

Die Aeroarctic und Sven Hedins Flugexpedition nach Nordchina

von Batkhisig Tserennyam¹

Zusammenfassung: Für seine letzte Asienexpedition von 1927 bis 1935 plante der schwedische Forschungsreisende Sven Hedin den Einsatz von Flugzeugen, die jedoch durch die Absage des Gouverneurs der chinesischen Provinz Xinjiang nicht verwirklicht werden konnte. Ziel war die Erforschung Zentralasiens mithilfe von Flugzeugen. Zu diesem Zweck hatte Hedin Absprachen mit Hugo Junkers und Hugo Eckener getroffen. Hedin kooperierte später mit der Deutschen Luft Hansa. Auf die Idee einer Flugexpedition brachte ihn die Aeroarctic bereits 1924. Seitdem Hedin zu den Gründungsmitgliedern der Aeroarctic gehörte, sah er die Möglichkeit, dass die Erforschung der Geographie, Archäologie und Meteorologie mithilfe von Luftschiffen oder Flugzeugen enorme Fortschritte erzielen könnte und versuchte dies für seine eigene Forschung zu nutzen.

Summary: The last Asia-Expedition of the well-known Swedish explorer Sven Hedin took place between 1927 and 1935. His aim was to investigate Central Asia with by the means of aircrafts. The flight project was not realized because of the cancellation by the governor of the Chinese province of Xinjiang. What links his expedition to polar research? Against his previous habit to work as an individual explorer, Hedin wanted to take a whole scientific team from Sweden and Germany, and intended to use the latest technical achievement, the aircraft, for exploring the vast areas of Central Asia. For this purpose, he made contact with Hugo Junkers for the airplanes and Hugo Eckener from Zeppelin for the airships. Most likely, the Aeroarctic brought him to the idea of a scientific expedition by plane in 1924. As one of the founders of the Aeroarctic, Hedin recognized early enough the potential to use aircrafts for science, in particular for the exploration in the areas of geography, archeology and meteorology.

DIE NORDCHINA-EXPEDITION SVEN HEDINS

Der bekannte schwedische Forschungsreisende Sven Hedin (1865–1952) führte von 1927 bis 1935 die größte wissenschaftliche Expedition seiner Karriere in Asien durch. Die „Sino-Swedish Scientific Expedition to the North-Western Provinces of China“ genannte Nordchina-Expedition Sven Hedins fand in drei Etappen in den zentralasiatischen Gebieten Chinas, der Inneren Mongolei, Gansu und Xinjiang statt:

- Die Vorexpedition von 1927 bis 1928, die ursprünglich als Vorbereitung für eine daran anknüpfende Flugexpedition geplant war,
- die Hauptexpedition von 1928 bis 1933 (Abb. 1) und zuletzt
- die Seidenstraßen-Expedition von 1933 bis 1935, in der ein verkleinertes Team im Auftrag der chinesischen Nationalregierung die Grundlage für eine moderne Infrastruktur in den nordwestlichen Provinzen Chinas erforschte. An diesen drei Expeditionen beteiligten sich mindestens 46 Teilnehmer aus Schweden, Deutschland, China, Dänemark, Russland

Keywords: Sven Hedin, Hugo Eckener, Aeroarctic, Zentralasien, Flugexpedition, Luft-hansa

doi:10.2312/polarforschung.88.1.23

¹ An der Untertrave 58, D-23552 Lübeck, <khishigts@yahoo.de> und <batkhisig.tserennyam@outlook.com>

Erweiterter Vortrag gehalten auf dem Symposium „Erforschung der Arktis aus der Luft“ 6.–7. Oktober 2016 im Zeppelin-Museum Friedrichshafen.

Manuskript eingereicht: 10. Januar 2018; überarbeitet zum Druck angenommen 16. März 2018.

und Estland in unterschiedlichen Zeiträumen. Hedin nannte sein Expeditionsteam zu Recht die „wandernde Universität“ (FAUDE 2005, S.10). Schließlich wurde während der Expedition in den Fachdisziplinen der Geologie, Meteorologie, Geographie, Archäologie, Paläontologie, Botanik, Zoologie, Anthropologie und Ethnologie geforscht.

Aus Deutschland beteiligten sich insgesamt zwölf Teilnehmer¹ darunter acht erfahrene Militärlieger, zwei Experten für Meteorologie und Sinologie, ein erfahrener Kameramann und ein Buchhalter. Als deutscher Kooperationspartner wirkte die Deutsche Luft Hansa an der Expedition mit. Ursprünglich hatte Hedin mit Hugo Junkers (1859–1935) im September 1925 die Vereinbarung getroffen, dass die Junkers Werke für Hedins Zentralasien-Expedition drei Ganzmetallflugzeuge, technische Ausrüstung und Geldmittel zur Verfügung stellen würden.² Als die wirtschaftlich angeschlagenen Junkers Werke trotz mehrmaliger Sanierungsversuche durch das Deutsche Reich weiterhin ihren Zusagen gegenüber Hedin nicht nachkommen konnten, übernahm das Deutsche Reich die vereinbarten Verpflichtungen im September 1926. So kam es, dass die Deutsche Luft Hansa sich als staatlicher Auftragnehmer an diesem Forschungsunternehmen beteiligte. Die im Jahre 1926 gegründete, vom Staat subventionierte, zivile Linienfluggesellschaft zielte seit ihrer Gründung auf wirtschaftliche und räumliche Expansion und die Errichtung eines inner- und auch außereuropäischen Linienflugnetzes. Bereits 1926 hatte die Deutsche Luft Hansa die Einbindung der chinesischen Wirtschaftsgebiete an den Ostküsten Chinas in ihr euro-asiatisches



Abb. 1: Die Expeditionsführung 1928; links: der chinesische Geologe Yuan Fuli; Mitte: der europäische Leiter der Expedition Sven Hedin; rechts: der chinesische Leiter Professor Xu Binchang von der Universität Peking (Quelle: Voralberger Literaturarchiv, Österreich, Nachlass Fritz Mühlenweg).

Fig. 1: The directors of the expedition in 1928; left: the Chinese geologist Yuan Fuli; middle: the European director Sven Hedin; right: the Chinese director Xu Binchang, professor of the Peking University (Source: Voralberger Literaturarchiv, Austria, Estate Fritz Mühlenweg).

Linienverkehrsnetz fest eingeplant. Der erste Probeflug der Deutschen Luft Hansa auf der Strecke Berlin-Peking-Berlin fand im September 1926 erfolgreich statt.³ Für den zentralasiatischen Teil Chinas interessierte sich die Deutsche Luft Hansa, weil sie für ihre Geschäftserweiterung möglichst kurze Wege von Europa nach China und Südostasien suchte. Nicht zuletzt aufgrund dieses Vorhabens wurden die oben genannten, erfahrenen Militärflyer aus Deutschland für die Expedition rekrutiert. Sie beteiligten sich aktiv an den meteorologischen Forschungen (Abb. 2). Die Forschungsschwerpunkte der Vorexpedition von 1927 bis 1928 bestanden überwiegend aus naturwissenschaftlichen Untersuchungen rund um die Bedingungen eines möglichen Flugbetriebs im Norden Chinas und die Errichtung bemannter Landeplätze nebst Wetter- und Depotstationen für die Benzinvorräte auf der Strecke von Peking nach Urumtschi.

Im Frühjahr 1928 erreichte die Expedition ihr Zielgebiet Xinjiang, die nordwestlichste Provinz Chinas (Abb. 3). Trotz Hedins Bemühungen, eine Fluggenehmigung über Xinjiang für die anschließende Hauptexpedition zu erhalten, verweigerte der Gouverneur Yang Zengxin diese Erlaubnis. Als deshalb der Plan zur Erforschung der Region aus der Luft aufgegeben werden musste, kündigte die Deutsche Luft Hansa ihr Geschäftsverhältnis mit Hedins Expedition.⁴ Dies bedeutete den offiziellen Abbruch der deutschen Beteiligung und einige der deutschen Teilnehmer kehrten nach Deutschland zurück. Für die Finanzierung der gesamten Expedition hatte die Regierung der Weimarer Republik Hedin insgesamt 1.5 Millionen Reichsmark zur Verfügung gestellt.⁵ Jedoch war die Summe bereits nach der Vorexpedition verbraucht. Die Finanzierung der weiteren Etappen der Expedition musste Hedin nun selbst aufbringen. Trotz des negativen Ausgangs der Vorexpedition gelang es der Deutschen Luft Hansa 1931 ein deutsch-chinesisches, ziviles Luftfahrtunternehmen, die „Eurasia Aviation Corporation“ aufzubauen.⁶ Die Eurasia existierte bis 1943 und betrieb innerhalb Chinas einen aktiven Luftverkehr.

Die personelle Beteiligung Deutschlands an diesem Unternehmen beschränkte sich also hauptsächlich auf die Vorexpedition. Gleichwohl steuerte Deutschland einen großen Anteil der Finanzierung und andere Ressourcen, wie zum Beispiel technische Ausrüstungen von verschiedensten deutschen Herstellern bei. Auch durch Publikationen und Pressemeldungen der Expedition durch F.A. Brockhaus erlangte die Expedition in Deutschland eine große Popularität.

An erster Stelle aber hatten deutsche Unternehmer und Wissenschaftler Hedin auf die Idee einer wissenschaftlichen Expedition mit Flugzeugen gebracht. In den folgenden Zeilen wird dargestellt, wie Hedin auf diese Idee einer wissenschaftlichen Expedition nach Asien mit Flugzeugen oder dem Luftschiff kam. Dabei wird auf die folgenden Aspekte eingegangen:

- Die starke Prägung von Hedins Werdegang durch bedeutende Forschungsreisen und Polarforscher während seiner Jugend,
- sein Interesse an Zentralasien als Forschungsfeld und
- seine Absicht die neueste technische Errungenschaft seiner Zeit, das Flugzeug, zu wissenschaftlichen Zwecken einzusetzen.

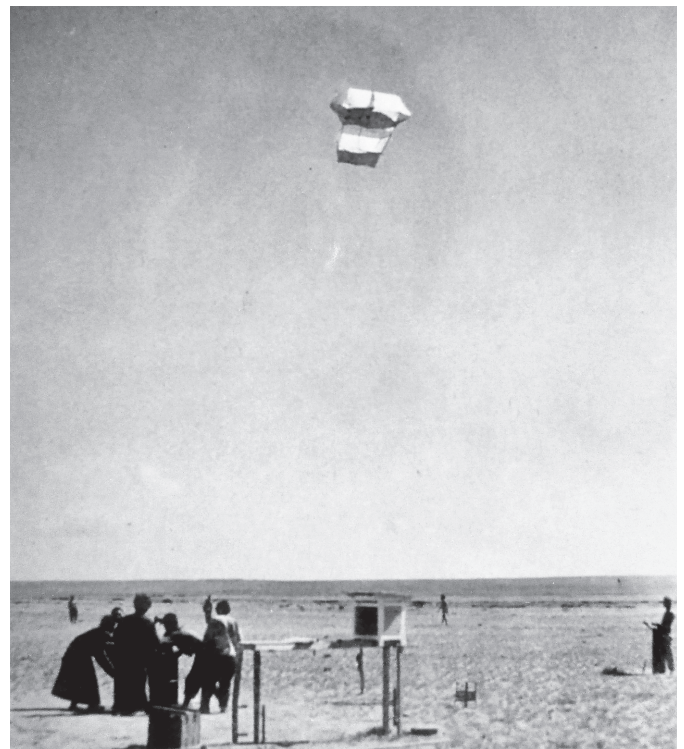


Abb. 2: Eine Hauptaufgabe der Vorexpedition: Meteorologische Beobachtungen mit dem Messdrachen (Quelle: Vorarlberger Literaturarchiv, Nachlass Fritz Mühlenweg).

Fig. 2: One of the main tasks of the pre-expedition: Meteorological observations with tethered balloons (Source: Vorarlberger Literaturarchiv, Austria, Estate Fritz Mühlenweg).



Abb. 3: Einige europäische Expeditionsmitglieder mit einem chinesischen Offiziellen der Provinz Xinjiang 1928 (Quelle: Vorarlberger Literaturarchiv, Nachlass Fritz Mühlenweg).

Fig. 3: A couple of the European participants of the expedition with a Chinese official of the Province Xinjiang (Source: Vorarlberger Literaturarchiv, Austria, Estate Fritz Mühlenweg).

WERDEGANG HEDINS ALS FORSCHUNGSREISENDER

Hedin schrieb später über seine Berufswahl als Entdeckungsreisender wie folgt: „*Schon im Alter von zwölf Jahren sah ich mein Ziel ziemlich deutlich vor mir. Meine besten Freunde waren Cooper, Jules Verne, Livingstone und Stanley, Franklin, Payer und Nordenskiöld, besonders die lange Reihe der Helden und Märtyrer in der Geschichte der Polarforschung*“ (HEDIN 1967, S.13). Hinzu kamen drei Personen als Vorbilder, die ihn zu seiner Leidenschaft Zentralasien führten: Der finnisch-schwedische Polarforscher Adolf-Erik Nordenskiöld (1832–1901) beeindruckte den 15-jährigen Sven Hedin mit seiner triumphalen Rückkehr nach Stockholm am 24. April 1880 nach der erfolgreichen Durchquerung der Nordostpassage so stark, dass er sich entschloss, Forschungsreisender zu werden und einmal genauso heimzukehren (HEDIN 1928, S.1f). In erste Berührung mit Zentralasien kam der 20-jährige Hedin aufgrund einer Lehrtätigkeit für den Sohn des schwedischen Ingenieurs Johan Sandgren, der bei dem Bau einer Ölfabrik, Pipeline und Eisenbahn der Nobel-Brüder im russischen Baku arbeitete. Diesen Aufenthalt nutzte Hedin zur beruflichen Orientierung und reiste nach Persien und Mesopotamien um Sprachen zu lernen. Nach seiner Heimreise begann er sein Studium der Mineralogie und Geologie an den Universitäten von Stockholm, Uppsala und später der Geographie bei Professor Ferdinand von Richthofen (1833–1905) an der Friedrich-Wilhelms-Universität Berlin. Mit seiner Forschungsreise durch China und seinem fünfjährigen Werk „China“ legte Richthofen das Fundament für das Interesse zahlreicher Forschungsreisender an China. Zugleich etablierte er den Begriff der „Seidenstraßen“ (REICHERT 2014, S.105). Ebenso wie Richthofen beeinflusste der russische Zentralasienforscher Nikolai Michailowitsch Prschewalskij (1839–1888) Sven Hedin. Zwischen 1870 und 1888 unternahm Prschewalskij insgesamt fünf Forschungsreisen in den zentralasiatischen Teilen Russlands, in die Mandchurei, Mongolei, Xinjiang und Tibet im mandschurischen Qing Reich und beeinflusste die Erforschung Zentralasiens nachhaltig. Durch ihn entflammte das Interesse Hedins für das zum Teil noch unbekanntes Zentralasien dermaßen, dass er dorthin reisen, entdecken, forschen und „*die weiße Flecken der Landkarte*“⁷ befüllen wollte. So ehrte Hedin ihn mit den Worten: „*Prschewalskij hat auf mein Leben einen wesentlichen Einfluß ausgeübt. Wie es Nordenskiöld war, der zuerst meine Sehnsucht, Entdeckungsreisender zu werden, entzündete, so war es Prschewalskij, der in dem großen Asien mein Leitstern gewesen ist*“ (HEDIN 1922, S.7].

Zwischen 1893 und 1908 reiste Hedin drei Mal durch die Gebirgsregionen und die Wüstengebiete von Tibet und Ostturkestan⁸, den chinesischen Teil Zentralasiens und kartierte und erforschte die Region. Unmittelbar nach seinen Reisen veröffentlichte Hedin neben den wissenschaftlichen Ergebnissen auch eine ganze Reihe von Reiseberichten, die hauptsächlich für eine breite Öffentlichkeit gedacht waren. Seine Bücher, wie z.B. „Im Herzen von Asien“, „Transhimalaya“ oder „Von Pol zu Pol“, sind mehrfach aufgelegt und gerne gelesen worden. Sie machten ihn bereits zu seinen Lebzeiten zu einem der bekanntesten Autoren von Reiseabenteuern weltweit. Schon nach seiner ersten Chinareise wurde ihm in seiner Heimat Schweden der gleiche ehrenvolle Empfang wie einst Nordenskiöld zuteil. In den folgenden Jahrzehnten gehörte Hedin zu den bedeutendsten wissenschaftlichen Persönlich-

keiten seiner Zeit. Sein Ruhm wurde einerseits durch die Leistungen seiner Forschungsreisen begründet und war andererseits der gekonnten Selbstvermarktung sowie der gezielten Pflege seines beruflichen und gesellschaftlichen Netzwerkes zu verdanken. Sein Idol Nordenskiöld lernte Hedin bereits 1884, vor seiner ersten Asienreise kennen.

Hedin verfolgte aufmerksam die Entdeckungen und Forschungsfortschritte der Polarforschung. Er zählte unter anderem die Polarforscher Fridtjof Nansen (1861-1930), Salomon August Andrée (1854–1897) und Roald Amundsen (1872–1928) zu seinen Freunden (Hedin 1951, S.16, 68, 192, 267). Während seiner Studienzeit bei Richthofen und darüber hinaus bis zu Richthofens Tod wurde Hedin von ihm in die deutschen wissenschaftlichen Kreise eingeführt. Er konnte auf diese Weise bedeutende Wissenschaftler aus verschiedenen Bereichen kennen lernen. Sein persönliches Netzwerk ging aber über die Welt der Wissenschaft hinaus. Er pflegte auf allen gesellschaftlichen Ebenen seine Bekanntschaften mit großen Persönlichkeiten; darunter Könige und Kaiser, Adlige, Industrielle und Staatsmänner nicht nur aus Deutschland und Schweden, sondern aus der ganzen Welt.⁹

WEGE ZU EINER FLUGEXPEDITION

Seit 1912 schmiedete Hedin Pläne zu einer neuen Expedition nach Zentralasien, die „*eine der größten und (...) wichtigsten und schönsten Landreisen*“ werden und von einem großen wissenschaftlichen Team durchgeführt werden sollte. Er fügte hinzu: „*Man erwartet etwas von mir.*“¹⁰ Die Verwirklichung der Expedition sollte sich aber über mehrere Jahre hinziehen. Als Hedin in den 1920er Jahren eine Flugexpedition ins Auge fasste, hatte die Luftfahrt bereits eine rasante Entwicklung hinter sich. Für die geographischen Wissenschaften war sie bislang jedoch nur sporadisch genutzt worden.

Die Idee, aus einem Luftfahrzeug wissenschaftliche Erkundungen durchzuführen, ist fast genauso alt wie die Luftfahrt selbst. Bereits 1909 versicherte man in Deutschland, dass die Luftfahrzeuge eine große Bedeutung für die Geographie haben würden. Man erhoffte sich mit fotografischen Aufnahmen der Erdoberfläche ein viel genaueres Bild zum Beispiel von Gebirgsformationen zu erhalten (SCHOLZ 1909, S.144): „*Wir sind fest überzeugt, dass das Luftschiff in nicht zu ferner Zeit berufen sein wird, im Dienste wissenschaftlicher Forschung als ideales Fahrzeug für gewisse Expeditionen benutzt werden wird (sic). (...) Eine geographische Expedition zum Beispiel über große Teile Nordasiens kann in flugtüchtigen Luftschiffen ebenso reizvoll werden, wie sie jetzt beschwerlich ist, und allein schon durch die photographische Kamera wertvolle Ergebnisse liefern*“ (SCHOLZ 1909, S.296].

Kaum mehr als zehn Jahre nach dem ersten Motorflug von 1901 entwickelten sich die Luftfahrzeuge, insbesondere während des Ersten Weltkrieges, in großen Sprüngen. Die zivile Luftfahrt nahm nach dem Ersten Weltkrieg weltweit ihren Anfang. Einerseits konnten die für militärische Zwecke angelegten großen Kapazitäten der Flugzeugproduktion für den Bau ziviler Flugzeuge genutzt werden; Andererseits erkannte man die Möglichkeit und Notwendigkeit die neuesten Verkehrsmittel ökonomisch zu nutzen. Hinzu kam der Umstand, dass die technologische Entwicklung in der Luftfahrt

zu einem internationalen Wettbewerb um Prestige und Ansehen führte. In diesem Umfeld konkurrieren zu können setzte sportliche ebenso wie wissenschaftliche Ambitionen voraus. So erfolgten unter anderem der erste Nordpolflug 1926, die erste Pazifiküberquerung 1928, das erste Überfliegen der Anden 1929, das Überfliegen des Südpols 1929 und das Überfliegen des höchsten Berges der Erde, des Mount Everest im Jahr 1933 (BEHRINGER & OTT-KOPTSCHALIJSKI 1991, S.427).

Willis T. Lee vom United States Geological Survey betonte aufgrund der Erfahrungen während des Ersten Weltkrieges, dass Flugzeuge es den Geographen ermöglichen, Gebiete der Erde zu erreichen und zu erforschen, die keine Transportmittel außer Flugzeuge erlaubten. Daher seien Fotoaufnahmen aus der Luft als die neue und effektive Art der physikalischen Geographieforschung zu betreiben (LEE 1920, S.310). Aus seinen, im Flugbeobachterdienst im Ersten Weltkrieg gesammelten, Erfahrungen veröffentlichte der englische Geograph Osbert Crawford (1886–1957) 1928 einige der ersten wissenschaftlich fundierten archäologischen Luftbildaufnahmen der englischen Grafschaft Wessex. Noch zuvor entstanden die Palästina-Luftbilder, die an den Kriegsschauplätzen auf dem Territorium des Osmanischen Reiches zwischen 1917 und 1918 aufgenommen worden waren. Als eine der vier deutschen Fliegertruppen in Palästina, hatte die Fliegerabteilung 304b die Aufgabe, Palästina aus der Luft zu erkunden (SCHULZ 2013, S.89-93). Dabei wurden nicht nur Plätze fotografiert, die militärisch-strategisch und geopolitisch wichtig waren. Es wurden auch weitgefächerte Informationen zu Geographie, Geologie, Archäologie und Geschichte aus Gebieten wie Jerusalem, Jericho, dem Toten Meer, Bagdad und Palmyra gewonnen. In diesem Zusammenhang wurden auch archäologische Luftbildaufnahmen im Auftrag von Theodor Wiegand (1864–1936) vom Deutschen Archäologischen Institut angefertigt. Die Fliegerabteilung 304b leistete Pionierarbeit in der Luftbildarchäologie (SCHULZ 2013, S.92). Der Führer dieser Fliegertruppe 304b war Hauptmann Franz Josef Walz. Acht Jahre später reiste er mit Hedin nach China, um als einer der acht beteiligten Flieger der Sven-Hedin-Expedition um Zentralasien aus der Luft zur erforschen. Mangels eindeutiger Belege kann man nur vermuten, dass Walz aufgrund seiner Qualifikation und Erfahrung in der fotografischen Luftaufklärung für Hedins Expedition ausgewählt wurde.

Die durch den Ersten Weltkrieg unterbrochenen Polarprojekte konnten erst ab Mitte der 20er Jahre wiederaufgenommen werden (DE SYON 2002, S.151f). Hedin war unter den Gründungsmitgliedern der damals entstandenen Aeroarctic, der *Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen*, die am 07. Oktober 1924 in Berlin gegründet wurde. Die Aeroarctic hatte sich zum Ziel gesetzt, den nationalen Industriezweig des Luftschiffbaus und -betriebs ökonomisch zu unterstützen, technologische Fortschritte und damit die deutsche Technologieführerschaft im Luftschiffbau zu fördern, die Luftschiffe für friedliche Zwecke, insbesondere für die wissenschaftliche Forschung zu nutzen sowie die Meeres- und Polarforschung auf nationaler und internationaler Ebene zu fördern. Diese Ziele kamen Hedins Plan zur wissenschaftlichen Erforschung Zentralasiens entgegen: Er erkannte die aufkommende Bedeutung von Luftschiff und Flugzeug für die Wissenschaft, insbesondere bei der Erforschung von unwirtlichen Regionen wie den Polen, Hochgebirgen oder weitläufigen Steppen und Wüsten.

Albrecht Penck (1858–1945), Hedins Jugendfreund und Nachfolger von Richthofen auf dem Lehrstuhl für Geographie in Berlin, unterrichtete Hedin mehrmals über Projekte mit Luftschiffen in Deutschland, die im Rahmen der Aeroarctic stattfanden. Am 26. Dezember 1924 schrieb Penck an Hedin über Hauptmann Walther Bruns, der an dem Plan einer Polarexpedition mit einem Zeppelin arbeitete um die meteorologischen Verhältnisse der Arktis, von Alaska und entlang der Nordküste von Asien zu erforschen. Der Rückweg würde über den Pol geplant. Für diese Zwecke würde ein großes Luftschiff gebraucht. Da Deutschland keine solch großen Schiffe bauen dürfe und die anderen Länder es nicht könnten, schrieb Penck, bliebe nur die Möglichkeit sie durch deutsche Ingenieure im Ausland bauen zu lassen. Penck würde Finnland bevorzugen aber Bruns dachte an Russland, daher würde Bruns Hedin in den nächsten Tagen besuchen und ihn nach seiner Meinung fragen wollen. In einem weiteren Brief rühmte Penck Bruns: *„Inzwischen sind unsere Vorbereitungen für den Plan von Bruns um einen Schritt weiter vorwärts gegangen. Bruns ist der Schöpfer des geplanten Nordpolfluges. (...) Er gehört zu den Leuten, die wie Eckener befähigt sind, Ausserordentliches zu leisten. Leider brachte die Zeppelingsgesellschaft seinem Plane kein Interesse entgegen, und die Planlegung des Polarschiffes geschah durch Schütte-Lanz.“*¹¹

Hedin interessierte sich für diese Entwicklung sehr. Er bemerkte 1924, dass *„wir (Nansen und Hedin) voraussahen, dass die geographische Forschung sich bald der Luftfahrzeuge bedienen würde“* (Zitiert nach HEDIN 1951, S.82). Wahrscheinlich konnte Hedin sich für seine eigene Forschungsreise längst den Einsatz von Luftschiffen und Flugzeugen vorstellen. Deshalb interessierte er sich auch für die Rechtslage bezüglich der Verwendung von Luftfahrzeugen. So ließ er sich von Gesandtschaftsrat Wipert von Blücher (1883–1963), der von 1922 bis 1926 in Stockholm tätig und zeitlebens mit Hedin befreundet war, im Oktober 1924 über die Möglichkeiten der Verwendung von Flugzeugen oder Luftschiffen in der geographischen Wissenschaft, insbesondere mit technischer Beteiligung Deutschlands, unterrichten. Im Detail ging es hierbei um die einschlägigen Bestimmungen des Versailler Vertrages, des Londoner Ultimatums vom 5. Mai 1921 und der deutschen Verordnung über den Luftschiffbau vom 5. Mai 1922, welche die deutsche Luftfahrtindustrie betrafen. *„Im Namen der Wissenschaft fort mit den Fesseln, die dieses jüngste und entwicklungsfähigste Produkt des menschlichen Genius hindert“*¹², verurteilte Blücher die Beschränkungen der oben genannten Verträge als überflüssig. Weiterhin teilte Blücher seinem Korrespondenten Hedin technische Details des Zeppelin-Luftschiffes während des Amerika-Fluges von 1919 mit; darunter z.B. dessen Nutzlast. Die Unterstützung Blüchers war kein Einzelfall. Zusammen mit dem deutschen Gesandten in Stockholm, Frederic von Rosenberg, hatte Blücher zwischen Mai und September 1926 in der Angelegenheit der Finanzierung der Expedition durch das Deutsche Reich eine bedeutende Aufklärungs- und Vermittlerrolle gespielt und so zum Zustandekommen der Asien-Expedition maßgeblich beigetragen. Außerdem vermittelte Blücher den Kontakt zwischen Sven Hedin und Hugo Eckener (1868–1954), dem Geschäftsführer der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft und Nachfolger Graf Zeppelins.

In einem undatierten Brief von Blücher an einen Unbekannten heißt es: „für Hedins Pläne hat Eckener großes Interesse, hält Durchführung mit großem Luftschiff keineswegs für unmöglich, will technische Seite eingehend in Friedrichshafen prüfen und ist bereit, Angelegenheit mit Hedin zu besprechen, kann aber nicht vor Januar nach Schweden kommen“ und am 19. Mai 1926 erneut an Hedin: „Heute hatte ich außerdem eine Unterredung mit Eckener. Er wird sein neues Luftschiff von 105 000 Kubikmetern (das Amerikaschiff¹³ enthielt nur 70 000) im Herbst 1927 fertiggestellt haben. Das Schiff enthält eine Reihe von Verbesserungen, darunter solche, die ihm ermöglichen größere Höhenlagen aufzusuchen. Nach Vollendung beabsichtigt er, mehrere große Reklame-Fahrten zu machen, eine nach dem Nordpol, eine nach Südamerika und vor allem eine mit Ihnen nach Hochasien. Er wird sich zu gegebener Zeit mit Ihnen in Verbindung setzen.“¹⁴ Dass es Eckener mit dem Zentralasienflug ernst war, zeigt sich darin, dass er Hedin im März 1925 in Stockholm aufsuchte, wie dem Schreiben Blüchers an Hedin zu entnehmen ist.

Im Angesicht des bevorstehenden Besuchs von Eckener in Stockholm schrieb Penck an Hedin: „Am Sonntag haben wir Dr. Eckener gefeiert, welcher mit seinem Flug nach Nordamerika einen so schönen Erfolg gehabt hat. Die Universität verlieh ihm auf meinen Antrag hin den Ehrendoktor der Staatswissenschaften. Ich glaube, er hat in der Tat Deutschland sehr viel genutzt. Er wird Dich besuchen und wird Dir Grüße von mir überbringen. Du wirst in ihm einen sehr umsichtigen weitdenkenden Mann mit politischem Blick kennen lernen.“¹⁵ Bei diesem Treffen kam anscheinend eine Übereinkunft über eine mögliche Zusammenarbeit zustande. Am 6. Juli 1926 berichtete die dänische Zeitung „Ekstrabladet“ und in den nächsten Tagen einige deutschen und schwedischen Zeitungen¹⁶ von dem Plan einer Zusammenarbeit zwischen Hedin und Eckener (Abb. 4). Die Berichte handelten von einem, von Hedin und Eckener geplanten Flug mit dem Luftschiff, der über den Himalaya und Tibet führen sollte. Zudem solle Eckener für das Vorhaben an neuen Motoren arbeiten.

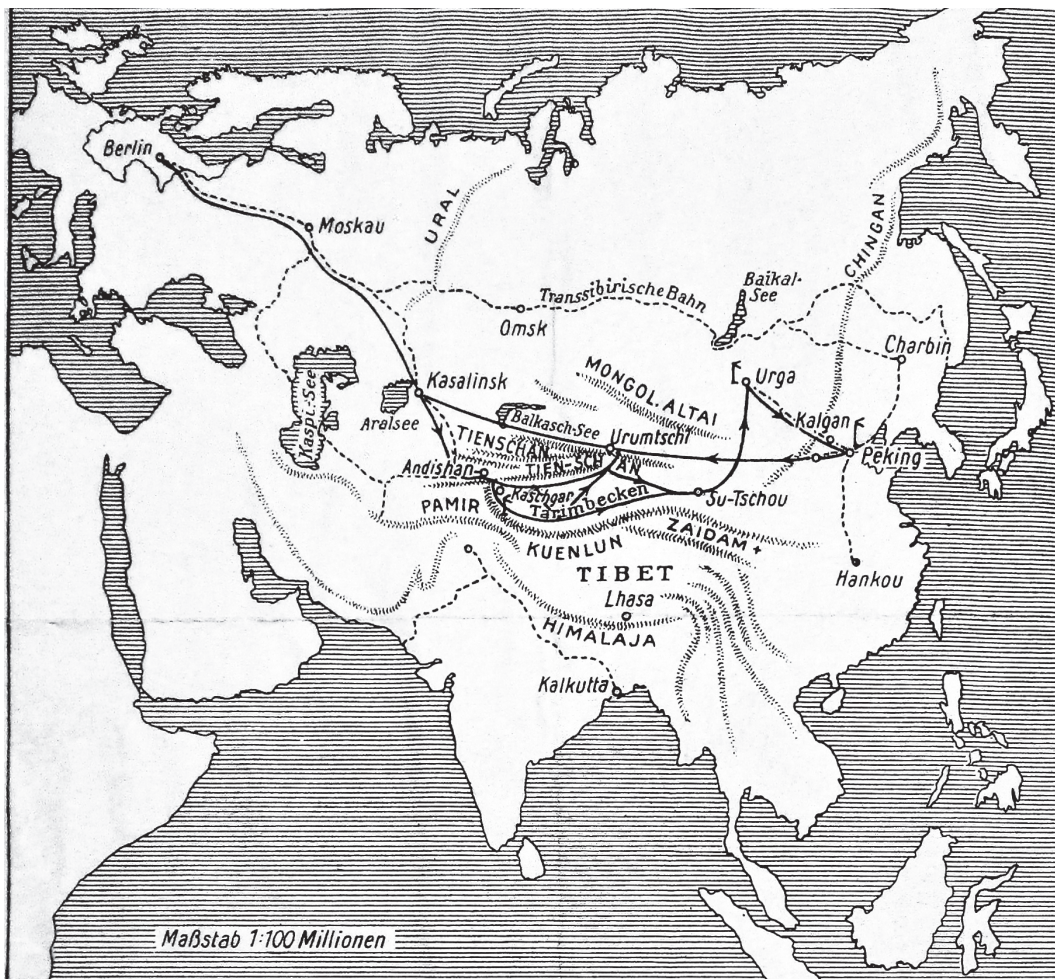
Ein weiterer Artikel erschien am 15. Januar 1927 mit dem Titel „Das Luftschiff zur Erforschung Zentralasiens“ in der Zeitschrift „Die Umschau. Frankfurt am Main“ aus der Feder des Geographen Paul Fickeler (1893–1959) (Abb. 5). Bezugnehmend auf den erfolgreichen Berlin-Peking-Testflug der Deutschen Luft Hansa im Sommer 1926 und die Zeitungsberichte über den Plan von Hedin und Eckener, veröffentlichte Fickeler ein interessantes Gedankenspiel. Wenn eine solche Luftschiffexpedition nach Asien durchgeführt werden sollte, hätte man die folgenden technischen, klimatischen und geographischen Bedingungen zu erörtern: Das Luftschiff müsste aufgrund der enorm hohen Gebirgskzüge Zentralasiens und der ständigen Weststürme während der Fahrt mit beträchtlichem Gasverlust rechnen. Für einen Forschungsflug seien Chinesisch-Turkestan¹⁷ und die Ostmongolei von besonderem Interesse, weshalb das Schiff das Tarimbecken mehrfach überfliegen müsste. Daher wäre Kashgar als Station geeignet, da es von Andischan, der nächsten Großstadt mit passender Infrastruktur in Russisch-Turkestan¹⁸ nur 400 km entfernt liegt. Für diese Expedition gäbe es einen besonders günstigen Einfahrtsweg nach Zentralasien, nämlich die Route Berlin-Moskau-Kaslinik-Andischan. Bei Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von nur 100 km pro Stunde würde ein Zeppelin die



Abb. 4: Ausschnitt aus der „Deutsche Allgemeine Zeitung Berlin“ vom 18. Juli 1926 (Quelle: Sven-Hedin-Stiftung, Stockholm, Zeitungsarchiv Jahrgang 1926; mit freundlicher Genehmigung der Sven-Hedin-Stiftung, Stockholm).

Fig. 4: Newspaper cutting of the „Deutsche Allgemeine Zeitung Berlin“ of July 18 1926 (Source: Sven-Hedin-Foundation, Stockholm, Newspaper archive, vol. 1926; by courtesy of Sven-Hedin-Foundation Stockholm)

5000 km Strecke Berlin-Kashgar in 50 Stunden zurücklegen. Der beste Zeitpunkt wäre nach Fickelers Auffassung im Spätsommer, etwa August bis September, wenn die zentralasiatischen Luftdruckminima am kräftigsten ausgebildet sind und die Monsunwinde am stärksten einströmen, so dass mit dem Wind gesegelt werden könnte. Die geographischen Karten Zentralasiens von Hedin und Aurel Stein bezeichnet er als bewundernswert, doch klafften dort noch viel Lücken, die mithilfe von Höhenfotoaufnahmen aus dem Zeppelin aufgefüllt werden könnten. Als weitere mögliche Forschungsaufgaben nannte er meteorologische Untersuchungen, die Feststellung von im Sande vergrabenen Ruinenstädten, eine Überquerung der wenig bekannten Ostmongolei zwischen dem Chingangebirge und Urga¹⁹, wo ein Ankermast mit Betriebsstoffdepot von der transsibirischen Bahn aus errichtet werden könnte. Nach einem Abstecher nach Peking könnte der Rückweg auf ziemlich gerader Linie zwischen den Gebirgsmauern des Mongolischen Altai und des Tian-Shan durch die Dsungarei erfolgen. Die 8000 km lange Strecke Peking-Berlin hätte in etwa 80 Stunden, also drei Tagen und sechs Stunden, bewältigt werden können. Im Ganzen würde es eine vorläufige Aufklärungsfahrt werden, sozusagen „aus der Vogelschau“, der die eigentliche Forschung auf dem Gebiet erst nachfolgen sollte. Schließlich „(...) wäre ein solcher Fernflug mehr



Karte von Asien mit der Fahrlinie des Luftschiffs (→) und den Ankermasten im Tarimbecken bei Urga, Peking und Kaschgar.

Abb. 5: Die Karte aus dem Zeitungsartikels von Paul Fickeler in der „Umschau“, Frankfurt am Main vom 15. Januar 1927 (Quelle: Sven-Hedin-Stiftung, Stockholm, Zeitungsarchiv Jahrgang 1927; mit freundlicher Genehmigung der Sven-Hedin-Stiftung, Stockholm).

Fig. 5: The map of Fickeler's article in the „Umschau“, Frankfurt am Main of January 15 1927 (Source: Sven-Hedin-Foundation, Stockholm, Newspaper archive, vol. 1927; by courtesy of Sven-Hedin-Foundation Stockholm)

zu werten als Probefahrt für die künftige Luft-Verbindung: Europa-Ostasien und als Beweis für Deutschlands eminentes technisches Können und langsamen Wiederaufstieg aus der Misere des Weltkriegs.“²⁰ Aus derartigen Veröffentlichungen²¹ kann man herauslesen, dass zumindest Teile der deutschen Öffentlichkeit der Meinung waren, dass die zivile und wissenschaftliche Nutzung von Luftfahrzeugen eine Art Auferstehung der deutschen Industrie und Wissenschaft nach der Niederlage des ersten Weltkrieges bedeuten würde.

Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Artikels war Hedin mit seinem Team bereits in Peking eingetroffen und wartete darauf, dass seine Expedition endlich nach dem Westen Chinas starten konnte. Seit den ersten Meldungen über die Kooperationsabsicht Hedins mit Eckener war bereits über ein halbes Jahr vergangen. Die Abmachungen der Junkers-Werke mit Hedin in Bezug auf die Flugexpedition nach Asien waren inzwischen vom Deutschen Reich übernommen worden und die Expedition bereits gestartet. Hedin erwähnte erst später gegenüber den Direktoren der Deutschen Luft Hansa, Erhard Milch (1892–1972) und Martin Wronsky (1877–1946) die Absicht seiner Kooperation mit Eckener. Er erläuterte, dass die Vereinbarung auf Initiative von Eckener zustande kam und bis Ende des gleichen Jahres verfolgt wurde. Zugleich stellte er fest: „durch unsere jetzige Expedition (mit der Deutschen

Luft Hansa) sind meine Pläne mit Eckener und Junkers, März und September 1925 automatisch annulliert.“²²

Die Details der Besprechungen mit Eckener 1925, zum Beispiel, ob Hedin diesen Luftschiffflug nach Tibet zusätzlich zu seiner Asien-Expedition angedacht hatte oder die Expedition gänzlich mit dem Luftschiff durchzuführen beabsichtigte, sind nicht bekannt.

ZUSAMMENFASSUNG

Hedins Plan einer großen wissenschaftlichen Expedition bestand seit 1912. Wie die Idee zu einer Flugexpedition zustande kam, wurde in Hedins zahlreichen Publikationen dagegen nicht deutlich. In einem Schreiben vom 15. Februar 1935 gratulierte Penck Hedin zu seinem 70. Geburtstag und erwähnte dabei die Flugexpedition „Sie (Hedins Schwester Alma Hedin) hat verraten, dass es Kreise der deutschen Luftschiffahrt waren, die dich nach China gelockt haben, worüber hierzulande noch ein großes Geheimnis gebreitet liegt, weswegen ich nicht gewagt habe, darauf anzuspüren.“²³ Dies unterstreicht, dass die Projekte und Bemühungen der Aeroarctic Hedin dazu inspirierten, seine längst geplante wissenschaftliche Expedition mit Flugzeugen oder mit Luftschiffen

durchzuführen. Was letztendlich bei der Entscheidung für das Flugzeug den Ausschlag gegeben hat, ist heute nicht eindeutig zu klären. Vermutlich waren die Konditionen seitens der Junkers-Werke, später des Deutschen Reichs durch die Deutsche Luft Hansa günstiger für Hedins Unternehmung. Schließlich wurde ihm über die Fluggeräte hinaus ein erheblicher Betrag zur Finanzierung der Expedition in Aussicht gestellt.

Sven Hedin war über seine vielfältigen Verbindungen und Bekanntschaften bestens innerhalb der deutschen Wissenschaft, Politik und Industrie vernetzt. Dies versetzte ihn in die Lage, mit der Unterstützung führender Unternehmen neueste Technologien und große Mittel für seine wissenschaftlichen Ziele zu erschließen. Er wäre somit, zusammen mit seinen Kollegen und Unterstützern, zu einem Pionier auf dem Gebiet der geographischen Fernerkundung geworden, hätte ihm die politische Situation in China nicht einen Strich durch die Rechnung gemacht.

ENDNOTEN

- 1) Der Sinologe Ferdinand Lessing, der Meteorologe Waldemar Haude, der Kameramann Paul Lieberenz, der Kartograph Manfred Bökenkamp, der Buchhalter Fritz Mühlenweg und die Flieger Freiherr Wilhelm Marschall von Bieberstein, Freiherr Bodo von Kaul, Freiherr Eugen von Massenbach, Eduard Zimmermann, Walter Heyder, Claus Hempel, Franz Josef Walz, Hans Eduard Dettmann und Job von Dewall. Firmenarchiv der Deutschen Luft-hansa AG, Liste der Teilnehmer der Expedition Sven Hedins.
- 2) Die Junkers Werke beabsichtigte 1925 eine Gesellschaft „Europa-Union“ zu gründen und ein innereuropäisches Flugnetz mit regelmäßigem Linienverkehr aufzubauen. Hedin sollte seine Heimat Schweden in der Gesellschaft vertreten. Aus diesem Anlass kam es zu der Absprache zwischen Hedin und Junkers und zur Übereinkunft über eine Forschungsexpedition mit Flugzeugen in Asien.
- 3) PA AA R 9208/3966, S.107-229 und KNAUSS (1927).
- 4) PA AA R 32935, II F 1976.
- 5) Die Summe kam aus dem Luftfahrtfonds des Reichshaushalts. PA AA R 9208/3567, S.59.
- 6) PA AA R 9208/3966, S.1-101.
- 7) Den englischen Begriff „blank of the maps“ übertrug Sven Hedin ins Deutsche in: <<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/unbekannte-orte-die-letzten-weissen-flecken-der-erde-a-937606.html>> (30.04.2017).
- 8) Der Begriff Zentralasien ist nicht einheitlich definiert, jedoch umfasst er überwiegend die Region der heutigen Staaten Kasachstan, Kirgisistan, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und die Mongolei sowie die angrenzenden Autonomiegebiete in China und Russland. Im Weiteren wurden hierfür die Begriffe Innerasien, Hochasien, Mittelasien und Turkestan verwendet. Letzterer wurde wiederum nach der damaligen territorialen Zugehörigkeit in Chinesisch-Turkestan bzw. Ostturkestan und Russisch-Turkestan bzw. Westturkestan unterteilt. Das Zielgebiet von Hedins Expedition war Ostturkestan, die heutige Autonome Provinz Xinjiang Uyghur in China. Neben Xinjiang gehören die Innere Mongolei und Tibet zu Zentralasien innerhalb Chinas (GUMPPENBERG & STEINBACH 2004, S.318-326 und Mark 2012, S.39-42).
- 9) Der Forschungsstand über Sven Hedin als Forschungsreisendem beschränkt sich in den letzten Jahrzehnten auf wenige Publikationen, wie in BRENNECKE (1991), BÖHM (2003), FAUDE (2005) und ODELBERG (2008). Umso mehr wurde seiner Verbindung zum Nationalsozialismus Aufmerksamkeit gewidmet, wie bei DANIELSSON (2005, 2016), HANNEMANN (2011), MEHMELE (2000) und ODELBERG (2012).
- 10) Brief von Hedin an Brockhaus am 12. September 1912, in: BROCKHAUS 1956, S.211f.
- 11) Beide Briefe von Penck an Hedin vom 26. Dezember 1924 und 22. Januar 1925, SHA 485 Tyskland O-Pers.
- 12) Blücher an Hedin vom 18. Oktober 1924, SHA 438 Tyskland Blücher.
- 13) Der erste Nonstopflug eines Luftschiffes über den Atlantik nach Amerika gelang Hugo Eckener am 15. Oktober 1924 mit dem Luftschiff Zeppelin LZ 126.
- 14) Brief von Blücher an einen Unbekannten sowie an Hedin, SHA 438 Tyskland Blücher.
- 15) Penck an Hedin vom 22. Januar 1925, SHA 485 Tyskland O-Pers.
- 16) „Ekstrabladet“, „Sveriger Dagbladet“, „Göteborgs Tidning“, „Handelsbladet“, „Morgonpost“, „Reclams Universum Leipzig“, „Berliner Woche“, „Deutsche Allgemeine Zeitung Berlin“, und „Nachrichten für Stadt und Land Magdeburg“. Alle Ausschnitte im Zeitungsarchiv, Jahrgang 1926, Sven-Hedin-Stiftung, Stockholm.
- 17) Siehe Anmerkung 8.
- 18) Siehe Anmerkung 8.
- 19) Das heutige Ulaanbaatar, die Hauptstadt der Mongolei.
- 20) Sven-Hedin-Stiftung, Zeitungsarchiv, Jahrgang 1927.
- 21) In Bezug auf den gelungenen Berlin-Peking-Flug der Deutschen Luft Hansa berichteten unter anderem das „Berliner Tageblatt“, die „Vossische Zeitung“, „Der Montag“, die „München Augsburger Abendzeitung“, die „Deutsche Allgemeine Zeitung“ und „Die Kölnische Volkszeitung“ mit ähnlichen Gedanken. PA AA R 9208/3966, S.157, 158, 162, 163, 221 und 226.
- 22) Hedin an Milch und Schröder am 15. Februar 1927, Bundesarchiv Militärarchiv N 179/76, Nachlass Erhard Milch, S.152.
- 23) Penck an Hedin am 15. Februar 1935, SHA 485 Tyskland O-Pers.

Quellenverzeichnis

Literatur

- Behringer, W. & Ott-Koptschalijski, C. (1991): Der Traum vom Fliegen: Zwischen Mythos und Technik. Frankfurt am Main.
- Böhm, H. (2003): Finanzierung der Zentralasienexpedition Sven Hedins: „Strengste Geheimhaltung wird von allen Beteiligten als unerlässlich angesehen“. - Erdkunde. Archiv wiss. Geographie 57: 40-54.
- Brennecke, D. (1991): Sven Hedin mit Selbstzeugnissen und Bilddokumenten. - Hamburg.
- Danielsson, S.K. (2005): The Intellectual Unmasked. Sven Hedin's Political Life from Pan-Germanism to National Socialism. Minnesota.
- Danielsson, S.K. (2016): The Explorer's Roadmap to National-Socialism. Sven Hedin, Geography and the Path to Genocide. Routledge.
- Faude, E. (2005): Fritz Mühlenweg – vom Bodensee in die Mongolei: eine biographische Annäherung an den Drogisten, Asien-Reisenden, Maler und Autor. - Lengwill.
- Hannemann, M. (2011): Die Freunde im Norden. Norwegen und Schweden im Kalkül der deutschen Revisionspolitik 1918–1939. Münster.
- Gumpfenberg, M. & Steinbach, U. (2004): Zentralasien: Geschichte, Politik, Wirtschaft: Ein Lexikon. - München.
- Lee, W.T. (1920): Airplanes and Geography. - Geograph. Rev. 10 (5): 310-325.

- Mark, R.* (2012): Im Schatten des „Great Game“: Deutsche „Weltpolitik“ und russischer Imperialismus in Zentralasien 1871-1914.- Schöningh.
- Mehmel, A.* (2000): Sven Hedin und nationalsozialistische Expansionspolitik. In: Geopolitik.- Grenzgänge im Zeitgeist Bd. 1. Potsdam, 189-238.
- Odelberg, A.* (2012): Och vi som beundrade varandra så mycket - Sven Hedin och Adolf Hitler.- Stockholm.
- Odelberg, A.* (2008): Äventyr på riktigt - berättelsen om upptäckaren Sven Hedin.- Stockholm.
- Reichert, F.* (2014): Asien und Europa im Mittelalter: Studien zur Geschichte des Reisens.- Göttingen.
- Scholz, R.* (1909): Die Eroberung der Luft. Ein Handbuch der Luftschiffahrt und Flugtechnik. Stuttgart.
- Schulz, G.M.* (2013): Der Einsatz und die Erfolge der Fliegerabteilung 304b in Palästina.- Blätter zur Geschichte der Luft- und Raumfahrt 19: 89-93.
- De Syon, G.* (2002): Zeppelin!: Germany and the Airship, 1900–1939. Baltimore.
- Wennerholm, E.* (1978): Sven Hedin 1865–1952. Wiesbaden.
<<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/unbekannte-orte-die-letzten-weissen-flecken-der-erde-a-937606.html>> (30.04.2017)
- Archive*
- Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG
PA AA (Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes in Berlin)
R 9208/3966 Deutsche Botschaft in China
R 32935 Forschungsexpedition Sven Hedins mit Flugzeugen nach West-Turkestan
R 9208/3567 Expedition Sven Hedin
Riksarkivet Stockholm, Sven Hedin Archiv
SHA 438 Tyskland Blücher
SHA 485 Tyskland O-Pers
SHA 440-445 Tyskland Brockhaus
Sven-Hedin-Stiftung, Etnografiska Museet, Stockholm, Zeitungsarchiv, Jahrgang 1926 und 1927
Brockhaus, S. (1956): Sven Hedin und Albert Brockhaus. Eine Freundschaft in Briefen zwischen Autor und Verleger. Leipzig.
Hedin, S. (1967): Reisen mit Sven Hedin. Wiesbaden.
Hedin, S. (1951): Große Männer denen ich begegnete. Wiesbaden.
Hedin, S. (1928): Mein Leben als Entdecker. Leipzig.
Hedin, S. (1922): General Prschewalskij in Innerasien. Leipzig.
Knauss, R. (1927): Im Großflugzeug nach Peking. Der erste Weltflug der Deutschen Luft Hansa. Berlin.