderer, DKW und Horch zur *Auto Union*. Das Symbol der vier ineinander verschlungenen Ringe hat hier seinen Ursprung, da jeder Ring für eine der Marken steht. Es wurden jedoch weiterhin Autos unter dem jeweiligen alten Firmennamen konstruiert. Zum 830er Phaeton vgl. Peter Kirchberg (1985)/1991: Horch Audi DKW IFA. 80 Jahre Geschichte der Autos aus Zwickau, 3. bearb. Aufl., Berlin (transpress; MotorbuchVerlag), S. 75.

[4] Helmut Reinicke (1998): Deutschland hebt ab. Der Zeppelinkult – Zur Sozialpathologie der Deutschen, Köln (PapyRossa).

[5] Henning Eichberg/Hermann Oberth (1971a)/1973: »Mondsucht«. Zur Zeitgeschichte der Technik und des okzidentalen Syndroms, Junges Forum, Nr. 2/1973. Der Text basiert auf einem Interview Eichbergs mit Oberth von August 1971, das er für die französische Zeitung der Nouvelle Droite, Nouvelle Ecole, geführt hat, vgl. Eichberg/Oberth 1971a: 3.

[6] Eichberg/Oberth 1971a: 7.

[7] Ebd.: 5.

[8] Eichberg/Oberth 1971a: 15.

[9] Horst Hoffmann (1998): Die Deutschen im Weltraum. Zur Geschichte der Kosmosforschung in der DDR. Mit einem Vorwort

von Sigmund Jähn und unter Mitarbeit von Matthias Gründer und Andreas Schütz, Berlin (edition ost; Rote Reihe), S. 36–38.

[10] Hans Barth (1985)/1991: Hermann Oberth. »Vater der Raumfahrt«. Autorisierte Biographie. Mit einem Vorwort von Wernher von Braun, Esslingen/München (Bechtle), S. 300.

[11] Günther Anders (1970): Der Blick vom Mond. Reflexionen über Weltraumflüge, München (Verlag C. H. Beck), S. 185 f.

[12] Anders zitiert aus einem wohlwollenden Artikel in der Massenillustrierten Bunte von 1969, der Wernher von Brauns Lebensgeschichte aufrollt, vgl. Anders 1970: 186, Anm. 1.

[13] So z. B. der lobende, Kritik neutralisierende Ausstellungskatalog von Johannes Erichsen/Bernhard M. Hoppe (Hg.) (2004): Peenemünde. Mythos und Geschichte der Rakete 1923–1989, Berlin (nicolai).

[14] Günther Jacob/Nathan Sznajder (2003): Presseerklärung vom 01.08.2003. Bis „heute“ hat das Museum in Peenemünde „[5 Millionen Besucher](#)“ gehabt, wie die Homepage stolz verkündet (abgerufen am 17.07.2019):

©ClemensHeni