

FINANZIERUNG DER ZENTRALASIENEXPEDITION SVEN HEDINS¹⁾

„Strengste Geheimhaltung wird von allen Beteiligten als unerlässlich angesehen“

HANS BÖHM

Summary: Financing of Sven Hedin's Central Asia Expedition

The Central Asia Expedition of the “last great overland traveller in history” (BECK 1971) was not financed by German Lufthansa, as has been stated in literature with reference to SVEN HEDIN. Lufthansa – not unlike the DFG in 1940 – acted merely as the accounting department for financial pledges made by the German Government. As arranged with Stresemann, who was the foreign minister in 1926, funding for the expedition was given subject to the condition that financial support was not to be made public. Posing as additional scientific staff, German military personnel were to partake in the enterprise under the cover of Lufthansa.

Excessive expenditure for the expedition not only aroused the suspicion of espionage in Chinese military circles, but also in scientific ones. The protests of nationally-minded academics had the effect of allowing the expedition or “mission” to proceed only if accompanied by a substantial number of Chinese scientists. In the following years the contract regarding this point became obligatory for all foreign travellers engaged in research. In the Spring of 1928 HEDIN was called back to Europe, since the government in Sinkiang refused the right to use Chinese air space, and the German government withdrew its grant.

Zusammenfassung: Die Zentralasienexpedition des „letzten großen Landreisenden der Geschichte“ (BECK 1971) wurde nicht von der Deutschen Lufthansa finanziert, wie unter Berufung auf HEDIN in der Literatur behauptet wird. Die Lufthansa war – ähnlich wie die DFG in den 40er Jahren – nur Rechnungsstelle für finanzielle Zusagen der Deutschen Regierung. Die Finanzierung der Expedition war 1926 in Absprache mit Reichsaußenminister Stresemann an die Bedingung geknüpft, die Unterstützung dürfe in der Öffentlichkeit nicht bekannt werden. Unter dem Deckmantel der Lufthansa sollte deutsches Militär als wissenschaftliches Begleitpersonal deklariert an dem Unternehmen teilnehmen.

Der übermäßige Aufwand der Expedition erregte nicht nur in politischen, sondern auch in wissenschaftlichen Kreisen Chinas den Verdacht der Spionage. Der Protest der national gesinnten Akademiker bewirkte, dass die Expedition bzw. „Mission“ nur unter Beteiligung einer größeren Zahl chinesischer Wissenschaftler durchgeführt werden durfte. Der diesbezügliche Vertrag wurde in der Folgezeit verbindlich für alle ausländischen Forschungsreisenden. Im Frühjahr 1928 wurde HEDIN nach Europa beordert, weil die Regierung in Sinkiang die Überflugrechte verweigerte und die deutsche Regierung die Fördermittel zurückzog.

„Große Summen [...] hatte er nicht!“

Im August 1919 deutete SVEN HEDIN seinem deutschen Freund und Verleger ALBERT BROCKHAUS eher beiläufig in einem Brief seine Vision einer großen

Expedition nach Zentralasien an, die „die größte“ werden solle, „die je in Asien gewesen“ und „die größte, die von Schweden ausgegangen“ sei. Erläuternd fügte er hinzu, diese „werde etwa 10 Mitarbeiter haben und ein Hauptquartier im Herzen von Asien. [...] Es [werde] viel mehr Dramatisches in einer solchen Expedition vorkommen als in einer gewöhnlichen, wie die früheren, die [er] nur als Vorbereitung und Schule für die große betrachte [...] Sie [werde] aber wenigstens eine Million Kronen kosten.“ Die abschließende Frage: „Wo kriege ich so viel Geld?“²⁾ konnte ihm sein Freund angesichts der schwierigen Wirtschaftslage Deutschlands unmittelbar nach Unterzeichnung des Friedensvertrages von Versailles ebensowenig beantworten wie

¹⁾ Der Beitrag beruht auf Ergebnissen des von der DFG dankenswerterweise geförderten Projektes „Sven Hedin und die deutsche Geographie“. Mein Dank gilt auch Astrid Mehmel und Christoph Spieker für ihre Mitarbeit. Der in diesem Beitrag aufgegriffene Teilaspekt thematisiert die Verbindung von Wissenschaftsförderung und Politik in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Vergleichbare Fragestellungen verfolgte Sabine Höhler am Max-Planck-Institut für Wissenschaftsgeschichte in Berlin mit ihren Arbeiten über die „Deutsche Atlantische Expedition“ von 1925–1927, die ein wissenschaftliches Prestigeobjekt der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft war und zur neuerlichen Profilierung Deutschlands als Wissenschaftsnation beitragen sollte.

²⁾ S. HEDIN an A. BROCKHAUS 6. 8. 1919 in: BROCKHAUS (1942, 307). 1926 entsprachen 100 schwedische Kronen RM 112,41 (Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1931, Jg. 50, Berlin 1931, 356), d. h. HEDIN veranschlagte die geplante Expedition auf RM 1,124 Mio.

1912, als ihn HEDIN erstmals „Strictissime privatim!“ in seine asiatischen Pläne eingeweiht hatte.³⁾

Anfang 1923 begann für HEDIN seine „Reise um die Erde“, die ihn nach einer achtmonatigen Besichtigungs- und Vortragsreise durch die Vereinigten Staaten⁴⁾ Ende des Jahres über Japan, Peking, Moskau und Petersburg wieder zurück nach Schweden brachte. Kaum heimgekehrt befand er sich nach einer zwischenzeitlich überaus produktiven schriftstellerischen Tätigkeit bereits im Herbst 1926⁵⁾ als „Leiter und Organisator der größten wissenschaftlichen Expedition, die [je] in das Herz des größten Kontinents gezogen ist“⁶⁾ auf dem Weg von Stockholm nach Peking. Im Vorwort des Reiseberichts über den ersten Teil dieser Zentralasien-Expedition dankt HEDIN 1928 „vor

³⁾ S. HEDIN an A. BROCKHAUS 12. 9. 1912 in: BROCKHAUS (1942, 211–213; Abschrift auch unter SHA 440 Tyskland Brockhaus 1903–1913). In diesem Brief veranschlagte HEDIN die Kosten der „größten Landreise aller Zeiten“ auf 400.000 Kronen, von denen er aus eigenen Mitteln 200.000 Kronen aufzubringen gedachte. Hinsichtlich des Differenzbetrages hoffte er auf großzügige Kredite seiner Verleger, denen das Risiko jedoch zu groß schien.

⁴⁾ HEDIN hatte seine Reise in die USA u. a. auch mit der Erwartung verbunden, dort Sponsoren für eine neue zentralasiatische Expedition gewinnen zu können. Diese Vermutung wird durch eine Anmerkung in einem Brief des mit HEDIN eng befreundeten E. TIESSEN vom 25. 10. 1924 gestützt: „[...] Dass sogar sie mit Ihrem Reiseplan nicht vorwärts kommen, ist mir eine schwere Enttäuschung. Ich hatte gehofft, sie hätten bei Ihrer letzten Weltreise das Nötigste zusammengebracht. Gibt es nicht auch für Sie einen amerikanischen Nabob^{*)} von genug Geld und Eitelkeit, der die Mittel herausrickt, wenn sein Name mit Ihrem zusammen auf die Flagge der Expedition gesetzt wird?“

[*) Nabob: pejorativ für einen in Indien reich gewordenen Engländer] (SHA 499 Tyskland Tiessen). In diesem, wie in allen folgenden Zitaten wurden Orthographie und Zeichensetzung des Originals beibehalten.

⁵⁾ Unter dem Datum seiner Abreise aus Europa, dem 26. 10. 1926, schrieb S. HEDIN an den Leiter der deutschen Zentralasienexpedition 1927/28, EMIL TRINKLER (* 19. 5. 1896, † 19. 4. 1931): „[...] Es freut mich sehr dass Sie die Pässe und Visen der Chinesen erhalten haben. Es ist gar nicht ausgeschlossen dass wir uns irgendwo in Ostturkestan begegnen. Aber noch schweben immer meine Pläne so sehr, dass ich nichts bestimmtes sagen kann. Sehr viel hängt von den Kriegsbewegungen von Tsching-tso-ling und Feng-yü-hsiang ab. Ich wäre Ihnen sehr dankbar wenn Sie inzwischen Niemandem verraten dass ich überhaupt an eine asiatische Reise denke. Denn von dem Augenblick als es bekannt wird, werde ich von Briefen der Zeitungsmenschen überschwemmt.“ [IFL K. 273, Nr. 313] Offensichtlich ließ HEDIN seinen „verehrten und lieben Freund“ bewusst im Unklaren über seine inzwischen sehr konkreten Expeditionspläne.

⁶⁾ WENNERHOLM (1978, 173).

allen den Deutschen“, deren „Ritterlichkeit“ und „Entgegenkommen“ er nie vergessen werde und fügt hinzu, dass „die Zusammenarbeit mit den leitenden Männern der Luft-Hansa [...] jederzeit das Gepräge aufrichtigen Vertrauens und besten Einvernehmens getragen“ habe.⁷⁾ Diese und ähnlich lautende Erklärungen in dem 1938 publizierten autobiographischen Werk „Fünfzig Jahre Deutschland“ haben den Eindruck entstehen lassen, die Deutsche Lufthansa sei an der Finanzierung des Großunternehmens wesentlich beteiligt gewesen.⁸⁾ Dafür gibt es aber im Archiv der Lufthansa keinerlei Belege.⁹⁾

In einer zusammenfassenden Bemerkung, die von allen Biographen bisher in „Fünfzig Jahre Deutschland“ übersehen wurde, bedankt sich HEDIN dafür, dass „die Deutsche Lufthansa und die damalige deutsche Regierung [...] die Finanzierung übernahmen“.¹⁰⁾ Dies ist die einzige Stelle in den Veröffentlichungen HEDINS, in der, wenn auch recht vage, auf die finanzielle Beteiligung der deutschen Regierung und indirekt auf die Minister Krohne und Stresemann verwiesen wird.

Das von HEDIN gehütete Geheimnis¹¹⁾ um die

⁷⁾ HEDIN ([1928] ¹⁰1940, VI). Auf Seite 74 bemerkt er hier: „In Deutschland fand ich Verständnis, Interesse und Sympathie für meinen Plan, und in Deutschland fand ich freigebige Mäzene.“ Dieser abenteuerliche Reiseroman wurde im Lektorat des Brockhaus Verlages auf der Basis von HEDINS Tagebüchern und Zeitungsartikeln – im „Brockhaus-Stil“ – zusammengestellt (vgl. BÖHM 2002). 1935 hob HEDIN in Petermanns Mitteilungen lobend hervor: „Die leitenden Männer in der Deutschen Luft-Hansa zeigten mir ein Vertrauen, ein Interesse und eine Freigebigkeit, die auch zu meinen kostbarsten Erinnerungen gehören.“ (HEDIN 1935, 275). In der apoletischen Diktion HERRMANNS (1937, 324) bekam HEDIN „dank des Zutrauens, das die ganze zivilisierte Welt“ ihm entgegenbrachte, „so viele Geldmittel zusammen, daß er diesmal mit einem ganzen Stab von Spezialforschern“ aufbrechen konnte.

⁸⁾ Hier führt HEDIN u. a. aus: „Da Junkers unsere Abmachungen nicht einhalten konnte, trat die Deutsche Luft-hansa an seine Stelle. Sie erklärte sich bereit, die große Expedition nach Innerasien durchzuführen [...] Die Lufthansa übernahm alle Kosten [...]“ (HEDIN 1938, 231).

⁹⁾ Freundlicher Hinweis von BERND LIEBNER, Hamburg.

¹⁰⁾ HEDIN (1938, 238).

¹¹⁾ In seinem Glückwunsch zum 70. Geburtstag von S. HEDIN bemerkte A. PENCK am 15. 2. 1935: „Deine Schwester [...] hat verraten, dass es Kreise der Deutschen Luftschiffahrt waren, die Dich nach China gelockt haben, worüber hierzulande noch ein grosses Geheimnis gebrütet liegt, deswegen ich nicht gewagt habe, darauf anzuspielen. Um so freudiger ergreife ich die Gelegenheit, Deiner politischen Einstellung Deutschlands gegenüber zu gedenken. Ich habe auch allen Grund, anzunehmen, dass die Reichsregierung dasselbe tun wird.“ (SHA 485 Tyskland O-Pers).

Finanzierung seiner letzten Expedition lässt sich heute aufgrund einiger Dokumente im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes¹²⁾ in Berlin klären. In diesen wird nicht nur bestätigt, dass das Deutsche Reich die insolventen Junkers-Werke übernahm, sie belegen auch, dass die Regierung das 1925 HEDIN von Junkers gegebene Versprechen, „Flugzeuge für die geographische Forschung in China zur Verfügung zu stellen“, eingelöst hat¹³⁾. Die 1926 vom Deutschen Reich erteilte Zusage einer finanziellen Unterstützung war in Absprache mit Reichsaußenminister Stresemann an die Bedingung geknüpft, HEDIN habe in der Öffentlichkeit zu erklären, die Durchführung des Unternehmens läge in Händen der Lufthansa, über die dann auch formal alle Abrechnungen abgewickelt wurden. Unter dem Deckmantel der Lufthansa sollte deutsches Militär als wissenschaftliches Begleitpersonal deklariert teilnehmen und offiziell eine Kontinentalflugroute von Berlin nach Peking erkunden. Im übrigen galt für beide Vertragsparteien, die Reichsregierung und HEDIN, strengste Geheimhaltung.¹⁴⁾ Neben einer „Anfangsförderung“ in unbekannter Höhe (wahrscheinlich etwas weniger als RM 1 Mio.) erhielt HEDIN 1926 vom Reichsverkehrsministerium RM 1,5 Mio. für seine Expedition, dies entspricht heute etwa einer Summe von 6,5 Mio. Euro.¹⁵⁾ Vereinbarungsgemäß war deren

¹²⁾ PAAA, R 32935 „Forschungsexpedition Sven Hedins mit Flugzeugen nach Ost-Turkestan“.

¹³⁾ Getreu der mit der deutschen Regierung abgesprochenen Sprachregelung bemerkte HEDIN 1935: „Niemals werde ich vergessen, welche Dankbarkeit ich Prof. Hugo Junkers in Dessau schuldig bin für die Wärme und die Begeisterung, mit der er bei meinem Besuch in seinem Heim am 5. September 1925 meine Pläne aufnahm [...] Er erklärte sich bereit eine Expedition auszurüsten, deren Ziel es sein sollte, die schwerzugänglichsten Teile von Mittelasien und Tibet mit Hilfe von Junkers-Flugzeugen zu erforschen und zu rekonoszieren. Die Umstände fügten es so, daß bereits im folgenden Jahr die Deutsche Luft-Hansa die Versprechungen Prof. Junkers als die ihrigen betrachtete und übernahm [...]“ (HEDIN 1935, 275).

¹⁴⁾ In einem von der deutschen Gesandtschaft in Stockholm am 4. 9. 1926 nach dem Besuch von Reichsverkehrsminister Dr. Krohne als „Ganz geheim“ deklarierten Schriftstück heißt es u. a.: „Die Ausführung des Unternehmens würde in den Händen der Lufthansa liegen. Eine finanzielle Beteiligung des Reichs dürfte nach aussen nicht in Erscheinung treten. Strengste Geheimhaltung wird von allen Beteiligten als unerlässlich angesehen“ (PAAA, R 32935).

¹⁵⁾ Zum Vergleich wurde das Anfangsgehalt eines ledigen Oberregierungsrates gewählt. Als weitere Orientierung kann auch die Summe von RM 6 Mio. herangezogen werden, die der Deutsche Reichstag am 12. 6. 1929 als „Transeurasia-Anleihe“ für die Errichtung einer asiatischen Fluglinie billigte. Wegen der angespannten Haushaltslage wurden diese Mittel aber nie bereitgestellt (WIETHOFF 1975, 121).

Herkunft in der Öffentlichkeit zu verschweigen. Daher enthält auch erst die Hedin-Biographie WENNERHOLMS (1978) einen Hinweis auf diesen Geldbetrag.¹⁶⁾

„Stolze Pläne über die Eroberung Asiens von der Luft aus“

Bereits im Herbst 1912 hatte HEDIN seinem Verleger BROCKHAUS schon einmal den Plan einer „ganz grandiosen Reise nach Innerasien“ mit 8 Fachmännern und einer „Eskorte von 12 [schwedischen] Trabanten“ vorgestellt. Diese Expedition solle in „verschiedene Abteilungen“, zwischen denen HEDIN zu „circulieren“ gedachte, gegliedert sein und „Vorstöße durch verbotenes Land in Tibet und quer durch die Mitte der Taklamakan-Wüste“ vornehmen. Um seinem Freund auch dieses Unternehmen als Quelle zukünftiger Abenteuerromane schmackhaft zu machen und ihn als großzügigen Kreditgeber zu gewinnen, ergänzte HEDIN: „Das ganze wird aber eben deshalb sehr romantisch, weil es eine Handvoll Schweden ist, die den ganzen Osten erobert, wie in den Tagen Carls d. XII^{ten}. Ein neues spannendes Moment wird eben das Zusammenhalten meines kleinen Heeres. [...] Mit schwed. Soldaten kann ich überall durchkommen, auch in den gefährlichen Gebieten zwischen Tibet und Szetchwan oder Jünnan. Es liegt auch ein nationaler Gedanke darin – ich werde zeigen können, was man mit schwedischen Soldaten machen kann und wozu sie taugen, wenn das Land in Gefahr kommt.“¹⁷⁾ BROCKHAUS übersah in diesen Bemerkungen keineswegs die geschickt versteckte Verknüpfung seiner eigenen Verlagswerbung vom „todesmutigen Forschungsreisenden“ und „Eroberer Innerasiens“ mit dem durch HEDINS „Warnungsruf“ ausgelösten politischen Diskurs von der „russischen Gefahr“. Aber auf ein derart unkalkulierbares Risiko konnte er sich als Verleger nicht einlassen, denn auch bei HEDIN sei eine sensationelle Reise mit unerwarteter Rückkehr nicht garantiert. Im übrigen – und das muss HEDIN nahezu geschockt haben – hätte ihn die „streng vertrauliche Bekanntgabe“ der großen Reisepläne „wenig überrascht“.¹⁸⁾

Der Erste Weltkrieg, der den Forschungsreisenden zum Kriegsberichterstatteer und „großen Freund Deutschlands“ werden ließ, verhinderte zunächst die

¹⁶⁾ „Drei Flugzeuge und die meteorologische Ausrüstung wurden zur Verfügung gestellt, ebenso die beachtliche Summe von eineinhalb Millionen Mark.“ (WENNERHOLM 1978, 176; schwed. Ausg. S. 202).

¹⁷⁾ Vgl. Anm. 3.

¹⁸⁾ A. BROCKHAUS an S. HEDIN 28. 9. 1912 in: BROCKHAUS (1942, 213–216; hier S. 215).

Realisierung der zentralasiatischen Pläne. Diese griff HEDIN erst wieder modifiziert nach Kriegsende auf. Entscheidend für die Änderung der Gesamtkonzeption waren seine Erfahrungen an der deutschen Ostfront 1915, insbesondere der Flug mit einem Doppeldecker über einem Frontabschnitt in den Karpaten¹⁹⁾. Dieses Erlebnis weckte bei HEDIN die Vision einer modernen, mit Flugzeugen und Flugaufklärung unterstützten Expedition.²⁰⁾ Rückblickend glaubte er 1938, bereits 1915 „ein Vorgefühl“ dafür gehabt zu haben, dass „ein völlig aus Metall erbautes Flugzeug [...] eine ungeheure Bedeutung für [...] Entdeckungsreisen in noch unbekannt[e] Teile[n] der Erde haben würde“.²¹⁾ Seine „stolzen Pläne über die Eroberung Asiens von der Luft aus“²²⁾ nahmen 1925 nach einem Treffen mit Hugo Junkers konkretere Formen an. Junkers²³⁾ hatte 1923 die Junkers Flugverkehr AG gegründet und war bestrebt, von Europa ausgehend ein weltumspannendes Flugliniennetz aufzubauen. Betreiber sollte eine noch zu gründende Flugverkehrsgesellschaft „Europa-Union“ sein, in deren Vorstand die europäischen Länder durch international anerkannte Wissenschaftler vertreten sein sollten, u. a. Nansen für Norwegen und HEDIN für Schweden. 1925 nahm Junkers die zentralasiatischen Pläne HEDINS begeistert auf und sicherte ihm die Finanzierung einer Flugexpedition zu.

¹⁹⁾ HEDIN (1916, 219ff.).

²⁰⁾ Nach den Erfahrungen des Ersten Weltkrieges wurde die Idee, Flugzeuge bzw. Luftschiffe unter Zuhilfenahme der Stereophotogrammetrie zur Erforschung bislang unbekannter Regionen einzusetzen, in vielen wissenschaftlichen Gremien diskutiert. Großes Aufsehen erregten in den Jahren 1923 bis 1925 die Flüge R. Amundsens in die Nordpolarregion. 1924 gründete Fridtjof Nansen die „Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen“ (Aeroarctic). Von deutscher Seite unterstützten diese Projekt u. a. A. Penck, A. Merz, L. Breitfuß und der Geodät E. Kohlshütter. Anfang 1925 regte Hedin an, die neue Methode nach ihrem erfolgreichen Einsatz in der Nordpolarregion auch in anderen bislang unbekanntem Teilen der Erde zu verwenden. In einem Brief vom 25. 2. 1925 teilte KOHLSCHÜTTER HEDIN u. a. mit, dass sich „unsere Reichsregierung [...] zwar für den Plan [interessiere] [...] ihn aber auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten [betrachte], wodurch die Sache etwas verwickelter [werde], als der Ausschuß sie sich gedacht hatte“ [SHA 475 Tyskland KI-Kr]. Die erste Luftschiff-Expedition in das Nordpolargebiet kam 1931 zustande. Vgl. auch DALMAN (1925).

²¹⁾ HEDIN (1938, 220).

²²⁾ HEDIN (1938, 225).

²³⁾ Hugo Junkers (* 3.2.1859, † 3.2.1935) gründete 1913 die Junkers-Motorenbau GmbH in Dessau und 1919 ebendort die Junkers-Flugzeugwerke AG. 1915 baute er das erste Ganzmetallflugzeug.

Wirtschaftliche Schwierigkeiten des Unternehmens²⁴⁾ und Gerüchte, die Reichsregierung beabsichtige die Aktienmehrheit bei den Junkers-Werken zu übernehmen, veranlassten HEDIN Ende Mai 1926, eine Stellungnahme zugunsten von Junkers unter der Überschrift „Für einen deutschen Pfadfinder“ im Berliner Tageblatt²⁵⁾ zu publizieren. Er habe, stellte er darin einleitend fest, Berichte deutscher Zeitungen mit „Schmerz und Verwunderung“ zur Kenntnis genommen, in denen die „Vernichtung der früher so lebenskräftigen, über die ganze Erde bekannten Junkers-Flugzeugwerke A.-G.“ durch die Reichsregierung angezeigt werde. Zur Bekräftigung seiner Parteinahme konstatierte er, die Flugzeugindustrie sei nach der „barbarische[n] Behandlung, die durch den Krieg und besonders durch den Versailler Frieden Deutschland zuteil wurde“, eines der Mittel, „die den Deutschen helfen würden, ihr Ansehen und ihre Stellung in der Welt wieder zu gewinnen“. Deutschland habe die „Aussicht, durch eine ruhige und friedliche Eroberung der Luftwege in verschiedenen Kontinenten einen Ersatz für [den] verlorenen Platz im Welthandel zu gewinnen“. Diese Feststellung²⁶⁾, die dem allgemeinen Diskurs in

²⁴⁾ Die finanziellen Schwierigkeiten, in die Junkers 1925 geraten war, schienen die hoffnungsvoll aufgegriffenen Pläne zunichte zu machen. HEDIN erschien jetzt alles „zwecklos und traurig“, wie er seinem Freund E. TIESSEN Ende des Jahres schrieb. Dieser versuchte ihn in seiner Antwort vom Neujahrstage 1926, aufzuheitern: „[...] wenn sie eine [Antwort] wünschten, dann wäre es die: Sven Hedin rüstet wieder, er bricht auf, ist unterwegs.“ (SHA 499 Tyskland Tiessen). Noch am 26. 3. 1922 hatte HEDIN E. TRINKLER, der ihn wegen einer geplanten Zentralasien-Expedition um Rat gefragt hatte, in einem Brief anvertraut: „[...] Ich selbst habe kaum Pläne auf eine Reise, jedenfalls nicht jetzt. Augenblicklich ist es absolut unmöglich in Schweden das notwendige Geld aufzubringen. Das ganze Land wird allmählich, wie die übrige Welt, zu einem Armenhaus verwandelt. Nur wann kommen die besseren Zeiten, die Morgenröte der neuen Zeit? Als die kommt bin ich wohl schon viel zu alt für lange Reisen. Hoffentlich wird es Ihnen gelingen alle Schwierigkeiten zu überwinden. Sie würden gewiss eine ganz grossartige Reise ausführen können und dabei sehr viel für die Wissenschaft leisten.“ [IfL K. 273, Nr. 304] TRINKLER hatte inzwischen die Zusage einer finanziellen Unterstützung für eine weitere Zentralasiexpedition durch die Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft erhalten und HEDINS hochtrabende Pläne drohten zu scheitern.

²⁵⁾ HEDIN, Berliner Tageblatt 23.5.1926. Teilweise abgedruckt in HEDIN (1938, 226–227). Vollständige Kopie in PAAA, R 32935.

²⁶⁾ Ganz in der NS-Diktion stellte HEDIN 1938 heraus: „Von Deutschland, dem klassischen Land der Luftschiffe und Flugzeuge, wird die völlige Eroberung und Beherrschung der

der Weimarer Republik entsprach,²⁷⁾ dürfte kaum Anlass einer Verstimmung der Reichsregierung gewesen sein. Problematischer waren hier schon eher die Unterstellung einer gezielten Sabotage eines florierenden Unternehmens sowie HEDINs Verweis auf Henry Ford, der den Vorteil gehabt habe, „einer Nation anzugehören, deren Behörden ihm volle Freiheit [ließ], seine eminente Begabung zu entwickeln und nicht ihre zufällige Machtstellung dazu benutz[t]e, [ihm] mit kleinlicher Kurzsichtigkeit Steine auf seinen Weg zu legen.“²⁸⁾ Nicht die Alliierten oder die ausländische Konkurrenz seien es, die die deutsche Flugzeugindustrie lahmlegten, es seien vielmehr die Reichsbehörden und die „um sich greifende bürokratische Finanzierung“.

Wenige Tage nach der Veröffentlichung des Artikels im Berliner Tageblatt unterrichtete der mit HEDIN befreundete deutsche Gesandte in Stockholm, v. ROSENBERG, das Auswärtige Amt in Berlin über eine Angelegenheit, „über die [er] bisher auf Wunsch des Hauptbeteiligten stillschweigen [...] musste“:

„Die Junkerswerke haben im vorigen Jahr Sven Hedin die Offerte gemacht, ihm Flugzeuge für geographische Forschungen in China zur Verfügung zu stellen. Sie haben dabei ausgeführt, sie beabsichtigten, China für den Flugverkehr zu erschliessen. Zu diesem Zwecke solle zunächst eine Propaganda-Fahrt von Deutschland über das europäische Russland und Sibirien nach Peking unter nomineller Führung von Hedin unternommen werden. In Peking würden Hedin Flugzeuge für Forschungsexpeditionen zur Verfügung gestellt werden, deren Routenfestlegung Hedin zu übernehmen hätte. Nach Durchführung dieser Expeditionen solle der Rückflug über Turkestan und Persien genommen werden, um einen Weg zu finden, der weniger verschneit ist als der sibirische und daher auch im Winter Landungsmöglichkeiten bietet. Auch hierbei sollte Hedin als Führer dienen.

Als Startzeit war Mai d.J. in Aussicht genommen.

Junkers hatte sich verpflichtet, sämtliche Kosten einschliesslich der für Anlegung von Benzin-Depots im Innern Chinas, für Filmmaterial und alle wissenschaftlichen Instrumente zu tragen. Er hatte in Aussicht gestellt, bald möglichst

einen Herrn Cordes nach China zu entsenden, der an Ort und Stelle, alle Vorbereitungen treffen solle.

[...]

Hedin hat sich sofort nach Abschluss dieser Vereinbarung an's Werk gemacht. Nach Bestimmung der zu erforschenden Gebiete und Formulierung der dort zu lösenden Aufgaben hat er im einzelnen die Routen festgelegt, die Benzin-Depots bestimmt, die Transportmittel und Transportkosten an Ort und Stelle berechnet, die Landungsmöglichkeiten ermittelt, die vorhandenen Angaben über klimatische und meteorologische Verhältnisse und die Niveauunterschiede zusammengestellt und somit von sich aus die Vorarbeiten ausgeführt, die von seiner Seite zu machen waren.

Was Junkers dem gegenüber geleistet hat, entzieht sich meiner Kenntnis. [...] Im März hat er [Hedin] sich veranlasst gesehen, selbst nach Dessau zu fahren, um dort mündlich Genaueres zu hören. Damals ist ihm von Professor Junkers gesagt worden, dass einige Differenzen der Werke mit dem Fiskus möglicherweise retardierend wirken könnten, dass aber ein Gutachten des Reichsgerichtspräsidenten bevorstände, das diese Differenzen beilegen würde. [...]

Hedin ist über das Ausmass und die Gründe der Krise nicht richtig unterrichtet. Auf Grund von früheren Unterhaltungen mit Junkers und dessen Herren hat er seit einiger Zeit die irrige Vorstellung, dass der Staat durch Monopolisierungstendenzen die Junkerswerke lahm legen will. [...]

Wenn ich meine Ansicht über die Frage äussern darf, so geht sie dahin: Wenn die Regierung die Junkerswerke sanieren will, und die Absicht hat, die Gläubiger zu befriedigen, so darf meines Erachtens auch nicht an den Ansprüchen vorübergegangen werden, die Hedin aus seinen Abmachungen mit Junkers gewonnen hat. Eine andere Haltung würde aus Gründen des Anstandes und der Billigkeit wie aus politischen Gründen bedenklich sein. [...]“²⁹⁾

Diesem Schreiben, das v. ROSENBERG mit der dringenden Empfehlung, HEDIN nicht mit billigen Entschädigungen abfinden zu wollen, schloss, ist ein Vermerk beigefügt, der die deutsche Gesandtschaft in Stockholm beauftragt, „Sven Hedin über die tatsächliche Lage der Firma Junkers und die völlige Grundlosigkeit der von ihm gegen das Reichsverkehrsministerium erhobenen Angriffe aufzuklären“. Man erwarte dann von HEDIN, dass er „von sich aus die erforderlichen Schritte tun [werde], um die durch den Artikel hervorgerufene berechnete Mißstimmung zu beseitigen“. Diese Aufgabe übernahm in Absprache mit Außenminister STRESEMANN Gesandtschaftssekretär v. BLÜCHER. Diesem hatte sich HEDIN bereits in einem ausführlichen Brief, der die Frage enthielt, „weshalb soll ich mich immer für dieses Reich opfern, das mir nur Hindernisse im Weg aufbaut“, anvertraut.³⁰⁾ Mit der Bitte, seine „rückhalt-

Atmosphäre ausgehen. Wenn den Deutschen auch seit 1919 hartnäckig die Rückgabe ihrer Kolonien versagt worden ist, können sie doch nicht daran gehindert werden, Ihre Macht im Luftmeer auszudehnen.“ (HEDIN 1938, 236). HEDINs apologetische Diktion von 1938 hatte auch noch einen anderen Hintergrund, er benötigte Geldmittel, um HAUDES Forschungsergebnisse zur Klimatologie und Meteorologie Innerasiens publizieren zu können.

²⁷⁾ Vgl. WIETHOFF (1975, 46 ff.).

²⁸⁾ Diese Passage des Artikels wurde von HEDIN in „Fünfzig Jahre Deutschland“ (1938, 226–227) nicht zitiert. Vermutlich geschah dies auf Anraten der Zensoren im Reichspropagandaministerium.

²⁹⁾ Schreiben vom 28.5.1926 (PAAA, R 32935, II F 1494).

³⁰⁾ v. BLÜCHER an Außenminister STRESEMANN 9.6.1926 (PAAA, R 32935).

los-offene Darstellung der Junkers-Krise“ vertraulich zu behandeln, da die „Oeffentlichkeit, vor allem des Auslands [...] aus den verschiedensten Gründen nichts davon erfahren“ dürfe, erläuterte v. BLÜCHER HEDIN schriftlich die hoffnungslose Finanzsituation des Unternehmens, das nicht zuletzt auch aus „außenpolitischen Gründen“ vom Reich nur durch den „ungeheuren Betrag von über 18 Millionen“ RM vor einem Konkurs gerettet werden konnte. Angesichts der bestehenden Engpässe, deren Beseitigung im Etatsjahr 1926 weitere Reichsmittel in Höhe von RM 17 Mio. erfordere, könne er nicht verstehen, dass Junkers „ein so großes Projekt, wie die China-Expedition, entworfen und unsere große geographische Kapazität in diese Angelegenheit hineinziehen konnte, ohne auch nur anzudeuten, daß die Mittelbeschaffung nicht nur unsicher, sondern geradezu aussichtslos erschien“. V. BLÜCHER versicherte, nicht nur er und v. ROSENBERG, sondern auch maßgebende Herren der Reichsregierung seien daran interessiert, dass die Zentralasien-Expedition HEDINS, „wenn auch in bescheidenerem Umfang“, durchgeführt werden solle. Im Augenblick bestehe aber die Schwierigkeit, „daß die maßgebenden Persönlichkeiten durch den Tageblatt-Artikel verstimmt sind und [...] unter dem scharfen Urteil, das von dem Ausländer, dessen Wort in Deutschland die höchste Geltung hat, kommt, direkt leiden. Diese Empfindung ist umso lebhafter, als die betreffenden Herren nach der hier herrschenden Ueberzeugung alles getan haben, was sie der Staatskasse und den Steuerzahlern gegenüber verantworten konnten“. „Streng vertraulich“ teilte er HEDIN mit, die deutsche Regierung plane in absehbarer Zeit, den Luftverkehr Berlin-Peking mit Junkers-Großflugzeugen aufzunehmen. Daher riet er dringend zu einer persönlichen Aussprache mit maßgebenden Regierungsvertretern und äußerster Zurückhaltung gegenüber Junkers.³¹⁾

Angesichts der sehr detaillierten Informationen über die finanziellen Schwierigkeiten der Junkers-Werke, die HEDIN Mitte 1926 über v. BLÜCHER und v. ROSENBERG erhielt, verwundert es, dass HEDIN davon 1938 in seinem „Erinnerungsbuch“ „Fünfzig Jahre Deutschland“ keinen Gebrauch machte. Warum hatte er vergessen oder beschönigt er dort, dass ihn Junkers 1925 instrumentalisiert und hintergangen hatte? Aus allen ihm zugetragenen Informationen musste ihm bekannt sein, dass Junkers auch dann partikuläre Interessen verfolgte, „wenn Gemeinsamkeit vereinbart war“ (WIETHOFF 1975, 43).

³¹⁾ v. BLÜCHER an S. HEDIN 10.6.1926 (PAAA, R 32935).

„Mittel grobenteils von deutschen Freunden“

Die durch den Artikel bei der Reichsregierung, insbesondere beim Reichsverkehrsminister, ausgelöste Verärgerung klärte HEDIN Ende August 1926 in einem persönlichen Gespräch, in dem er seinen Gesprächspartnern versicherte, „den Artikel im Berliner Tageblatt niemals geschrieben [zu haben], wenn er den wirklichen Tatbestand gekannt hätte“.³²⁾ Das „Ganz geheim“ deklarierte Schreiben der Deutschen Gesandtschaft in Stockholm bestätigte nicht nur die förmliche Entschuldigung HEDINS, es informierte das Außenministerium auch über die Zusagen, die HEDIN anlässlich dieser Aussprache gemacht wurden.³³⁾ Der deutsche Gesandte v. ROSENBERG bestätigte seinem Minister, „dass unsere Herren sich in ihren sehr eingehenden Verhandlungen mit Hedin davon überzeugt haben, dass das Unternehmen bei glücklicher Durchführung eine äusserst wertvolle Propaganda für das deutsche Flugwesen darstellen und auch vom wissenschaftlichen Standpunkte wahrscheinlich höchst wertvolle Ergebnisse zu Tage fördern würde. Der Herr Reichsverkehrsminister rechnet darauf, mit dieser Begründung die erforderlichen Mittel [...] beim Herrn Reichsfinanzminister flüssig zu machen [...] Die Ausführung des Unternehmens würde in den Händen der Lufthansa liegen. Eine finanzielle Beteiligung des Reichs dürfte nach aussen nicht in die Erscheinung treten. Strengste Geheimhaltung wird von allen Beteiligten als unerlässlich angesehen.“³⁴⁾ Da im Herbst 1926 ein Flugzeug der Deutschen Lufthansa in Peking gelandet war, sprach nichts dagegen, das gesamte Unternehmen unter deren Deckmantel zu organisieren.³⁵⁾

³²⁾ Vgl. Anm. 14.

³³⁾ „Durch die spontanen und freimütigen Erklärungen Sven Hedins war der Weg für eine Aussprache darüber gegeben, was von den Verabredungen über eine Flugexpedition durch Zentralasien zu retten sei. Während die Firma Junkers Herrn Hedin mit weitausschauenden, aber unfundierten Expeditionsplänen gelockt hatte, richteten die Vertreter des Verkehrsministeriums von vornherein ihr Augenmerk darauf, im gemeinsamen Gedankenaustausch mit dem Forscher ein zwar beschränktes, aber technisch durchführbares Programm auszuarbeiten.“ Wie Anm. 14.

³⁴⁾ Vgl. Anm. 14.

³⁵⁾ Vgl. hierzu auch WIETHOFF (1975, 106 ff.); die in dieser hervorragend dokumentierten Rekonstruktion beschriebenen Aktivitäten der Deutschen Luft Hansa hatten keinerlei direkte Verbindungen zu den Aktivitäten HEDINS. Der Vertreter der Luft Hansa in China, Prokurist W. Schmidt, war nur gehalten, Rechnungsbelege der Expedition weiterzuleiten.

Der in dieser Angelegenheit instruierte deutsche Gesandte in Peking (BOYÉ) telegraphierte am 15. 9. 1926 nach Berlin: „Mit geplantem Vorgehen³⁶⁾ einverstanden. Rate dringend besonders auch Vorexpedition ganz als schwedisches Unternehmen aufzuziehen. Chinesen sind durch Fall Lufthansa [Flug nach Peking] und sonstige deutsche Betriebsamkeit im Grenzgebiet sehr argwöhnisch geworden, glauben an geheime Machenschaften mit Sowjetrußland, das sie heute als gefährlichsten Feind betrachten. Unsere politische Stellung in China verträgt keine weitere Sowjetbelastung mehr, auch kein neues Abenteuer. Übrigens ist der Gouverneur Ostturkestan, was für Sven Hedin vielleicht nützlich zu wissen, scharf gegen Sowjetrussen eingestellt, hält Peking über russische Wühlarbeit genau unterrichtet.“³⁷⁾ Unterstützend telegraphierte HEDIN am 21. 9. 1926 über das schwedische Außenministerium an den schwedischen Legationsrat ANDERSSON in Peking: „Alter Expeditionsplan mit Flugzeugen mit neuem Partner gesichert. Expedition ist schwedisch, ich bin Leiter, 15 Mitglieder. Brief unterwegs. Erbitten Geheimhaltung. Hältst Du Expedition von chinesischem innenpolitischen Standpunkt für möglich? Antwort über Ausw. Amt Berlin.“³⁸⁾

Unter den Expeditionsteilnehmern, die sich im Februar 1927 in Peking trafen, befanden sich 8 Schweden und 11 Deutsche. Letztere waren in der Mehrzahl hohe Militärs bzw. genauer, erfahrene Fliegerpiloten des Ersten Weltkriegs.³⁹⁾ „Ich war also in Peking von einem zahlreichen Stab umgeben, und der deutsche Gesandte Dr. Boyé hegte gewisse Bedenken gegen diese deutsche „Invasion“ gerade zu einer Zeit, in der die Länder der Entente und ihre Legationen im Fernen

Osten von nicht gerade übermäßiger Herzlichkeit waren,“ konstatierte HEDIN beschönigend in „Fünfzig Jahre Deutschland“.⁴⁰⁾ Das Auftreten der deutschen Offiziere hatte in Peking zu erheblichen Irritationen geführt.⁴¹⁾ Daher telegraphierte der deutsche Gesandte vertraulich nach Berlin: „Entgegen meinem Rat ist Aufbruch Sven Hedin-Expedition viel zu lange verzögert worden. Lange Anwesenheit zahlreicher deutscher Teilnehmer in Peking, großer Apparat, gesellschaftliches Hervortreten Hedins hat Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erregt, Intrigenspiel chinesischer Professoren und anderer Mißgünstiger, schließlich Pressekampagne hervorgerufen. [...] Für uns besteht Gefahr, daß wir in Hetzerei gegen Expedition hineingezogen, politischer Umtriebe geheimer Pläne besonders mit Rußland verdächtigt werden.“⁴²⁾

„Verdacht besonderer Intimität mit Moskau“

HEDINs erster Reisebericht über seine letzte Zentralasien-Expedition beginnt am 9. Mai 1927 mit der Abreise aus Peking nach Paotou, dem eigentlichen Start des Unternehmens, „wo die Karawane zu einer gewaltigen Heerschar anwuchs“. Ein „Traum während langer Jahre [war] endlich Wirklichkeit geworden“, seine „Karawane [war] [...] die stolzeste [...], ein Heerzug, bunt, mächtig und schwer“.⁴³⁾ Auf dem Wege nach Urumtschi fühlte sich HEDIN als Feldherr in der

³⁶⁾ BOYÉ bezieht sich hier auf ein vorausgegangenes Telegramm aus Berlin, in dem die Unterstützung der Expedition durch das Reich „zur Aufrechterhaltung guter Beziehungen zu Sven Hedin“ angezeigt wurde, er gleichzeitig aber darüber informiert wurde, dass die „beabsichtigte Expedition ausschliesslich unter schwedischer Flagge gehen“ werde, da „Hervortreten Deutschlands in China unerwünscht“ sei. (PAAA, R 32935, II F 2581).

³⁷⁾ PAAA, R 32935, II F 2683.

³⁸⁾ Zitiert in einem Brief HEDINs an den Gesandten V. ROSENBERG vom 2.10.1926 (PAAA, R 32935).

³⁹⁾ Nachdem 1925 in der deutschen Presse berichtet worden war, HEDIN habe „mit massgebenden Männern der Luftfahrt Verbindung aufgenommen“, meldete sich bei diesem sein ehemaliger „Fliegerbegleiter von Brest-Litowsk“ (vgl. HEDIN 1916, 492 ff.), Major a. D. E. DRECHSEL, und bot an, seine „Erfahrungen im Flug- und Luftbildwesen [...] dienstbar machen zu können“ (E. DRECHSEL an S. HEDIN 17. 9. 1925; SHA 457 Tyskland Di-Du).

⁴⁰⁾ HEDIN (1938, 234).

⁴¹⁾ Am 15. 3. 1928 unterrichtete HEDIN die verantwortlichen Herren der Luftfahrtabteilung im Berliner Reichsverkehrsministerium darüber, dass die „Heldenschar“ oder der „Heuschreckenschwarm“ der deutschen Flieger „viel Verdacht hervorgerufen“ habe. „[...] Sie werden kaum verstehen, welche Schwierigkeiten ich hatte, um die Anwesenheit der deutschen Flieger in Peking zu erklären [...] und wie schwer es für den schwedischen Gesandten war, die zu erklären.“ Arroganz und offen zu Tage getragene Überheblichkeit einiger Militärs waren der Grund (PAAA, R 32935, II F 1521/28). In einem vertraulichen Schreiben vom 30. 3. 1928 kritisiert Hedin, dass „ein paar von unseren [deutschen] Herren ihre Antipathie gegen die Chinesen nicht verstecken können“ und fügte hinzu: „Man muss [...] verstehen, dass die Mentalität der Chinesen nicht europäisch ist. [...] Vorsicht und Takt ist umso notwendiger, weil die Chinesen hier [...] nicht glauben, dass wir nur für wissenschaftliche Zwecke fliegen wollen, sondern dass große politische Absichten im Hintergrund lauern.“ (PAAA, R 32935, II F 1628/28).

⁴²⁾ Telegramm 24.3.1927 gez. BOYÉ (PAAA, R 32935, II F 984).

⁴³⁾ HEDIN (¹⁰1940, 10; 12; 11).

Tradition Karls XII. oder Alexanders des Großen.⁴⁴⁾ Nach eigenem Bekunden hatte er „in einem Anfall von Größenwahn daran gedacht, das Zeltlager [des ersten Hauptquartiers] ungefähr in derselben Art zu ordnen wie der Großkönig Cyrus, wenn er auf Heerfahrt auszog. Von dem Zelt des Führers sollten offene Straßen nach allen Himmelsgegenden ausgehen, und zwischen ihnen sollte jede Nation ihr Viertel haben, Schweden, Deutsche, Chinesen und Mongolen. Vor meinem Zelt [...] sollte eine mongolische Lanze aufgepflanzt werden und daran die schwedische Flagge wehen.“⁴⁵⁾ In der Einöde Asiens konnte HEDIN seine Größenphantasien ausleben⁴⁶⁾ und daran sollte ihn auch 1927 niemand hindern. Angesichts des Bürgerkrieges in China und der unklaren Optionen europäischer Staaten galt für ihn wie bereits 1906 die „absolute Notwendigkeit, Erfolg zu haben [...] und [...] der ganzen Welt zu zeigen, wer der Stärkere in Asien ist.“⁴⁷⁾

In seinem Reisebericht sollten die Leser an seinen subjektiven Gefühlseindrücken teilhaben und nicht mit Problemen konfrontiert werden, die seinen „Traum“ im Vorfeld beinahe zum Scheitern verurteilt hätten. Hierzu gehörte die Verzögerung der Abreise aus Peking, die der deutsche Gesandte mehrfach gerügt hatte. Diese resultierte weniger aus logistischen Problemen der chinesischen Eisenbahn, wie in Deutschland z. T. verlautete, als vielmehr aus den von verschiedenen Seiten vorgebrachten Spionagevorwürfen und Einsprüchen nationalistischer chinesischer Akademiker. Ende April 1927, also kurz vor Aufbruch der Expedition, hatte der deutsche Gesandte in Peking, BOYÉ, seine Berliner Zentrale erneut davon in Kenntnis gesetzt, dass Deutschland in China „wegen Teilnahme so vieler deutscher Offiziere“ „in den Verdacht besonderer Intimität mit Moskau“ geraten sei.⁴⁸⁾ Darüber

hinaus vertrat er in diesem Telegramm die Ansicht, dass es aufgrund des allgemeinen Misstrauens wohl bei der Vorexpedition nach Urumtschi bleiben müsse und die eigentlich geplante Flugzeugexpedition nach Lage der Dinge kaum stattfinden könne. Hinter den Spionagevorwürfen standen offensichtlich auch Interessen Englands und Frankreichs, da diese Länder ihren wirtschaftlichen und politischen Einfluss in China und darüber hinaus in Ostasien gefährdet sahen.⁴⁹⁾

Schwerwiegender war der Argwohn der „radikal-chauvinistischen Schicht“ von Akademikern, die die Expedition HEDINS zu verhindern suchten. In einem Manifest erklärten sie, das Unternehmen sei „ethisch und kulturell“ verwerflich und „dem Fortschritt chinesischer Wissenschaft und Gelehrtentums schädlich“. Hinter der Protestbewegung vermutete der deutsche Gesandte „die Eifersucht der einzelnen Gesellschaften untereinander [...] besonders derer, die nicht an der Expedition beteiligt worden sind.“ Nach außen habe man in „typisch chinesischer Weise, die heute noch immer klangvolle Parole von den verletzten Souveränitätsrechten [sic] Chinas und chinesischer Wissenschaft u.s.w. gewählt und im Herzen aller Chinesen ein zustimmendes Echo erweckt.“⁵⁰⁾

Bereits im Herbst 1926 hatte sich SVEN HEDIN vertraulich an den chinesischen Gesandten in Stockholm gewandt, um über diesen die Haltung der chinesischen Regierung und die der chinesischen Wissenschaftler bezüglich einer schwedischen Expedition von Peking in den zentralasiatischen Westen zu eruiieren. Weder die Beantwortung dieser noch die einer direkten Anfrage bei chinesischen Geologen hinsichtlich einer Koope-

⁴⁴⁾ Im privaten Briefwechsel einiger „Mitreiter“ wird HEDIN deshalb „Karlchen“ genannt (vgl. LIEBNER 2002, 312) und Briefe von F. WALZ an F. MÜHLENWEG (Nachlass Mühlenweg).

⁴⁵⁾ HEDIN (¹⁰1940, 34). Nicht nur an dieser, sondern auch an zahlreichen anderen Stellen wird deutlich, wie sehr sich HEDIN in der Rolle des Feldherrn wohl fühlte. Bemerkungen wie: „Herr Heyder, Major a.D., ist mein Stabschef. Er hält die Ordnung im Lager aufrecht, übermittelt meine Befehle, bestimmt die Nachtwachen, hat Meldungen und Berichte zu erstatten [...]“ (HEDIN ¹⁰1940, 40) sind keineswegs nur Accessoires des abenteuerlichen Reisebericht, sondern typisch für Hedins Selbstwahrnehmung.

⁴⁶⁾ DIRKS (1996, 51).

⁴⁷⁾ HEDIN (1925, 195).

⁴⁸⁾ Telegramm der Gesandtschaft in Peking vom 28.4.1927. In diesem Dokument heißt es weiter: „Alle Aufklärungen werden Misstrauen nicht ganz beseitigen, zumal es

durch Anwesenheit Filchners in Sinkiang, der mit Moskau korrespondiere, durch Ankündigung weiterer Expeditionen Dr. Trinkler nach Sinkiang, Stötzner nach mandschurischen Grenzgebieten neue Nahrung erhalten wird [...]“ (PAAA, R 32935, II F 1407).

⁴⁹⁾ Vgl. Anm. 40 sowie BERGER (1932, 53; 156f). Noch 1936 stellte Dr. L. S. FLUG, Korrespondent der Schanghai-er Presse, in einem Interview mit HEDIN fest, dass „in manchen Ländern“ behauptet werde, HEDIN habe „noch andere Ziele“ verfolgt, die Chinesen wüssten jedoch sehr wohl, „daß ein Unterschied [bestehe] zwischen [HEDINS] Forschungsreisen und den Pionier-Eroberungsabsichten mancher Kolonisten“. (Unter Berufung auf die Deutsche Bergwerkszeitung Düsseldorf gleichlautend am 13. 2. 1936 im Stuttgarter Neuen Tagblatt und am 14. 2. 1936 in der Westfälischen Zeitung Bielefeld mit dem Titel „Sven Hedin über die Zukunft Chinas“). Ob mit „Kolonisten“ nur Russland gemeint war, ist dem Kontext nicht zu entnehmen.

⁵⁰⁾ Schreiben Deutsche Gesandtschaft 16.3.1927, PAAA, R 32935, II F 1116.

ration ließ Schwierigkeiten erwarten. Lediglich das schwedische Außenministerium hatte darauf aufmerksam gemacht, dass die Regierung in Peking über keinerlei Machtbefugnisse in Gebieten westlich von Paotou verfüge, man daher dort „etappenweise mit den verschiedenen Generalen und Gouverneuren verhandeln“ müsse.⁵¹⁾ Von Vorbehalten chinesischer Wissenschaftler war aber auch hier keine Rede. Mit diesen wurde HEDIN erst bei seiner Ankunft in Peking konfrontiert.⁵²⁾ Eine Professoren-Versammlung („Allgemeine Versammlung der Wissenschaftlichen Organisationen in Peking“) erhob Einspruch gegen die schwedische Expedition, weil man befürchtete, HEDIN werde „wissenschaftliche Gegenstände“, d. h. kulturgeschichtliche Altertümer in China sammeln und unrechtmäßig nach Europa bringen.⁵³⁾ Wie der deutsche Gesandte nach Berlin meldete, sah man darin eine Verletzung der chinesischen Souveränität. Nicht zuletzt stieß man sich an der Bezeichnung „Sven Hedins zentralasiatische Expedition“, da das Wort „Expedition“ bedeute: „sich mit Forschungszielen in Form eines militärischen Feldzuges in gefährliche Gegenden zu begeben“.⁵⁴⁾ Somit seien in einem hochzivilisierten, alten Kulturstaat wie China zwar Forschungsreisen oder „Missionen“⁵⁵⁾, aber keine Expeditionen denkbar. Der

mit HEDIN am 26. 4. 1927 abgeschlossene Vertrag belegt, dass dies keineswegs nur ein Streit um Worte war. In den „Agreements between the Federation of Scientific Institutions of China and Dr. Sven Hedin for organizing a scientific mission to North-western China“ heißt es in § 1: „The Federation of the Scientific Institutions of China, hereafter named the Federation, organizes, with the collaboration of Dr. Sven Hedin, a scientific mission to North-western China to be named ‘The Scientific Mission to North-western China under the commission of the Federation of Scientific Institutions of China’, hereafter named Mission.“⁵⁶⁾ Mit dem Vertragsabschluss hatten die chinesischen Wissenschaftler erreicht, dass die Leitung des gesamten Unternehmens in die Hände eines chinesischen „Board of Directors“ gelegt wurde, der seinerseits einen europäischen (HEDIN) und einen chinesischen (SIU PING CH‘ANG) „Field Director“ sowie alle Teilnehmer der „Mission“ ernannte und über Route, Forschungsauftrag sowie Dauer der Unternehmung zu entscheiden hatte. Forschungsergebnisse, kartographische oder photographische Aufnahmen mussten, ehe sie außer Landes gebracht wurden, dem „Board“ zur Prüfung vorgelegt werden. Durch die Rechte,⁵⁷⁾ die HEDIN den

⁵¹⁾ Briefe S. HEDINs an Ministerialrat BRANDENBURG im Reichsverkehrsministerium vom 30.9.1926 und 4.10.1926; Abschriften PAAA, R 32935.

⁵²⁾ In der Sprachregelung HEDINs, die die chinesischen Anliegen ironisierend beiseite schiebt, lesen sich die Begebenheiten bei HEDINs Ankunft in Peking u. a. in der für diesen typischen Überheblichkeit wie folgt: „Eines schönen Tages [...] kam ich dann nach Peking, und es wurde allmählich bekannt, daß ich eine große Expedition ins Innere zu unternehmen beabsichtige. Aha! dachten die führenden Männer der neuen Zeit auf dem Gebiet der Forschung und der Geistesbildung, hier ist ein neuer Raubvogel, der die Schätze plündern und hinwegführen will, die unsere Erde birgt. Damit flammte und loderte die Opposition gegen mein Unternehmen auf [...] Aber als wir uns schließlich [...] auf einen Vertrag einigten [...]“ (HEDIN ¹⁰1940, 41).

⁵³⁾ Wie HEDIN in seinem Reisebericht (¹⁰1940, 1) mitteilt, war der amerikanische Forschungsreisende Roy Chapman Andrews 1927 wegen der „unsicheren Lage“ nicht zu einer Expedition in die Mongolei aufgebrochen. Fakt war, dass Andrews auf seiner letzten Reise in größerem Umfang Kunstgegenstände und Ethnographika gesammelt und unter Ausschaltung der Behörden nach Amerika gebracht hatte, er also mit einer Reisegenehmigung nicht rechnen konnte.

⁵⁴⁾ STÖTZNER (1927, 298).

⁵⁵⁾ In der Vossischen Zeitung vom 2. 6. 1928 wurde in einem Artikel unter der Überschrift „Sven Hedins chinesische Mission“ u. a. auch ausführlich auf die Vertragsmoda-

litäten verwiesen. Die Chinesen ständen auf dem Standpunkt, so wurde berichtet, „daß man in ein Land mit vieltausendjähriger Kultur keine „Expedition“ unternehmen könne. Infolgedessen erhielt das Unternehmen die offizielle Bezeichnung „Wissenschaftliche Mission nach dem nordwestlichen China, unter Leitung der Föderation für die Gelehrten-Institutionen in China“. Wenn auch Sven Hedin von vornherein beabsichtigt hatte, Chinesen mitzunehmen, so stellte man ihm doch die Bedingung, daß sich etwa dieselbe Anzahl chinesischer wie europäischer Wissenschaftler an der Expedition beteiligen müßte.“ Ohne die näheren Umstände zu erläutern, wird die Expedition nur noch in den Tagebuchaufzeichnungen von P. LIEBERENZ „Mission“ genannt (BERGER 1932, 6).

⁵⁶⁾ Eine Abschrift des in englischer Sprache ausgefertigten Vertrags ist dem Schreiben des deutschen Gesandten in Peking an seine Dienststelle in Berlin vom 5.5.1927 beigelegt (PAAA, R 32935, II F 1721 + II F 1116). Der von STÖTZNER (1927, 296 f.) in deutscher Übersetzung mitgeteilte Vertragstext weicht von der englischen Fassung z. T. erheblich ab. „Mission“ wird bei STÖTZNER durch „Forschungsreise“ übersetzt.

⁵⁷⁾ In einem Brief HEDINs vom 15. 3. 1928 an E. MILCH und J. v. SCHRÖDER heißt es rückblickend: „[...] also force majeure. Schon in Peking hatten wir zu entscheiden: entweder Liquidierung oder Acception der chinesischen Bedingungen. Ich war immer für die zweite Lösung. [...] ich verstand, daß nur mit den Chinesen ein großes Unternehmen heutzutage in China durchgeführt werden kann.“ (PAAA, R 32935, II F 1521/28).

Chinesen einräumen musste, hatte er diesen erhebliche Zugeständnisse gemacht. Der chinesische Expeditionsleiter war letztlich befugt, alle Aktivitäten zu verbieten, die seiner Einschätzung nach die Souveränität oder die Verteidigung Chinas beeinträchtigen konnten. Artikel 12 verpflichtete alle Teilnehmer, historisch oder künstlerisch wertvolle Denkmäler und Gegenstände nicht zu beschädigen und verbot den Ankauf jeglicher Altertümer. In seinem erläuternden Begleitschreiben an das Auswärtige Amt in Berlin wies der deutsche Gesandte (BOYÉ) darauf hin, dass der Handel mit chinesischen Altertümern inzwischen in China und Japan zu einem florierenden Geschäft geworden sei und man geradezu einen „Ausverkauf“ der Antiquitäten befürchten müsse. Die Kosten der Expedition, einschließlich der Löhne und Gehälter der chinesischen Teilnehmer, hatte allein HEDIN zu tragen. Außerdem verpflichtete er sich zur Zahlung von monatlich 850,- mex. \$ an den wissenschaftlichen Verein in Peking,⁵⁸⁾ der den Akademien der Wissenschaften in europäischen Staaten entsprach, als Beitrag zu dessen Verwaltungskosten.

In der undurchsichtigen innenpolitischen Situation Chinas während des Bürgerkrieges der 20er und 30er Jahre des 20. Jahrhunderts war es kein Zufall, dass das mit einem so großen personellen, technischen und finanziellen Aufwand betriebene zentralasiatische Vorhaben HEDINS für die Chinesen eine besonders günstige Gelegenheit bot, die Zusammenarbeit mit ausländischen Wissenschaftlern und Forschergruppen grundsätzlich zu überdenken und zu regeln. Durch den „Präzedenzfall“ HEDIN versprachen sich die jungen, national gesinnten chinesischen Wissenschaftler nicht nur eine hohe internationale Aufmerksamkeit. Es muss aber auch berücksichtigt werden, dass der auch in China geschätzte, sehr erfolgreiche schwedische Forschungsreisende verdächtigt wurde, mit der bolschewistischen Regierung in Moskau zusammenzuarbeiten und deren imperialistische Bestrebungen im dünn besiedelten mongolischen Grenzraum zu unterstützen. Durch die Beteiligung einer hinreichend großen Zahl chinesischer Wissenschaftler sollte Spionage⁵⁹⁾ unter

dem Deckmantel wissenschaftlicher Forschung unterbunden werden. Außerdem versprach man sich davon, die „ungehobenen wissenschaftlichen Schätze“ in den bislang nicht oder nur wenig erforschten Gebieten Zentralasiens der gegenwärtigen und zukünftigen chinesischen Wissenschaftlergeneration zu sichern. Alleinreisende ausländische Forscher wurden daher mehr oder weniger offen des „Diebstahls“ bezichtigt. Die Folge war, dass andere Forschungsreisende – R. STÖTZNER, W. FILCHNER und E. TRINKLER – ähnliche Verträge abschließen mussten und ihre Expeditionsrouten streng begrenzt und kontrolliert wurden.

Anfang November 1927 schrieb TRINKLER aus Jarkand an HEDIN: „Sie werden sicher erstaunt sein, von mir diese Zeilen zu erhalten. Hoffentlich erreicht dieser Brief Sie auch richtig; da hier niemand weiß, wo Sie augenblicklich weilen, sende ich diese Zeilen via Urumchi, in der Hoffnung, dass sie Ihnen von dort aus prompt zugestellt werden. [...] In ein paar Tagen hoffe ich nach Kaschgar aufzubrechen, um dann meine Untersuchungen in der westlichen Taklamakan zu beginnen. [...] Ich hoffe im Mai nächsten Jahres in Keriya oder Umgebung zu sein und würde mich recht freuen, wenn wir uns hier im Herzen von Asien treffen könnten.“⁶⁰⁾ Diesen und weitere Briefe, in denen TRINKLER seine Lop-Nor-Pläne andeutete und HEDIN darüber informierte, der Gouverneur von Kaschgar habe seine geologischen und archäologischen Sammlungen beschlagnahmt, beantwortete HEDIN erst, nachdem ein Teil seiner Expedition unter Leitung von Norin zum Lop-Nor aufgebrochen war und das „Problem“ früher lösen konnte.

Nach Erhalt des ersten Briefes hatte sich HEDIN, wie einer Mitteilung von F. WALZ an F. MÜHLENWEG zu entnehmen ist, bei seinem „Field Director“ darüber beschwert, dass TRINKLER „reisen und suchen dürfe“ wo er wolle, ihm aber die Mitnahme chinesischer Mitglieder aufgefordert worden sei. Daraufhin musste Prof. SIU PING CH'ANG diesen „Fall“ aufgrund der in Peking

⁵⁸⁾ Diese Organisation umfasste: das Zentralobservatorium, das Geologische Büro, das Geschichtsmuseum, die Archäologische Abteilung der Pekinger National-Universität, das Ministerium für Bildungswesen und das Ministerium für Landwirtschaft und Handel (Vgl. Brief v. KAULL an J. v. SCHRÖDER 2. 5. 1927; Privatarchiv F. Mühlenweg, Abschrift Dr. R. Mühlenweg).

⁵⁹⁾ Als die Expedition Anfang 1928 in Urumtschi eintraf, erhielten die Spionagevorwürfe neue Nahrung, weil die Deutsche Auslandsbank in Peking HEDIN chiffrierte Telegramme geschickt hatte, die von der chinesischen Zensur abgefangen

wurden. Da weder HEDIN, noch einem seiner deutschen Mitarbeiter der Code bekannt war, blieb der Inhalt der Depeschen unbekannt. Im Schreiben vom 30. 3. 1928 an E. MILCH und J. v. SCHRÖDER empörte sich HEDIN: „es ist nun auch unglaublich, in einem Lande, wo Bürgerkrieg herrscht, in Chiffre zu telegraphieren!“ (PAAA, R 32935; II F 1628/28 – Vertraulich!).

⁶⁰⁾ E. TRINKLER an S. HEDIN 7. 11. 1927 (SHA 498 Tyskland Tafel-Tübingen). TRINKLER war im Frühjahr 1927 in Begleitung des Geologen HELMUT DE TERRA (1900–1981) und des Schweizer Fotografen WALTER BOSSHARD (* 8.11. 1892, † 18.11.1975) über Indien nach Ostturkestan gereist.

getroffenen Vereinbarungen dem Gouverneur von Sinkiang melden, der unverzüglich die Beschlagnahmung veranlasste.⁶¹⁾ Dieser Vorfall wurde 1929 Gegenstand einer Auseinandersetzung zwischen HEDIN und TRINKLER bzw. dessen Mitarbeiter BOSSHARD.⁶²⁾

Nachdem sich HEDIN bei seiner Rückkehr nach China für die Freigabe der TRINKLERSchen Sammlung einsetzen wollte, erfuhr er, dass die Zentralregierung dem Provinzgouverneur bereits eine entsprechende Weisung gegeben hatte. Gleichzeitig unterrichtete ihn der deutsche Gesandte in Peking über einen Zeitungsbericht, in dem HEDINS Annahme der chinesischen Bedingungen und die nachträglichen Beschönigungen, er habe die Verträge „im Interesse internationaler Verständigung“ abändern können, scharf kritisiert wurden. Der normative Charakter der Vertragsbedingungen führe dazu, dass „Expeditionen, die nicht über die gewaltigen finanziellen Unterlagen verfügen [...] erschwert, wenn nicht verunmöglicht [würden], denn es [werde] wenige Forschungsreisende geben, die es sich leisten können, eine Gruppe von Professoren und Studenten mitzunehmen.“ Den von HEDIN vorgebrachten Einwand, hier handle es sich um „Verleumdung und Gemeinheiten“, entkräftete BOSSHARD mit dem Hinweis, dass die „Schwierigkeiten der Trinkler'schen Expedition in Sinkiang“ erst entstanden seien, als Mitglieder der Expedition HEDINS den Anstoß hierzu gegeben hätten. Dies sei „von Ma-Shao-Wu, dem Tao-Tai von Kaschgar bestätigt worden, der diese Äußerung auch dem gegenwärtigen britischen General Konsul gegenüber getan [habe]. Im Weiteren [habe] dieser höchste chinesische Beamte in Süd-Sinkiang [...] mitgeteilt, dass der [Bosshard] abgenommene Teil der Sammlung an die Mitglieder [der] Expedition [Hedin] abgeliefert werden müsse.“ Seinerseits handle es sich keineswegs um „Verleumdung“ oder „Gemeinheiten“, auch sei die Beschuldigung „gemeinen Konkurrenzneides“ zumindest in Bezug auf

⁶¹⁾ F. WALZ an F. MÜHLENWEG 28. 6. 1928 (Privatarchiv F. Mühlenweg, Abschrift Dr. R. Mühlenweg). In diesem Brief heißt es u. a.: „[Trinklers] Sammlungen sind wohl beschlagnahmt. Sie erinnern sich vielleicht noch, daß „Karlchen“ das pittoreske in Turfan einen Brief von Dr. Trinkler erhielt, aber die Antwort absichtlich hinauszögerte, bis Norin gestartet war, weil ja Trinkler offener und anständiger Weise geschrieben hatte, er wolle auch die Lopnoruntersuchung machen [...] Trinkler bat Karlchen ihm zu helfen, ausgerechnet den! [...] Es tut mir leid, daß Trinkler abgereist sein soll, wüßte ich, daß er noch da ist, ich würde ihn als Deutscher unbedingt aufklären.“

⁶²⁾ S. HEDIN an E. TRINKLER 25. 1. 1929 (SHA 498 Tyskland Tafel-Tübingen).

TRINKLER und ihn nicht angezeigt.⁶³⁾ Die in diesen Bemerkungen enthaltenen Vorwürfe suchte HEDIN mit dem Hinweis zu entkräften, er habe „keine Verantwortung für die Handlungen [der Chinesen] in ihrem eigenen Land [und] habe es vorausgesagt, dass auch [Trinkler] Schwierigkeiten haben würde. Deshalb habe [er] den Rat gegeben, lieber nach Tibet zu gehen [...]“. Zuvor hatte er voll Stolz erwähnt, Norin habe die „neue Wanderung des Sees Lop-nor“ erkundet und festgestellt, dass „Kara-koschun und der untere Tarim [...] jetzt gänzlich ausgetrocknet“ seien. Damit hatte er unzweifelhaft seine „Erstgeburtsrechte“ angemeldet.⁶⁴⁾ Nachdem TRINKLER am 19. 4. 1931 an den Folgen eines Autounfalls plötzlich verstarb, bat HEDIN die Witwe, die Briefe des „unangenehmen Zwischenfalls“ vom Januar 1929 „nicht in die Öffentlichkeit“ gelangen zu lassen.⁶⁵⁾

„Die Liquidation der deutschen Beteiligung [...] muss [...] sofort in die Wege geleitet werden“

Als sich Anfang 1928 abzeichnete, dass die politischen Verhältnisse in China die Durchführung der geplanten Flugexpeditionen nicht zuließen, wurde HEDIN vom Außen- und Verkehrsministerium zu Verhandlungen nach Berlin beordert,⁶⁶⁾ nicht zuletzt „damit

⁶³⁾ W. BOSSHARD an S. HEDIN 22. 2. 1929 (SHA 498 Tyskland Tafel-Tübingen). Am 12. 4. 1929 schrieb HEDIN seine Handlung rechtfertigend an TRINKLER: „[...] Wenn es gesagt wird, dass ich meinen Einfluss zum Guten Ihrer Exp. nicht geltend gemacht habe, so soll man nicht vergessen, dass ich um mein eig[enes] Untern[ehmen] zu schützen nach N[anking] reisen musste.“

⁶⁴⁾ S. HEDIN an E. TRINKLER 12. 4. 1929 (SHA 498 Tyskland Tafel-Tübingen).

⁶⁵⁾ I. TRINKLER an S. HEDIN 28. 2. 1932 (SHA 498 Tyskland Tafel-Tübingen).

⁶⁶⁾ In seinem Reisebericht „Auf großer Fahrt“ begründet HEDIN (¹⁰1940, 322) seine Reise von Urumtschi nach Stockholm folgendermaßen: „Anlaß zu meiner Reise nach Europa war die Notwendigkeit ausführlicher Beratungen in Berlin und Stockholm [...] Da die Chinesen uns das Fliegen nicht erlaubt hatten, hatte ich keinen Grund, all die deutschen Flieger in Sinkiang zu behalten, sondern nahm vier von ihnen nach Berlin mit. Die fünf Deutschen, die in meinem Stabe blieben, waren alle auf den Stationen beschäftigt. Die Expedition zählte also nun noch acht Schweden, fünf Deutsche und zehn Chinesen. Es war mein Traum, die ausgezeichnete Stellung, die wir gewonnen hatten, dazu zu benutzen, den schwedischen naturwissenschaftlichen Stab zu verstärken, und nicht zuletzt deswegen war meine Reise nach Schweden notwendig.“

dem uferlosen Anschwellen der Kosten ein Riegel vorgeschoben wird“.⁶⁷⁾

Bei seiner Ankunft in Urumtschi hatte HEDIN am 27. Februar 1928 ein Telegramm aus Berlin vorgefunden, in dem der unerwartet hohe Zeitaufwand der Expedition bemängelt, die hohen Kosten gerügt und eine weitere Finanzierung des Unternehmens in Frage gestellt wurde.⁶⁸⁾ Vorausgegangen waren offensichtlich Beschwerden bzw. kritische Bemerkungen einiger seiner deutschen militärischen Begleiter, die den strategischen Sinn der Expedition nicht mehr einsahen. Für diese war die Einrichtung einer Flugroute unter den bestehenden Kräfteverhältnissen in China und der Mongolei unrealistisch und somit werteten sie ihre Anwesenheit in China als nutzlose Zeitverschwendung, vor allem deshalb, weil sie befürchteten, bei der Stellenvergabe im militärischen oder zivilen Bereich in Deutschland übergangen zu werden.⁶⁹⁾ Diesen seinen Kritikern aus den eigenen Reihen hielt HEDIN entgegen, nur für die eigenen bzw. die Partialinteressen der Luftfahrt zu kämpfen, er aber habe nur „das Ziel“ vor Augen und fügte hinzu. „[...] Und ich bin nicht müde. Ich bin in allerhöchstem Grad in Kampf Stimmung. [...] Und Sie müssen nicht vergessen, daß der Plan, über die Wüste Centralasiens zu fliegen, mein ist. [...] Mein eigenes Kind werde ich also nicht verlassen. Für mich ist das Fliegen die Hauptsache. Alles andere Nebensache.“ In dieser Hinsicht hätten sich die Parteien eigentlich einig sein müssen, aber „das Ziel“ definierten sie eben doch verschieden.⁷⁰⁾ Daher gab

⁶⁷⁾ „Geheim“ deklariertes Schreiben des deutschen Gesandten in Stockholm, v. ROSENBERG an seine vorgesetzte Dienststelle in Berlin vom 20. 4. 1928 (PAAA, R 32935, II F 1571).

⁶⁸⁾ In einem Brief vom 15. 3. 1928 an E. MILCH und J. v. SCHRÖDER zitiert HEDIN aus dem Telegramm: „What due to unexpected duration of preliminary expedition and increase of personal and tasks ...“ (PAAA, R 32935, II F 1521/28).

⁶⁹⁾ In einem „streng vertraulich“ gekennzeichneten Brief an J. v. SCHRÖDER vom 17. 3. 1928 teilte HEDIN diese Besorgnisse indirekt mit: „[...] sollten Sie bitte nicht den Eindruck bekommen, daß unsere deutschen Helden nervös oder müde sind. Sie sind nur etwas beängstigt, daß sie, wenn dieses Unternehmen zu lange dauern würde, ihre Plätze und ihre Aussichten in Deutschland verlieren können. Ungewißheit und Warten wirkt in jeder Truppe demoralisierend.“ (PAAA, R 32935, II F 1521/28).

⁷⁰⁾ Am 15. 3. 1928 konstatierte HEDIN in seinem Brief aus Urumtschi an E. MILCH und J. v. SCHRÖDER: „[...] es ist immer mein Wunsch gewesen, das Hauptziel in andere wissenschaftliche Aufgaben einzuhüllen [...] ich sage immer denjenigen Landeskindern [Chinesen], mit denen ich überhaupt vom Fliegen spreche, daß die Flugzeuge nur deshalb einge-

HEDIN – Angriff ist die beste Verteidigung – den Vorwurf der unnötigen Verzögerung des gesamten Unternehmens an die Berliner Stellen mit dem Argument zurück, ihm „die ganze Last der Verhandlungen“ mit der chinesischen Regierung überlassen zu haben, „ohne jede Spur von Vollmacht und mit u. a. dem deutschen Gesandten in Peking als moralischen Gegner. Und endlich kam auch die Opposition der wissenschaftlichen Welt! Den Kampf habe ich so ziemlich allein durchkämpfen müssen.“⁷¹⁾

„Allein gegen Alle“, in dieser Rolle gefiel sich Hedin und das wussten seine Briefpartner in Berlin, E. MILCH und J. v. SCHRÖDER natürlich zu würdigen. Daher ignorierten sie sowohl den Verweis auf die 24 Tage, die HEDINS „Gallensteinattacke“ gekostet hatte, als auch die entlastende Anmerkung, dass auf der Winterreise durch die Gobi nur 90 von 300 Kamelen „verloren gegangen“ seien.⁷²⁾

Zur Abwicklung der Vorexpedition hatte HEDIN im März 1928 aus Urumtschi 52.200 mexikanische Silberdollar⁷³⁾ in Berlin angefordert. Statt dieser Summe kam die telegraphische Anweisung, die Vorexpedition vorerst zu unterbrechen und „die deutschen Herren nach Hause“ zu schicken. HEDIN war empört: „[...] es wäre eine Dummheit, jetzt die Vorexpedition zu unterbrechen. [...] Gerade am Ziel! Die Durchquerung von Asien ist gemacht, und wir haben die Erlaubnis zu den Stationen [...] Für mich ist es vollkommen klar, daß die Vorexpedition bis zum Schluß und zu einem geschlossenen Ganzen ausgeführt werden muß. [...] Um die ganze Sache zum „final success“ zu führen, braucht man Geld, Zeit und Geduld. Im Gegensatz zu einigen der deutschen Herren denke ich nicht daran, das Unternehmen aufzugeben. [...] kapitulieren tue ich nie, auch nicht, wenn Sie mich im Stich lassen.“⁷⁴⁾ Aufgrund dieser und ähnlicher Reaktionen HEDINS entstand in Berlin der Eindruck, er übersehe trotz der

setzt werden sollen, um die geographischen, geologischen und archäologischen Forschungen zu erleichtern, also ein Mittel im Dienste der Wissenschaft sein soll – und dies ist ja auch immer in der Tat mein Standpunkt und mein Ziel gewesen, zumal ich selbstverständlich keine anderen Absichten haben konnte.“ (PAAA, R 32935, II F 1521/28). Diese Bemerkungen zielten darauf ab, dass Flugzeuge Ende der 20er Jahre in China weithin nur als militärische Instrumente zur strategischen und herrschaftspolitischen Sicherung angesehen wurden (vgl. WIETHOFF 1975).

⁷¹⁾ Vgl. Anm. 69.

⁷²⁾ Vgl. Anm. 70.

⁷³⁾ Diese Silberwährung wurde einzig überall in Zentralasien akzeptiert.

⁷⁴⁾ Vgl. Anm. 70.

Intervention seiner Schwester, die man als Vermittlerin eingeschaltet hatte, die inzwischen in Deutschland aufgetretenen finanziellen Schwierigkeiten. Daher sah man keinen anderen Ausweg, als HEDIN nach Berlin zu rufen. Wenige Tage vor dessen Ankunft in Berlin beschlossen Ressortvertreter des Verkehrs- und Finanzministeriums in einer Besprechung mit der Direktion der Lufthansa und Vertretern des Auswärtigen Amtes: „[...] der zweite Teil der Expedition, die Flugexpedition, die ausschlaggebend für die Übernahme der Kosten auf den Luftfahrthaushalt war, [kann] nicht durchgeführt werden [...] Die Liquidation der deutschen Beteiligung an dem Unternehmen muss aus diesem Grunde sofort in die Wege geleitet werden. Die von der Deutschen Luft Hansa A.G. mit den deutschen und schwedischen Expeditionsteilnehmern geschlossenen Anstellungsverträge sind daher baldmöglichst zu kündigen. [...] Anschließend hieran wird noch die Frage erörtert, ob das Reichsverkehrsministerium die Federführung in der Angelegenheit behalten soll, insbesondere ob es vertretbar erscheine, daß von ihm weitere Mittel aus dem Luftverkehrsfonds verausgabt werden.“⁷⁵⁾ Da die Rückkehr HEDINS der Öffentlichkeit nicht verborgen bleiben konnte, suchten Reichsregierung und Lufthansa plausible Begründungen in die Presse zu lancieren. Diese besagten, HEDIN müsse Europa wegen der „Ordnung einiger Organisationsdetails“ aufsuchen, weil sich herausgestellt habe, dass diese „Angelegenheit auf brieflichem Wege [nicht] zu erledigen [sei], da die Post- und Telegraphenverbindungen die ganze Zeit hindurch, gelinde gesagt, miserabel waren. Einmal blieben die Briefe an den verschiedenen Grenzen bei der Zensur liegen, ein andermal funktionierte der Radio nicht [...]“⁷⁶⁾ In einer „streng vertraulichen“ Erklärung bestätigte der Reichsfinanzminister, dass der „verbliebene Restbestand des für das Unternehmen gebildeten Subventionsfonds in Höhe von 600 000 RM soweit erforderlich für die alsbald durchzuführende Abwicklung der Vorexpedition unter Mitverantwortung des Auswärtigen Amtes in Anspruch genommen“ werden kann.⁷⁷⁾

In der Unterredung mit HEDIN wurde am 5. 6. 1928 in Berlin eine einvernehmliche Übereinkunft⁷⁸⁾ erzielt,

bei der es, wie der federführende Ministerialdirigent festhielt, „nur noch darauf an[kommt], daß Sven Hedin in der Öffentlichkeit und vor allen Dingen in Schweden keine Zügellosigkeit begeht“. Es wurde eine Weiterführung der Expedition „unter ausschließlicher persönlicher Verantwortung von Sven Hedin“, die Kündigung aller mit der Lufthansa geschlossener Verträge und die Zahlung der bereits zugesagten 1,5 Mio. RM beschlossen. Den Aufenthalt in Berlin müsse HEDIN in Schweden mit „informativischen Besprechungen mit der Luft Hansa wegen eventueller späterer Forschungsflüge“ erklären. Zudem dürfe er in der Öffentlichkeit nur sagen, dass „die bisherigen Mittel größtenteils von deutschen Freunden und durch Vermittlung der deutschen Expeditionsteilnehmer beschafft worden“ seien. In Schweden dürfe Hedin allenfalls nach vorheriger Konsultation und Zustimmung des Deutschen Gesandten „einzelnen vertrauenswürdigen Personen von hohem Rang [...] die Entwicklung der ganzen Angelegenheit von den Junkers-Anfängen an“ erklären.⁷⁹⁾ Seinem Schreiben an das Auswärtige Amt fügte Min.-Dirigent BRANDENBURG noch eine eher persönlich gehaltene Notiz an den deutschen Gesandten in Stockholm, v. ROSENBERG, hinzu:

„Zur Information möchte ich noch bemerken, daß die Frage der öffentlichen Preisgabe aller sachlichen und finanziellen Grundlagen der Expedition den diffizilsten Punkt bei den Verhandlungen bildete. Sven drang auf die Erlaubnis zur völligen Preisgabe, weil er glaubte, nur auf diese Weise in Schweden neues Geld erhalten zu können. Ich konnte mich des Eindrucks nicht erwehren, daß er es hier darauf anlegte, uns – wie der Berliner sagt – „in Verdrückung zu bringen“. Ich fühlte eine leise Erkaltung des heißen Forscherherzens durch seine Deklamationen hindurch, und kam mir ein wenig in der Rolle des Mohren vor, der seine Schuldigkeit getan hat. Um Sven für die Zukunft doch noch eine leise Bindung aufzulegen, habe ich folgendes durchblicken lassen: Wenn Sven in 1 oder 2 Jahren mit seiner Expedition die Grundlage für eine Flugexpedition geschaffen und die Erlaubnis zum Fliegen erhalten habe, so wäre es ja nicht ausgeschlossen, daß Sven dann auch in Deutschland anklopfen könne, um die Frage der Bereitstellung neuer Mittel für die Durchführung der Flugexpedition erneut zu prüfen. Wegen des von ihm für notwendig gehaltenen Apells an Schweden wegen neuer

⁷⁵⁾ Niederschrift über die Besprechung am 4. Mai 1928 ‚betreffend die Expedition Sven Hedin‘ (PAAA, R 32935, II F 1826/28).

⁷⁶⁾ Aftonbladet Stockholm 25. 5. 1928, Übersetzung Auswärtiges Amt (PAAA, R 32935, II F 1815/28). Ähnlich in der Vossischen Zeitung vom 2. 6. 1928.

⁷⁷⁾ PAAA, R 32935, II F 1935.

⁷⁸⁾ Der deutsche Gesandte in Stockholm, v. ROSENBERG, sprach in einem Brief vom 31. 5. 1928 an den Min.-Dir.

BRANDENBURG im Reichsverkehrsminister die Hoffnung aus, „dass die Berliner Besprechungen ohne Missklang verlaufen und zu einem befriedigenden Ergebnis führen werden. Die temperamentvolle Schreibweise unseres Freundes Sven ist nun mal seine Art und sollte von unseren Herren nicht allzu tragisch genommen werden. Schriftlich geht ihm das Pferd durch. In der mündlichen Unterhaltung pflegt er die Sanftmut und Concilience selbst zu sein.“ (PAAA, R 32935).

⁷⁹⁾ Die deutsche Gesandtschaft in Stockholm überwachte die Einhaltung dieser Abmachung genauestens.

Geldmittel sehe ich nicht ganz klar, ob es sich hier nicht vorzugsweise um eine Art Druck auf uns handelt. Die Expedition ist bei bescheidenerem Aufzug m.E. noch für längere Zeit gesichert, da Sven Hedin – wie gesagt – 3–400 000 RM noch hat und selbst 150 000 Kr. hinzugeben will. Ich halte also das Geldsammeln für die Flugexpedition trotz des Todes von Tsching Tso Lin für eine etwas antizipierte Angelegenheit.

Ich glaube, hochverehrter Herr Minister, daß man mit dem Ergebnis der Verhandlungen [...] für den Augenblick alles getan hat, was notwendig war und es bleibt nur noch übrig, Euer Hochwohlgeboren zu bitten, Sven bei seiner Ankunft in Stockholm in Ihre vorsorgliche Obhut zu nehmen, um hier zu verhindern, daß er durch Presse-Interviews u. a. uns hier Schwierigkeiten bereitet.“⁸⁰⁾

Um den Schein zu wahren und weitergehende Forderungen an das Deutsche Reich zu unterbinden, wurden die Vereinbarungen in einem rechtskräftigen Vertrag mit der Lufthansa am 8. 6. 1928 niedergelegt. Darauf wies der Reichsverkehrsminister am 13. 7. 1928 in einem „streng vertraulichen“ Schreiben an das Auswärtige Amt erneut hin und verfügte, die Summe von 1,5 Millionen RM „voll [zu] verausgaben“. Da HEDINS „Ruf als Forscher gefährdet sei, wenn er die Expedition nicht wenigstens in kleinerem Umfange fortsetzen könne“, seien die Restbeträge unverzüglich zu überweisen. In diesem Schreiben betonte der Staatssekretär in Vertretung des Ministers ausdrücklich, er „habe die Überzeugung gewonnen, daß diese Regelung die einzigste Möglichkeit war, um mit ihm [Hedin] in Frieden auseinander zu kommen.“ Dem „Abkommen zwischen der Deutschen Luft Hansa A.G. und Sven Hedin“ habe er nur zugestimmt, um „außenpolitisch unerwünschte Weiterungen zu vermeiden“.⁸¹⁾ Mitte Juli 1928 berichtete der deutsche Gesandte in Stockholm seiner vorgesetzten Dienststelle in Berlin „vertraulich“, er sei „während der letzten Wochen [...] ständig [mit Hedin] in Fühlung geblieben und [...] habe den Eindruck, dass er sich strengstens an die in Berlin verabredeten Richtlinien hält. Insbesondere [sei] über die Hintergründe seines Unternehmens [...] durch ihn nichts in die Öffentlichkeit gedrungen“.⁸²⁾ Die Berliner Stellen sollten dieses Wohlverhalten mit der a conto-Zahlung der ausstehenden Restsumme belohnen.

⁸⁰⁾ Schreiben des Reichsverkehrsministeriums vom 6. 6. 1928 an das Auswärtige Amt in Berlin und den deutschen Gesandten in Stockholm – zur streng vertraulichen Kenntnisnahme – (PAAA, R 32935, II F 1976).

⁸¹⁾ PAAA, R 32935, II F 2531.

⁸²⁾ PAAA, R 32935, II F 2594/28.

⁸³⁾ PAAA, R 32935, II F 1544.

In einem „geheimen“ Vermerk des Reichsverkehrsministeriums wird 1931 festgehalten, dass „die Hilfestellung des Deutschen Reiches für den berühmten schwedischen Forscher nicht zu umgehen gewesen wäre. Sven Hedin habe sich während des Weltkrieges so stark für die deutsche Sache eingesetzt, daß er bis in die Gegenwart hinein finanzielle Nachteile beim Absatz seiner Bücher im ehemals deutschfeindlichen Auslande erlitten habe.“⁸³⁾ Hiermit erscheint in den offiziellen Akten eine Argumentation, derer sich HEDIN in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg immer wieder bedient hat, und die auch von seinen Biographen bereitwillig reproduziert wurde. Außer Acht gelassen wurde dabei jedoch, dass die Auflagenhöhe der deutschsprachigen Werke des „Deutschfreundes“ im gleichen Zeitraum rapide anwuchs und dadurch die Verluste im „ehemals deutschfeindlichen Ausland“ mehr als kompensiert wurden.

Archiv-Quellen

- Archiv für Geographie, Institut für Länderkunde Leipzig, Nachlass Trinkler [IfL, K 273].
 Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Berlin [PAAA], Bestand R 32935 „Forschungsexpedition Sven Hedins mit Flugzeugen nach West-Turkestan“.
 Riksarkivet Stockholm, Sven Hedin Arkivet [SHA], verschiedene Bestände.
 Riksarkivet Stockholm, Utrikes Departement 1920 års dossiersystem, P 930.
 Privatarchiv Fritz Mühlenweg. Dr. Regina Mühlenweg, Konstanz.

(In allen Zitaten aus den archivalischen Quellen wurden Orthographie und Zeichensetzung des Originals beibehalten.)

Literatur

- BECK, H. (1964): Sven Hedin (1865–1952). In: Geographisches Taschenbuch 1964/65. Wiesbaden, 290–302.
 – (1965): Sven Hedin 1865–1952. In: KAYSER, K. (Hg.): Die berühmten Entdecker und Erforscher der Erde. Köln, 196–197.
 – (1971): Sven Hedin – der letzte große Landreisende der Geschichte. In: BECK, H. (Hg.): Große Reisende. Entdecker und Erforscher unserer Welt. München, 369–386.
 BERG, L. u. HOLMQVIST, S. (1993): I Sven Hedins spår. Stockholm.
 BERGER, A. (Bearb.) (1932): Mit Sven Hedin durch Asiens Wüsten. Nach dem Tagebuch des Filmoperateurs der Expedition Paul Lieberenz. Berlin.
 BÖHM, H. (2002): Die Abenteuerromane Sven Hedins. Eine Produktion von Forschungsreisendem und Verleger. Faszination Himalaya 2. München.

- BRENNECKE, D. (1991): Sven Hedin mit Selbstzeugnissen und Bilddokumenten. Reinbek b. Hamburg (Erstauflage 1986).
- BROCKHAUS, S. (Hg.) (1942): Sven Hedin und Albert Brockhaus. Eine Freundschaft in Briefen zwischen Autor und Verleger. Leipzig.
- DALMAN, G. (1925): Hundert deutsche Flugbilder aus Palästina. Gütersloh.
- DANIELSSON, S. (2001): The intellectual and Genocide. Sven Hedin (1856–1952) a Swedish apologist for the Third Reich. In: ROTH, J. K. (Ed.): Remembering the future: the Holocaust in an age of Genocide. Vol. I. Basingstoke u. a., 630–644.
- DIRKS, W. (1996): Sven Hedin – ein Mensch im Widerspruch. Eine psychologische Untersuchung. Berlin.
- ESSÉN, R. (1959): Sven Hedin. Ein großes Leben. Leoni a. Starnberger See.
- HAACK, H. (1941): Sven Hedins Zentralasien-Atlas. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 87, 2–7.
- HAMMERSTEIN, N. (1999): Die Deutsche Forschungsgemeinschaft in der Weimarer Republik und im Dritten Reich. Wissenschaftspolitik in Republik und Diktatur 1920–1945. München.
- HEDIN, A. (1925): Mein Bruder Sven. Nach Briefen und Erinnerungen. Leipzig.
- HEDIN, S. (1892): Der Demavend nach eigener Beobachtung. In: Berliner Gesellschaft für Erdkunde, Verhandlungen 1892, 304–332.
- (1904): Die wissenschaftlichen Ergebnisse meiner letzten Reise. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 50, 159–170.
- (1910): Die wissenschaftlichen Ergebnisse meiner Reise in Tibet 1906–08. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 56/II, 1–6.
- (1915): Ein Volk in Waffen. Leipzig.
- (1916): Nach Osten! Leipzig.
- (1935): Neue Forschungen in Mittelasien und Tibet. In: Petermanns Mitteilungen 81, 275–284.
- (1937): Germany and World Peace. London.
- (1937): Deutschland und der Weltfriede. Andruck (Leipzig) – Sven Hedin Stiftung Stockholm.
- (1938): Fünfzig Jahre Deutschland. Leipzig.
- (¹⁰1940): Auf großer Fahrt. Meine Expedition mit Schweden, Deutschen und Chinesen durch die Wüste Gobi 1927–1928. Leipzig (1. Aufl. 1928).
- (⁷1941): Der wandernde See. Leipzig (1. Aufl. 1937).
- (1941): Zum Zentralasien-Atlas. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 87, 1–2.
- (1949): Ohne Auftrag in Berlin. Begegnungen mit Mächtigen des 3. Reiches. Buenos Aires. (Nachdruck Kiel 1991).
- HENZE, D. (1983): Hedin, Sven Anders. In: HENZE, D. (Hg.): Enzyklopädie der Entdecker und Erforscher der Erde, Bd. 2. Graz, 484–560.
- HERRMANN, E. (1937): Wikinger unserer Zeit. Nansen / Amundsen / Sven Hedin. Berlin.
- HESS, W. (1962): Die Werke Sven Hedins. Sven Hedin – Life and Letters I. Stockholm.
- (1980): Die Werke Sven Hedins. Ein Nachtrag. Sven Hedin – Life and Letters III. Stockholm.
- KISH, G. (1984): To the heart of Asia – the life of Sven Hedin. Ann Arbor.
- LIEBNER, B. (2002): Auf den Spuren von Sven Hedin durch die Gobi und die Taklamakan. In: HUF, C. u. FITZ-THUM, W. (Hg.): Söhne der Wüste. Expeditionen in die Stille. München, 212–345.
- MEHMEL, A. (2000): Sven Hedin und nationalsozialistische Expansionspolitik. In: DIEKMANN, I.; KRÜGER, P. u. SCHOEPS, J. H. (Hg.): Geopolitik. Grenzgänge im Zeitgeist Bd. 1. 1890 bis 1945. Potsdam, 189–238.
- RÜHLE, E. (1967): Reisen mit Sven Hedin. Mit einem Vorwort von Heinrich Harrer. Wiesbaden.
- STÖTZNER, W. (1927): Die Verträge mit den fremden Forschungsreisenden in China. In: Petermanns Mitteilungen 73, 294–298.
- THULSTRUP, Å. (1962): Med lock och pock. Tyska försök att påverka svensk opinion 1933–1945. Stockholm.
- TIESSEN, E. (Hg.) (1933): Meister und Schüler – Ferdinand Freiherr von Richthofen an Sven Hedin – Mit einer Einleitung und Erläuterungen von Sven Hedin. Berlin.
- (1940): Sven Hedin zum 75. Geburtstag am 19. Februar 1940. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 86, 41–47.
- WENNERHOLM, E. (1978): Sven Hedin. En biografi. Stockholm.
- (1978): Sven Hedin. Wiesbaden.
- WIETHOFF, B. (1975): Luftverkehr in China: 1928–1949. Materialien zu einem untauglichen Modernisierungsversuch. Schriften des Instituts für Asienkunde in Hamburg 39. Wiesbaden.