

Joachim Block

Eine Vision wird illustriert

Wernher von Braun, Chesley Bonestell und die Geburt der Space Art

Der Gedanke, in den Weltraum vordringen und andere Himmelskörper erreichen zu können, hat die Fantasie der Menschen zu allen Zeiten beflügelt, wie die zahlreichen utopischen Erzählungen über Reisen zum Mond, zur Sonne oder zu den Planeten belegen, die wir schon seit der Antike kennen. Freilich erwartete bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts kaum jemand im Ernst, diese Utopien könnten einmal Wirklichkeit werden. Raumfahrt blieb ein reiner Traum, eine literarische Fiktion. Wie spätere Umfragen in den USA zeigten, glaubten noch im Jahre 1950 die meisten Amerikaner nicht, dass der Mensch tatsächlich in den Weltraum vorstoßen könnte, geschweige denn, dass sie selbst dies noch erleben würden.

Vorspiel in Deutschland

Die Mischung aus Skepsis und Gleichgültigkeit, mit der die Mehrheit der Amerikaner dem Raumfahrtgedanken noch um 1950 gegenüber stand, wäre zweifellos auch im nachkriegszerrütteten Deutschland zu registrieren gewesen. Angesichts der Zeitumstände ist dies nur allzu verständlich, obwohl man es gerade in Deutschland eigentlich hätte besser wissen können. Denn hier hatte Hermann Oberth schon 1923 in seinem bahnbrechenden Werk *Die Rakete zu den Planetenräumen* (Abb. 1)



1 Hermann Oberth, *Die Rakete zu den Planetenräumen*, München 1923.

physikalisch exakt dargelegt, dass Raumflug auf der Basis des Rückstoßprinzips durchaus verwirklicht werden könnte, sobald es erst hinreichend große mehrstufige Flüssigkeitsraketen gäbe.¹ Und hier, im Deutschland der zwanziger und frühen dreißiger Jahre, hatte er damit sogleich einen kleinen Kreis von Idealisten wie Johannes Winkler, Rudolf Nebel und Willy Ley inspiriert, die 1927 den Verein für Raumschiffahrt (VfR) gründeten, auf einem stillgelegten Heeresgelände in Berlin-Reinickendorf den Raketenflugplatz Berlin betrieben und den UFA-Klassiker *Die Frau im Mond* von Fritz Lang mit erstaunlich vorausschauenden Ideen bereicherten. Als jüngstes und talentiertestes Mitglied war 1930 der erst achtzehnjährige Wernher von Braun zu dieser Gruppe gestoßen, nachdem er – ganz untypisch für den Sohn eines adligen preußischen Gutsbesitzers und höheren Beamten – ein Ingenieurstudium an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg aufgenommen hatte. An Enthusiasmus übertraf er von Anfang an alle Anderen.

Nach 1930 waren die Aktivitäten auf dem Raketenflugplatz zunehmend ins Blickfeld der Reichswehr geraten, die wegen der Beschränkungen des Versailler Vertrages an der Rakete als einer möglichen Alternative zur verbotenen schweren Artillerie interessiert war und einigen der Raketenpioniere daher materielle Unterstützung um den Preis der Geheimhaltung versprach. Schon bald nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten nahm diese Bindung einen faustischen Charakter an, vor allem für den «Nachwuchsstar» Wernher von Braun, der massiv gefördert und 1937 mit gerade erst 25 Jahren zum Technischen Direktor der Heeresversuchsanstalt Peenemünde ernannt wurde. Während die Raketenpioniere in den westlichen Demokratien, wie Robert H. Goddard in den USA oder Robert Esnault-Pelterie in Frankreich, stets idealistische Amateure blieben, zog die deutsche Raketenforschung unter von Brauns charismatischer Führung professionell davon – freilich unter Inkaufnahme einer nach Kriegsbeginn immer tiefer werdenden, wenn auch ungewollten Verstrickung in die verbrecherischen Ziele und Methoden des NS-Regimes.

Die Öffentlichkeit bekam so gut wie nichts davon mit. Sie erfuhr nichts von den endlosen Versuchen, Fehlschlägen, mühsam errungenen Erfolgen und Kinderkrankheiten der neuen Technologie in Peenemünde, und erst recht nichts von



2 Wernher von Braun
in Peenemünde, 1941.

dem ersten vollständig gelungenen Start einer A4 am 3. Oktober 1942, als zum ersten Mal in der Geschichte ein von Menschenhand gebautes Objekt den Rand des Weltraums erreichte. Erst in der Schlussphase des Zweiten Weltkrieges, in der das ›Dritte Reich‹ im Angesicht der bevorstehenden Niederlage Tausende von A4-Raketen als ›Vergeltungswaffe 2‹ auf London und auf Ziele hinter der näher rückenden Invasionsfront abfeuerte, erfuhr die Weltöffentlichkeit von der Raketenentwicklung in Deutschland. Noch viel länger dauerte es, bis auch die mörderischen Bedingungen der A4- (beziehungsweise V2-) Serienanfertigung im Konzentrationslager Mittelbau-Dora bei Nordhausen am Harz ins allgemeine Bewusstsein drangen. In jedem Fall wurden Raketen in der unmittelbaren Nachkriegszeit vor allem als neuartige Fernwaffen wahrgenommen. Dass man mit ihnen auch zu den Planeten fliegen könnte, blieb zunächst noch eine Fiktion.

Visionäre in der Wüste

Zu den Wenigen, die den Traum konsequent weiterverfolgten, gehörte Wernher von Braun. Er hatte sich im Frühjahr 1945 – gerade rechtzeitig, aber auch nicht selbstmörderisch früh – aus Peenemünde in die bayerischen Alpen abgesetzt, sich gezielt von den Amerikanern gefangen nehmen lassen und sie sofort davon überzeugt, dass er die Schlüsselperson der deutschen Raketenentwicklung und im übrigen kooperationsbereit sei. Die amerikanische Armee schaltete blitzschnell. Buchstäblich in den letzten Tagen und Stunden, bevor sie sich hinter die vereinbarte Grenze ihrer Besatzungszone zurückziehen und Nordhausen an die Sowjets übergeben musste, evakuierte sie in einem spektakulären Coup die Stollen des Mittelwerks. Hunderte fertiger und halbfertiger A4-Raketen fanden von dort ihren Weg nach Fort Bliss in der Wüste von New Mexico, wo sie in den folgenden Jahren auf dem nahe gelegenen Testgelände White Sands untersucht und getestet werden sollten.

Das Personal, das den Amerikanern dort die dringend nötigen Nachhilfestunden in Raketentechnologie erteilte, bestand aus einer Gruppe von 127 Peenemündern, die Wernher von Braun persönlich ausgesucht hatte und die daraufhin in der Operation *Paperclip* in die USA gebracht worden waren. Auch von Brauns früherer Wehrmachtsvorgesetzter, General Walter Dornberger, stieß in der Folge dazu. Sahen sich die Deutschen anfangs fast auf den Status von Zivilinternierten gedrückt, verbesserte sich ihre Situation in den nächsten Jahren zusehends, als sie ihre Familien nachholen und wieder in einem privaten Umfeld leben durften. Im April 1950 zog die gesamte Gruppe geschlossen von Fort Bliss nach Huntsville (Alabama) um, wo auf dem Gelände des alten Redstone-Arsenals die Keimzelle des späteren George Marshall Space Flight Centers (MSFC) entstehen sollte. Über Jahrzehnte hinweg, bis in die Ära des Apollo-Projekts hinein, sollten diese *Paperclip Germans* fest zusammenhalten, zahlreiche Schlüsselpositionen in der noch jungen NASA besetzen und dafür sorgen, dass Huntsville für lange Zeit den Spitznamen ›Peenemünde-Süd‹ bekam.

Ende der vierziger Jahre waren diese Entwicklungen jedoch keineswegs abzu- sehen. Wernher von Brauns Sorgen, die Amerikaner könnten das technologische Wissen seiner Mannschaft einfach bis zum Ende ausschöpfen und sie danach alle entlassen, vielleicht sogar nach Deutschland zurückschicken, waren nur allzu begründet. Er musste eine Perspektive finden, die weit jenseits der bloßen militärischen Anwendungen der Rakete lag und die die Verheißungen der frühen dreißi-



3 Start einer A4 mit WAC Corporal als Oberstufe in White Sands, 1947.

ger Jahre wieder aufgriff; eine Perspektive, die von der amerikanischen öffentlichen Meinung getragen werden und die auch ihn selbst tragen würde:

Faced with a prolonged drought in the rocket business because of a lack of popular support, von Braun would turn to the idea of selling the American public on spaceflight. Since it obviously was not going to come about simply as a by-product of military development, he had to convince ordinary people that space travel was not a silly or utopian proposition. But the question was how?²

Das Marsprojekt

Bereits in Fort Bliss hatte von Braun angefangen, die Versatzstücke seiner Technologie zu einem grandiosen Szenario zusammenzutragen. Wenn man die Peenemünder Ansätze nur groß und konsequent genug weiterverfolgen würde, könnte man riesige geflügelte Raketen von über sechstausend Tonnen Startgewicht bauen, die ansehnliche Nutzlasten in eine 1730 Kilometer hohe Erdumlaufbahn transportieren könnten. Hunderte solcher 'Transportschiffe', jedes fast doppelt so schwer wie die spätere Mondrakete Saturn 5, würden den Bau einer großen radförmigen Raumstation erlauben, die alles zugleich sein sollte: Erdbeobachtungsplattform, Sternwarte, Wissenschaftslabor, Raumschiffbaustelle und nicht zuletzt Militärbasis. Sämtliche Aufgaben würden natürlich von Astronauten wahrgenommen werden, denn moderne Computer waren noch nicht vorstellbar – der spätere Automatisierungsgrad in der Raumfahrt erschien vor 1950 fast utopischer als die Raumfahrt selbst. Von dieser Raumstation aus würden dann ganze Flotten von Raumschiffen zu Expeditionen zum Mond und zum Mars aufbrechen und den amerikanischen Traum perpetuieren: So wie die Pioniere des 19. Jahrhunderts in Planwagen und Eisenbahnen die Prärien des Westens bezwungen hatten, so würden ihre Urenkel in Raumschiffen das Sonnensystem durchqueren und das Banner grenzenloser Freiheit mit sich tragen.

Diese Botschaft erschien wie geschaffen für die amerikanische Volksseele, aber sie musste erst einmal die Chance bekommen, dem Volk überhaupt vermittelt werden zu können. Denn all die physikalischen Ansätze und Formeln, die akribischen

Berechnungen, technischen Zeichnungen und detaillierten Tabellen, mit denen von Braun nachwies, dass die Technologie Mitte des 20. Jahrhunderts im Prinzip bereits ausreichen würde, den Traum vom Raumflug zu verwirklichen, waren nur für Fachleute verständlich – und selbst von den Fachleuten waren vorerst nur sehr wenige bereit, sich mit derart utopisch erscheinenden Ideen ernsthaft zu befassen.

Immerhin konnten sich die wenigen Raumfahrtenthusiasten, die es gab, in den Nachkriegsjahren wieder ungehindert organisieren; und auch Wernher von Braun selbst durfte sich nach den Restriktionen der Anfangszeit in Fort Bliss allmählich wieder freier äußern. Er begann, Kontakte in alle Welt zu knüpfen, trat der American Rocket Society bei, einem Vorläufer des späteren American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA), und aus Großbritannien erreichte ihn im August 1949 die Ernennung zum *honorary fellow* der British Interplanetary Society (BIS). Diese Ehrung, nur viereinhalb Jahre, nachdem die letzte V2 auf London gestürzt war, bereitete ihm eine außerordentliche Genugtuung und zeugte vom Pragmatismus der BIS und ihres führenden Kopfes, des nachmals berühmten Sciencefiction-Autors Arthur C. Clarke. Von noch größerem praktischen Nutzen war das Ansehen, das von Braun bei den in der alten Heimat verbliebenen Raumfahrtlobbyisten genoss: Die Gesellschaft für Weltraumforschung (GfW) ernannte ihn zum Ehrenmitglied, und dank des Engagements von Heinz Hermann Koelle und Otto Wolfgang Bechtle wurde das «Marsprojekt» erstmals in eine Form gebracht, in der es schließlich 1952 als schmales Büchlein von 81 Seiten in deutscher Sprache publiziert werden konnte.³

Trotz dieser bescheidenen Anfangserfolge wäre Wernher von Braun der Durchbruch zur dringend benötigten Akzeptanz seiner Ideen in der amerikanischen Öffentlichkeit beinahe misslungen. Ein Versuch, das Marsprojekt in Prosaform zu gießen und einen Roman daraus zu machen, scheiterte jämmerlich – zu blutleer und langweilig war die Handlung, zu hölzern die Charaktere, zu krampfhaft gewollt das ganze Buch. Kein einziger Verleger wollte das 482 Seiten lange Manuskript annehmen. Ob das alte Sprichwort, dass ein gutes Bild mehr sagt als tausend Worte, von Braun damals in den Sinn gekommen ist, wissen wir nicht. Fest steht: Er brauchte nichts dringender als einen guten Illustrator. Nur Bilder, Bilder und nochmals Bilder konnten sein grandioses Konzept retten.

Chesley Bonestell kommt ins Spiel

Im Hayden-Planetarium des Amerikanischen Museums für Naturgeschichte in New York fand am 12. Oktober 1951 eine Veranstaltung statt, die sich emphatisch *First Annual Symposium on Space Travel* nannte, aber im Grunde kaum mehr war als eine von einer Handvoll Insider getragene Werbeveranstaltung für die Idee der Raumfahrt. Wernher von Braun selbst war an diesem Tag gar nicht anwesend; stattdessen hatte ein anderer Veteran aus Raketenflugplatz-Tagen, der VfR-Mitbegründer Willy Ley, das Heft in der Hand. Ley war bereits 1935 aus Deutschland in die USA emigriert, hatte hier durchaus unabhängig für die Idee der Raumfahrt geworben und bereits 1949 ein Buch geschrieben, das den visionären Titel *The Conquest of Space* trug, aber erst 1952 in größerer Auflage publiziert werden sollte.⁴ Anders als das Marsprojekt Wernher von Brauns enthielt es zwar keine wirklich verwertbaren technischen Konzepte, aber dafür war es fantastisch illustriert.

Die Bilder für dieses Buch, die von Ley natürlich auch bei der Veranstaltung im Hayden-Planetarium gezeigt wurden, stammten von einem damals schon älteren

Architekturmaler, Fassadendesigner und Kulissengestalter, dem 1888 in San Francisco geborenen Chesley Bonestell, der bis dahin außerhalb seines beruflichen Umfelds nur wenig bekannt gewesen war. Bonestell hatte sich von früher Jugend an gleichermaßen für Astronomie und Architektur interessiert und einige prägende Eindrücke, die er als Schüler bei Besuchen des Lick-Observatoriums empfangen hatte, auf seiner Staffelei in Ölbildern festgehalten. Leider sind diese frühen Ansichten, unter anderem des Saturn, allesamt verloren – sie wurden 1906 bei dem großen Erdbeben in San Francisco zerstört –, ihre Faszinationskraft aber verließ Bonestell nie mehr und er besuchte später wiederholt das Observatorium auf dem Mount Wilson, um sich die Planeten im Teleskop anzusehen.

Nach einem abgebrochenen Architekturstudium an der Columbia-Universität hatte er sich zunächst bei verschiedenen renommierten Architekturbüros verdingt und, obgleich er keinen akademischen Abschluss erreicht hatte, bald einen Ruf als guter Fassadengestalter erworben: das Chrysler Building, das New York Central Building und das Gebäude des Obersten US-Bundesgerichts verdanken ihm ihr Aussehen ebenso wie das Plymouth Rock Memorial (an der Landungsstelle der *Mayflower* von 1620) und verschiedene bundesstaatliche Kapitolgebäude. Mit dem Aufblühen der Filmindustrie etablierte sich Bonestell in Hollywood als meisterhafter Gestalter anspruchsvoller Kulissen (etwa für den Klassiker *Der Glöckner von Notre Dame*) und als Experte für Spezialeffekte, dreidimensionale Ansichten und das Spiel mit Licht und Schatten.

Nebenbei begann er aus Liebhaberei Landschaftsbilder fremder Planeten zu malen, in die er sein Talent für optische und geometrische Effekte und einen stark an die Romantik Caspar David Friedrichs erinnernden Stil einfließen ließ. Meisterstücke wie *Saturn as Seen From Titan* (Abb. 4) wirken auch heute noch unmittelbar emotional und hätten bestimmt schon in den frühen 1940er Jahren, als Bonestell einige davon in der Zeitschrift *Life* veröffentlichte, eine viel breitere Resonanz gefunden und seinen Namen bekannt gemacht, wenn nicht der Zweite Weltkrieg die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit fast völlig absorbiert hätte.



4 Chesley Bonestell, *Saturn as Seen From Titan*.

So aber bedurfte es noch etlicher Jahre und der vorbereitenden Zusammenarbeit mit Willy Ley, bis Bonestells Stunde kam. Bei der Veranstaltung am 12. Oktober 1951 saßen einige Reporter des bekannten *Collier's Magazine* im Publikum, ließen sich von der Aufbruchstimmung der Teilnehmer und der Faszination des Themas anstecken und berichteten ihrem Chef und Herausgeber Walter Davenport mit entsprechender Begeisterung. Der Stein kam ins Rollen.

Collier's Paukenschlag

Das Magazin *Collier's*, dem Walter Davenport viele Jahre als Herausgeber vorstand, war eine mächtige Einflussgröße in der amerikanischen Gesellschaft jener Zeit. Ähnlich wie *Reader's Digest* enthielt es eine bunte Mischung von gut recherchierten, spannenden und lehrreichen, aber auch unterhaltsamen Artikeln, war ausgezeichnet illustriert und entsprach der politischen Weltsicht der großen Mehrheit der Durchschnittsamerikaner geradezu perfekt. Wer in jener Zeit, bevor das Fernsehen allgegenwärtig wurde und den Einfluss der Zeitschriften allmählich zurückzudrängen begann, die öffentliche Meinung für sich einnehmen wollte, konnte gar keinen besseren Weg einschlagen als den über diese monatlich erscheinenden Magazine.

Walter Davenport ließ sich jedenfalls von dem, was ihm seine Reporter von der Veranstaltung am 12. Oktober im Hayden-Planetarium berichteten, spontan mitreißen. Schon knapp vier Wochen später, am 6. November 1951, würde in San Antonio unter dem Dach der US Air Force eine weitere Konferenz stattfinden, in der es zwar explizit um Physik und Medizin in der Hochatmosphäre gehen würde, wo die Möglichkeit von Flügen in den Weltraum aber sicherlich ernsthaft diskutiert werden würde. Davenport beschloss, zu dieser Konferenz nicht nur irgendwelche Mitarbeiter zu entsenden, sondern seinen persönlichen Stellvertreter und Mitherausgeber Cornelius Ryan.

Cornelius Ryan, ein gebürtiger Ire und langjähriger Kriegsberichterstatter, der die Invasion in der Normandie hautnah miterlebt hatte und später durch seine beiden Bestseller *Der längste Tag* und *Die Brücke von Arnheim* bekannt werden sollte, folgte dem Ruf Walter Davenports und fuhr zu der Konferenz, wenn auch ziemlich lustlos. Wie er Wernher von Braun gegenüber dort sofort freimütig zugab, verstand er überhaupt nichts von den Raumfahrtideen und hielt auch nichts davon. Was sollte er eigentlich hier in San Antonio?

Von Braun aber erkannte sofort, welchen Fisch er da an der Angel hatte. Ryan war der Schlüssel zu einem der bedeutendsten amerikanischen Medien; er verkörperte die einmalige Chance, nach der die führenden Peenemünder und ihr Chef so lange vergeblich gesucht hatten. Er musste einfach gewonnen werden, hier und heute! Zusammen mit dem Hochatmosphären-Physiker Joseph Kaplan und dem Astronomen Fred Whipple bearbeitete von Braun den unsicher werdenden Mitherausgeber von *Collier's* mit seiner Überzeugungskraft und seinem ganzen, oft beschriebenen Charisma, zuerst am Rande der Konferenz, dann beim abendlichen Dinner und schließlich bis in die Nacht hinein an der Bar des Hotels. Am Ende war es vollbracht. Sie hatten Ryan «umgedreht», in Fred Whipples Worten:

That evening he [Ryan] appeared to be highly skeptical about any possibility of artificial satellites or space travel... The three of us worked hard of proselytizing Ryan and finally by midnight he was sold on the space program.⁵

Einmal überzeugt, machte Ryan Nägel mit Köpfen. Er organisierte sofort einen Workshop in der Redaktion von *Collier's* in New York, auf dem sich noch vor Weih-



5 Collier's Magazine, März 1952: *Man Will Conquer Space Soon.*

nachten die führenden Raumfahrtpioniere mit einigen ausgesuchten Illustratoren treffen sollten, um für die kommende Märzausgabe einen Paukenschlag vorzubereiten. Auf Seiten der Künstler nahmen außer Chesley Bonestell, dem hier von Anfang an die unbestrittene Führung zufiel, noch Fred Freeman und Rolf Klep an dem Treffen teil. Die Riege der Wissenschaftler wurde von Wernher von Braun angeführt. Seine Mitstreiter waren Willy Ley, Heinz Haber und Fred Whipple – letzterer bezeichnenderweise der einzige gebürtige Amerikaner in dieser Gruppe. Die Zeitvorgabe (März 1952) war extrem knapp, und insbesondere auf Bonestell kam harte Arbeit zu. Er malte ja niemals aufs Geratewohl, sondern setzte alle technischen Entwürfe zunächst in maßstabsgetreue dreidimensionale Modelle aus Holz, Gips und Draht um, erprobte an diesen die verschiedensten Perspektiven, Beleuchtungs- und Umgebungseffekte und setzte sich erst ganz zum Schluss an seine Staffelei. Dieser akribischen Mühe war es schließlich zu verdanken, dass seine Bilder so «wahrheitsgetreu» aussahen. Jetzt, im Winter 1951/52, musste er Wernher von Brauns dreistufige Satellitenrakete und die radförmige Raumstation, für die folgenden Ausgaben von *Collier's* auch die Raumschiffe zum Mond und zum Mars als Modelle bauen. Aber die Mühe lohnte sich.

Am Vorabend des Erscheinens der Märzausgabe trat Wernher von Braun in zwei Fernseh- und zwei Rundfunksendungen auf, und Geschäfte in New York waren plakatiert, um eine ganz besondere Botschaft anzukündigen: Der Mensch wird den Weltraum erobern (Abb. 5), und zwar schon sehr bald! Das Echo war überwältigend. Die Leute rissen sich um das Heft, Vorträge von Brauns waren überfüllt, und Mediengiganten wie Walt Disney begannen, sich für ihn und sein Programm zu interessieren. In den folgenden Monaten wurde die Vision weitergesponnen: Weitere Nummern von *Collier's* beschrieben den Flug zum Mond sowie die Errichtung einer Mondbasis und schließlich das ganze gigantische Marsprojekt mit seiner Raumflotte von zehn Schiffen und dem 449-tägigen Aufenthalt einer Forschungsmannschaft auf dem roten Planeten (Abb. 6). Und bei allen diesen Be-



6 Chesley Bonestell, *Mars Expedition bereitet sich zum Rückflug vor.*

schreibungen wurde die Imaginationskraft des Lesepublikums durch Bonestells fantastische Illustrationen beflügelt. Danach war der entscheidende Durchbruch geschafft. Die öffentliche Meinung begann sich zu bewegen, und ein immer größerer Teil der amerikanischen Bevölkerung hielt Raumfahrt nicht nur für grundsätzlich machbar, sondern zunehmend auch für ein erstrebenswertes Ziel.

Wernher von Brauns zweite Karriere

Für Wernher von Braun war die enorme Publizität, die er durch die Artikel in *Collier's* und nachfolgende Veröffentlichungen erreicht hatte, der Schlüssel zur zweiten Karriere, diesmal im Rampenlicht der Weltöffentlichkeit. Zunächst katapultierte sie ihn in eine unanfechtbare Position an der Spitze des Marshall Space Flight Centers (MSFC) in Huntsville und ermöglichte es ihm, mit der dort entwickelten Redstone-Rakete eine einsatzfähige Lösung parat zu haben, als im Herbst 1957 der Sputnik-Schock Amerika erschütterte. Unter der Eisenhower-Administration hatten Heer, Luftwaffe und Marine voneinander getrennte und schlecht koordinierte Programme verfolgt, anlässlich des Internationalen Geophysikalischen Jahres (IGY) einen Erdsatelliten zu starten, aber es hatte zunächst nur Misserfolge gegeben. Als dann die Sowjets, die das gleiche Ziel angekündigt hatten, denen aber im Westen niemand so recht geglaubt hatte, tatsächlich den ersten Satelliten ins All brachten, sah sich die US-Regierung unter massivem Erfolgsdruck, und Wernher von Braun war zur Stelle. Das Dreierfoto, das ihn zusammen mit William Pickering und James van Allen unter einem Modell des ersten amerikanischen Satelliten Explorer 1 zeigt, steht für einen seiner größten Triumphe.

Danach konnte Eisenhower ihn nicht mehr fallen lassen, und Kennedy erst recht nicht. Das unter dem Eindruck des Kalten Krieges von Kennedy am 25. Mai 1961 verkündete Ziel, bis zum Ende des Jahrzehnts mindestens einen Amerikaner auf den Mond und sicher zurück zur Erde zu bringen, legte den Grund für das Apollo-Projekt einschließlich der Entwicklung der gewaltigen Trägerrakete Saturn 5 und beförderte Wernher von Braun auf den Zenit seines Lebens. In diesen Jahren glaubten zahllose Menschen rund um die Welt, er sei der Chef des gesamten amerikanischen Raumfahrtprogramms, obwohl er tatsächlich immer nur Lei-



7 William Pickering, James van Allen und Wernher von Braun nach dem Start von Explorer 1, 1958.

ter des MSFC in Huntsville war und oft mit den anderen NASA-Zentren, vor allem Houston, im Wettstreit um Ressourcen und Kompetenzen lag.

Die erfolgreiche Mondlandung 1969 war triumphaler Höhepunkt und Peripetie seiner Karriere zugleich. Nachdem unter dem Zeitdruck der 1960er Jahre Milliarden von Dollar in die Saturn- und Apollo-Entwicklung investiert worden waren, um den Wettlauf mit den Russen zu gewinnen, hätte man nun, nachdem Infrastruktur und Fluggerät einsatzbereit vorhanden waren, mit relativ geringem finanziellen Aufwand und in viel größerer Ruhe noch eine ganze Reihe von Wissenschaftsmissionen realisieren können. Stattdessen brach das Mondprogramm der USA sang- und klanglos zusammen. Bereits bezahlte Raketen wurden nicht mehr gestartet, Budgets wurden dramatisch gekürzt und Positionen demontiert. Wernher von Braun sah sich binnen kurzem abgeschoben auf einflusslose Ehrenposten, erkrankte an Krebs, und auch der lange Schatten von Mittelwerk-Dora war plötzlich, nach so vielen Jahren, wieder da. Als er am 16. Juni 1977 starb, waren die Fragezeichen aus der NS-Zeit in den Medien zahlreicher als die rühmenden Nachrufe.

Chesley Bonestell, der Vater der Space Art

Chesley Bonestell blieb diese Tragik erspart. Obwohl er fast ein Vierteljahrhundert älter war als Wernher von Braun, überlebte er ihn noch um neun Jahre und starb erst im Sommer 1986, bald hundertjährig, mit einem unvollendeten Bild auf seiner Staffelei.



8 Chesley Bonestell, Darstellung der Raumstation im Leitartikel Wernher von Brauns, aus: *Collier's Magazine*, 22. März 1952.

Nach dem Durchbruch 1952 hatte er noch eine Reihe von Jahren mit Wernher von Braun zusammengearbeitet, bis dieser immer weniger auf die Publikation illustrierter Bücher angewiesen war, um seine Ziele zu erreichen. Bonestells Raumfahrt- und Planetenansichten aber verbreiteten sich über die ganze Welt und begeisterten Millionen von Menschen. Waren sie ursprünglich Sciencefiction im besten Sinne gewesen, wurden sie nun zu Klassikern eines neuen Kunstgenres: der Space Art. Zwar dominiert auf diesem Gebiet heute der Computer als Kompositionswerkzeug, und Sciencefiction-Bilder werden kaum noch mit Pinsel und Ölfarben gemalt. Aber das ist unwesentlich. Wesentlich ist die Inspiration, die Chesley Bonestell der Space Art gegeben hat. Man kann ihn als den ‚Vater‘ dieser Kunstrichtung bezeichnen.

Anmerkungen

- 1 Hermann Oberth, *Die Rakete zu den Planetenräumen*, München 1923.
- 2 Michael J. Neufeld, *Von Braun. Dreamer of Space, Engineer of War*, New York 2007, S. 224.

- 3 Wernher von Braun, *Das Marsprojekt*, Frankfurt am Main 1952.
- 4 Willy Ley u. Chesley Bonestell, *The Conquest of Space*, New York 1952.
- 5 Neufeld 2007 (wie Anm. 2), S. 257.