

Walther Bruns und die Aeroarctic

von Diedrich Fritzsche¹

Zusammenfassung: Die Arktisfahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“ im Jahr 1931 war die erste und einzige rein wissenschaftliche Arktisexpedition, die mit einem Luftschiff durchgeführt wurde. Zurückzuführen ist sie auf eine Idee von Walther Bruns, Hauptmann a.D. und im 1. Weltkrieg Luftschiff-führer, der eine transarktische Luftschifflinie zur Verkürzung der Reisezeit zwischen Europa und dem pazifischen Raum propagierte und den Einsatz von Luftschiffen zum Transport in der Arktis und zu deren ständiger Überwachung vorschlug. Mit einer gemeinsam mit dem Meteorologen Arthur Berson verfassten Denkschrift gewann er führende Wissenschaftler für eine Vereinigung, aus der sich die „Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff e.V.“ (Aeroarctic) gründete. Diese Gesellschaft, deren Generalsekretär Bruns war, plante und organisierte die Arktisfahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“. Bruns ist heute nur noch in Fachkreisen bekannt. Der vorliegende Beitrag beschreibt die zentrale Rolle von Walther Bruns, die er in unermüdlicher Arbeit in der Organisation der Aeroarctic gespielt hat. Ohne sein Geschick, wichtige Personen aus Wissenschaft und Luftfahrttechnik für seinen Plan zu gewinnen, und ohne seine Ausdauer, auch in schwierigen wirtschaftlichen und politischen Situationen, wäre diese Fahrt nicht zustande gekommen. Es werden hier bisher unveröffentlichte biografische Angaben zu Walther Bruns mitgeteilt.

Abstract: The Arctic cruise with the LZ 127 “Graf Zeppelin” in 1931 was the first and only purely scientific expedition in the Arctic using a dirigible. It was initiated by Walther Bruns captain and airship pilot during World War I, who in order to realize his idea of shortening the travel route between Europe to the Pacific Region across the Arctic by airship suggested the use of dirigibles for transport within the Arctic as well as for its permanent observation. By propagating his idea in a memorandum he was able to attract the attention of some leading scientists with the result that a study society of mostly German scientists was established from which in turn the “International Society for the Exploration of the Arctic Region by means of the airship” (Aeroarctic) evolved. This society of which Bruns was an active general secretary had planned and organized the Arctic cruise of LZ 127 “Graf Zeppelin”. Today Bruns’ name is only known under experts. This paper deals with the central role Bruns had played by working tirelessly within the organization of the Aeroarctic. Without his skills and enthusiasm to inspire important persons from science and from aviation engineering and without his being persistent also in difficult economic or political situations, this cruise would never have taken place. Unpublished biographic details of Walther Bruns are included in the paper.

DIE ARKTISFAHRT DES LZ 127 „GRAF ZEPPELIN“ UND IHRE ÖFFENTLICHE WAHRNEHMUNG

Vom 24. bis 31. Juli 1931 fand die Arktisfahrt des deutschen Luftschiffes LZ 127 „Graf Zeppelin“ von Friedrichshafen über Berlin, Leningrad, Archangelsk nach Franz-Josef-Land, Sewernaja Semlja, die Taimyr Halbinsel und Nowaja Semlja statt. Die Fahrt bewies die Effizienz des Einsatzes von Luftschiffen sowohl als Transportmittel als auch als

Forschungsplattform in der Arktis. Einzelheiten der Fahrt siehe SCHENNERLEIN (2018). Dank gründlicher Planung und Vorbereitung der Expedition, die sich in der Arktis selbst nur vier Tage aufhielt, erbrachte sie eine Fülle wissenschaftlicher Ergebnisse. An der Fahrt beteiligt waren 46 Expeditionsteilnehmer aus vier Ländern (Deutschland, UdSSR, USA und Schweden), darunter 12 Wissenschaftler (BERSON et al. 1933, 113). Sowohl die Fahrten des „Graf Zeppelin“ als auch Polarexpeditionen faszinierten die Menschen. Der Arktisfahrt des LZ 127 wurde deshalb eine sehr hohe Aufmerksamkeit in der damaligen Presse, insbesondere in Deutschland und der Sowjetunion, zuteil.

Mit an Bord des Luftschiffes waren im Auftrag des Ullstein Verlags das Redaktionsmitglied der Vossischen Zeitung Arthur Koestler (1905-1983) und der Bildberichterstatler Walter Bosshard (1892-1975) sowie ein Kameramann. Ingenieur Fjodor F. Assberg (1894-1964), russischer Luftschiffexperte und ebenfalls Teilnehmer der Fahrt, berichtete für die sowjetische Nachrichtenagentur TASS. Geplant war ein Treffen mit dem sowjetischen Eisbrecher „Malygin“, der – von Archangelsk ausgehend – eine Arktisexpedition parallel zur Fahrt des Luftschiffes durchführte. Daran nahmen auch sieben ausländische Touristen teil. Unter ihnen war Umberto Nobile (1885-1978), der 1928 als Führer des Luftschiffes „Italia“ eine Arktisfahrt unternahm, die tragisch endete. Ebenfalls an Bord des „Malygin“ waren der damals schon bekannte deutsche Schriftsteller und für die „Frankfurter Zeitung“ berichtende Journalist Friedrich Sieburg (1893-1964), der für die deutschsprachige Zeitung „Moskauer Rundschau“ und den Ullstein Verlag arbeitende österreichische Publizist Otto Pohl (1872-1940), sowie der amerikanische Ingenieur Dan Dresser mit seiner Mutter, der für „United Press“ (USA) berichtete. Berichterstatler sowjetischer Medien waren Michail D. Romm (1901-1971) für die „Iswestija“, Pawel F. Judin (1899-1968) für die „Prawda“, Michail K. Rosenfeld (1906-1942) für „Komsomolskaja Prawda“ und der später durch Sciencefiction- und Märchenbücher bekannt gewordene Lagin (Lasar I. Ginsburg) (1903-1979) für „Gudok“ und „Sa Industrialisatsiju“ (ROMM 1965). Sieburg schrieb über die Reise das Buch „Die rote Arktis“ (SIEBURG 1932). Pohl berichtete u.a. in der „Vossischen Zeitung“ (POHL 1931).

Am 27. Juli landete LZ 127 „Graf Zeppelin“ neben dem „Malygin“ in der Buchta Tichaja (Hookerinsel, Franz-Josef-Land) und es wurde Post ausgetauscht. Durch die Funkberichte der Pressevertreter waren die deutsche und die sowjetische Öffentlichkeit über beide Expeditionen genau informiert. Die „Vossische Zeitung“ berichtete vom 21. Juli bis zum 2. August 1931 täglich über die Arktisfahrt des „Graf Zeppelin“ – teilweise in großer Aufmachung auf Seite 1 (KOESTLER 1931a). In Interviews und Artikeln kamen hier auch der wissenschaftliche Leiter der LZ 127 Mission und Direktor des Leningrader Arktis-institutes Rudolf L. Samoilowitsch (1881-1939?) (KOESTLER

Keywords: Arktis, lenkbares Luftschiff, Deutsche Polargeschichte

doi:10.2312/polarforschung.88.1.7

¹ Alfred-Wegener-Institut AWI, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, Telegrafenberg A 43, D-14473 Potsdam. Erweitertes 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 30. Mai 2018.

1931b) und der stellvertretende Direktor dieses Institutes und Leiter der „Malygin“ Expedition Wladimir J. Wiese (1886-1954) zu Wort (WIESE 1931). Ausführlich meldete die sowjetische Presse die Fahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“ und das Zusammentreffen mit „Malygin“ (ANONYMUS 1931c, PAPANIN 1981, 112-113, KUROTSCHKIN 1931).

Die jahrelange Planung, Organisation und Vorbereitung der Expedition, verbunden mit der Koordination von Wissenschaftlern und staatlichen Stellen, erfolgte durch die „Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff e.V.“ (Aeroarctic). Deren Initiator war Walther Bruns, dem es 1924 gelang, diese Gesellschaft zu gründen und eine Vielzahl deutscher und ausländischer Gelehrter und Techniker für die Idee eines transarktischen Luftschiffverkehrs und die dafür erforderliche Erforschung und Überwachung der Arktis mit dem Luftschiff zu interessieren. Zur Zeit der Entstehung der Aeroarctic wurde Bruns als Initiator der Gesellschaft in Zeitungsartikeln und in der Fachpresse genannt (BREITFUSS 1924, KOHLSCHÜTTER 1925a, 1925b, 1926c, 1927, SUWOROW 1925, MOLTSCHANOW 1932). Das Berliner Tageblatt betitelte Bruns gar als „Führer der deutschen Nordpolexpedition“ (SCHULTES 1925). Unmittelbar vor und während der Arktisfahrt wurde Bruns nur noch gelegentlich und hauptsächlich als Generalsekretär der Aeroarctic erwähnt. Ein Artikel von ihm erschien in der „Vossischen Zeitung“ (BRUNS 1931a), zunehmend stand er jedoch im Schatten von Fridtjof Nansen (1861-1930) und Hugo Eckener (1868-1954), den beiden Präsidenten der Aeroarctic, sowie von bekannten teilnehmenden Wissenschaftlern und geriet damit in der Öffentlichkeit allmählich in Vergessenheit. So bezeichnete der als russischer Funker an der Fahrt teilnehmende Ernst Krenkel (1903-1971) in seinen Memoiren Nansen als den Initiator und Begründer der Aeroarctic (KRENKEL 1977, 109). Andere sowjetische Autoren folgten zum Teil dieser Darstellung (PASETSKII 1987, 323). Letztlich möglich wurde die Arktisfahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“ durch das erfolgreiche Zusammenwirken von Wissenschaftlern und Technikern in der Aeroarctic unter denen Nansen, Samoilowitsch und Eckener die bekanntesten waren. Die zentrale Rolle, die Bruns als Initiator und Generalsekretär der Gesellschaft und als unermüdlicher Propagandist der Idee, das Luftschiff als Transportmittel und Forschungsplattform in der Arktis einzusetzen, spielte, wird in den Veröffentlichungen der Aeroarctic immer wieder hervorgehoben (KOHLSCHÜTTER 1927, 15, BREITFUSS 1928, 43) und ist durch Bruns' Schriftwechsel mit Leonid Breitfuß (1864-1950) belegt (IFL, Kasten 851, Sign. 2-8).

WALTHER BRUNS UND SEIN PROJEKT

Walther Friedrich Georg Bruns wurde am 25. Juni 1889 in Hochstrief (Kreis Danziger Höhe, später zu Danzig gehörend) als jüngstes Kind¹ des Gutsbesitzers und Apothekers Max Wilhelm Friedrich Bruns und dessen Ehefrau Marie Henriette, geborene Dannien, geboren². Nachdem der Vater das Gut verkauft hatte, zog die Familie 1899 nach Wiesbaden³. Dort besuchte Walther zunächst das Humanistische Gymnasium. Bereits im Herbst 1899 trat er in das Kadettenkorps ein, bestand an der als militärische Elitebildungseinrichtung bekannten Hauptkadettenanstalt Lichterfelde am 27. Februar 1909 seine Reifeprüfung, trat am 13. März 1909 als Fähnrich in die Preußische Armee ein und wurde am

27. Januar 1910 unter Vorpatentierung vom 19. Juni 1908 zum Leutnant im Infanterieregiment Nr. 129 ernannt. Ab 1. April 1913 war er zur Ausbildung als Flugzeugführer zur Firma Fokker nach Berlin-Johannistal und Schwerin kommandiert. Er bereitete sich in dieser Zeit auf die Aufnahme in die Kriegsakademie vor (BRUNS 1930). Am 20. August 1914⁴ wurde Bruns als Leutnant im Infanterieregiment Nr. 129 Graudenz (II. Bataillon, 5. Kompanie) bei Walterkehmen in Ostpreußen (nahe Gumbinnen)⁵ durch Bauchschuss schwer verletzt, erhielt am 24.8.1914 das Eiserne Kreuz (EK II) und geriet kurzzeitig in russische Gefangenschaft. Nach der Befreiung als Folge der Schlacht bei Tannenberg und nach seiner Wiederherstellung war er als Adjutant des Gouvernements Graudenz tätig, wurde am 1.4.1915 zur Luftschiffer-Ersatzabteilung nach Berlin-Reinickendorf versetzt, erwarb am 24.6.1915 die Qualifikation als Freiballon-Führer und bestand nach halbjähriger Ausbildung im Januar 1916 die Prüfung als Zeppelin-Luftschiff-Führer mit „sehr gut“. Danach verrichtete Bruns Dienst als 2. bzw. 1. Offizier auf Luftschiffen und wurde am 1. August 1916 zum Luftschiff-Kommandanten des „Z XII“ und im Dezember 1916 zum Kommandanten des „LZ 97“ ernannt und erwarb das EK I (BRUNS 1930). 1917 erfolgte seine Beförderung zum Hauptmann (BRUNS 1932a). Er diente zu dieser Zeit noch immer im Infanterieregiment Nr. 129. Im Sommer 1917 wurde Walther Bruns Adjutant der 93. Verstärkten Reserve Infanterie Brigade und diente bis zum Kriegsende als Adjutant des Gouvernements Kiew (BRUNS 1930). Bruns heiratete am 2.8.1914 in Graudenz (Grudziądz) die am 10.8.1895 in Berlin geborene Elisabeth Charlotte (Luise-Lotte) Margarete Zabel, Tochter des königlich preußischen Oberstabsarztes Rudolf Zabel⁶. In erster Ehe hatte Bruns zwei Söhne und eine Tochter. Der am 24.5.1915 in Görlitz geborene Sohn Horst Maximilian Rudolf Bruns¹ wurde Landwirt und Bildhauer; sein am 14.8.1917 in Charlottenburg geborener Bruder Eckard Dietrich Hans Karl Bruns⁷, wurde als Flieger im 2. Weltkrieg schwer verwundet; die am 20.1.1920 in Görlitz geborene Tochter Helga Marie Albertha verstarb 1946¹. Nach Scheidung heiratete Walther Bruns ein zweites Mal am 28. Dezember 1921 in Oppeln die Sozialbeamtin Erika Helena Emma Petiscus (geboren 23.7. 1894 in Straßburg/Elsass), Tochter des Oberstleutnants a.D. Erich Friedrich Victor Petiscus und dessen Ehefrau Martha Henriette, geborene Friedrich⁸. Mit seiner zweiten Ehefrau hatte Bruns die am 27.6.1923 in Berlin-Friedenau geborenen Zwillingstöchter Gisela und Ingrid. Gisela Bruns verstarb als Kleinkind; Ingrid Bruns, verehelichte Burmeister, wurde später Ärztin in Leer/Ostfriesland¹. Das Ende der Kaiserzeit und der verlorene 1. Weltkrieg beendeten zunächst Bruns' militärische Karriere. Er absolvierte bei Handelsschullehrer Ruch in Görlitz eine Ausbildung in Handelslehre (Abb. 1), war Volontär in der Glasfabrik Gebrüder Putzler GmbH in Penzig bei Görlitz (BRUNS 1930) und wurde kaufmännischer Direktor und Teilhaber der Niederschlesischen Baugesellschaft GmbH in Görlitz (BRUNS 1949a). Seine Eltern lebten mindestens seit 1919 dort⁹.

Walther Bruns war von der Leistungsfähigkeit von Luftschiffen überzeugt. Er griff eine Idee von Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) und Hugo Hergesell (1859-1938) auf, diese in der Arktis zu verwenden. Hergesell hatte bereits 1907 den wissenschaftlichen Wert von geografischen Forschungen vom Luftschiff aus erkannt und wurde von Nansen in einem Brief vom 16. Oktober 1909 darin unterstützt, dieses in der Arktis einzusetzen (HERGESELL 1911). Graf Zeppelin hatte



Abb. 1: Walther Bruns etwa 1920 (Foto: C. Neuse, Görlitz) **).

Fig. 1: Walther Bruns about 1920 (Photo: C. Neuse, Görlitz) **).

1910, gemeinsam mit Prinz Heinrich von Preußen (1862-1929), Hergesell, Adolf Miethe (1862-1927), Erich von Drygalski (1865-1949) und weiteren Gelehrten, eine Studienreise nach Spitzbergen unternommen, um meteorologische und geografische Voraussetzungen für Zeppelinfahrten in der Arktis zu untersuchen (LÜDECKE 2012). Als Ergebnis erbrachte die Expedition, dass die früh- und spätsommerliche Arktis besonders für derartige Fahrten geeignet ist, da die Temperaturdifferenzen im Laufe des Tages klein sind, was entsprechend geringen Gasverlust bedeutet, sowie Niederschläge, Nebel und Sturm selten vorkommen (ZEPPELIN 1911). Gestützt auf seine Erfahrungen in der Führung von Luftschiffen hielt Bruns vor der „Naturforschenden Gesellschaft zu Görlitz“, deren Mitglied er von 1920 bis 1923 war¹⁰, im Januar und Februar 1919 drei öffentliche Vorträge mit Lichtbildern über „Die Entwicklung der Lenkluftschiffahrt“ (ANONYMUS 1928a, IV)¹¹. Darin stellte er, nach eigenen Angaben, erstmals sein Projekt eines transarktischen Luftschiffverkehrs von Europa nach dem Pazifischen Raum vor, das enorme Zeitersparnis und entsprechenden wirtschaftlichen Gewinn versprach, da diese Entfernung im Luftschiff in 5-6 Tagen zurückzulegen wäre, die damals per Schiff oder Eisenbahn Wochen in Anspruch nahm. Von Mitgliedern der Aeroarctic wurde später wiederholt auf die Vorträge von Bruns 1919 in Görlitz als die erste Vorstellung seiner Idee verwiesen (BREITFUSS 1924, 78, KOHLSCHÜTTER 1925a, 126). Dafür ließ sich kein endgültiger Nachweis finden, da diese Vorträge nicht gedruckt erschienen sind. Erstmals offiziell auf das Projekt hingewiesen wurde im Jahr 1922 vom Reichsverkehrsministerium, das auf Bruns' mehrjährige Studien hierzu verweist (ANONYMUS 1922). Zur gleichen Zeit wurde die Frage eines arktischen Luftverkehrs auch von Vilhjalmur Stefansson (1879-1962) in den USA diskutiert (STEFANSSON 1922, 168-202). 1922 traten der Vorstand des Meteorologisch-Magnetischen Observatoriums Potsdam, Adolf Schmidt (1860-1944), und der Vorsteher der

meteorologischen Abteilung dieses Observatoriums, Reinhard Süring (1866-1950)¹², für Bruns' Projekt ein (KAPELLER 1922, KOHLSCHÜTTER 1927, 14). In seiner ersten Veröffentlichung äußerte sich Bruns über die Vorzüge von Fernreisen im Luftschiff, z.B. von Hamburg nach New York, gegenüber Flugzeug, Eisenbahn und Dampfer, ohne jedoch auf die transarktische Route direkt einzugehen (BRUNS 1922). In einer weiteren Veröffentlichung analysierte er die Katastrophe des Luftschiffes „Dixmuiden“, die er auf menschliches Versagen zurückführte (BRUNS 1924a). Im Herbst 1920 zog Walther Bruns nach Berlin-Friedenau¹³ und wurde zunächst Leiter der Kassen- und Finanzabteilung beim Reichsbeauftragten zur Überwachung der Ein- und Ausfuhr. Nach Auflösung dieser Behörde war er in leitenden kaufmännischen Stellungen, zunächst der Chemischen- und Nahrungsmittelwerke vormals Puttendorfer, Moreau & Co. Aktiengesellschaft, ab 1.9.1924 bei den Siemens-Schuckertwerken tätig (BRUNS 1930). 1927 bezog er sein neu erbautes Haus in Neubabelsberg bei Potsdam¹⁴.

GRÜNDUNG DER AEROARCTIC

Walther Bruns war sich im Klaren darüber, dass es zur Verwirklichung seiner Pläne zur Schaffung einer regulären transarktischen Luftschiffverbindung der Prüfung und Unterstützung entsprechender Fachgelehrter bedurfte und die Erforschung der Bedingungen arktischer Luftschiffahrt erforderlich war. 1922 gelang es ihm, den u.a. durch seine Höhenrekord-Ballonfahrt von 1901 bekannten Aerologen Arthur Berson (1859-1942) für seine Pläne zu gewinnen (BRUNS 1929a). Unter dessen Vorsitz entstand ein zunächst rein deutscher Ausschuss für arktische Forschung mit dem Luftschiff. Zu dessen ersten Mitgliedern gehörten neben Schmidt und Süring, Breitfuß und der Meteorologe Kurt Wegener (1878-1964). Den Vorsitz der sich daraus allmählich entwickelnden Studiengesellschaft übernahm später der Direktor des Preußischen Geodätischen Instituts Potsdam und damalige Vorsitzende der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin Ernst Kohlschütter (1870-1942). Es gelang weiterhin, den Direktor des Instituts für Meereskunde Berlin und Leiter der „Meteor-Expedition“ Alfred Merz (1880-1925) für diese Gesellschaft zu gewinnen. Unter Bersons Mitarbeit entstand eine in nur drei maschinenschriftlichen Exemplaren existierende, auf den 14. April 1924 datierte Denkschrift des Ausschusses, in der die Möglichkeit arktischer Luftschiffahrt und die Konstruktion des Luftschiffes erörtert und das Programm und die wissenschaftlichen Aufgaben arktischer Forschungen mit dem Luftschiff dargestellt wurden (BRUNS 1929a).

Als Ausgangspunkt der Fahrt wurde Murmansk erwogen, da dies der nördlichste mit der Eisenbahn erreichbare Punkt war. Die angeführten Berechnungen gingen von etwa 50 Fahrteilnehmern aus. Diese Schrift wurde in Berlin zunächst von ausschließlich deutschen Wissenschaftlern und Luftfahrttechnikern unterschrieben. Hergesell unterzeichnete mit dem Zusatz „im Andenken an die gemeinschaftliche Tätigkeit mit dem Grafen Zeppelin für die Benutzung seiner Luftschiffe zur wissenschaftlichen Erforschung der Arktis“, womit er auf eigene Priorität der Idee hinwies¹⁵. Er kündigte bereits 1925 seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft, den Vorschlag von Bruns als Plagiat der Idee von Graf Zeppelin bezeichnend (SYON 2002, 157). Im Mai 1927 gab es Überlegungen

von Bruns, Hergesell zum Wiedereintritt in die Aeroarctic zu bewegen, indem man ihm den Vorsitz der deutschen Landesgruppe anbot, der durch Erkrankung von Kohlschütter zur Disposition stand (BAR 1501/126815, Bl. 92).

Nach dem 1. Weltkrieg war die Luftfahrt in Deutschland durch den Versailler Vertrag stark eingeschränkt, der Luftschiffbau war ausdrücklich untersagt. Eine allein von Deutschland ausgehende Arktisforschung mit dem Luftschiff erschien neben den politischen auch aus logistischen Gründen unzweckmäßig, da für die Navigation Funkeinrichtungen und Wettermeldungen der Anliegerstaaten benötigt wurden (KOHLSCHÜTTER 1926b, 554). Am 29. Juni 1923 fasste daher der Ausschuss den Beschluss, aus dem deutschen ein internationales Projekt zu machen. Dies war unter den damaligen Bedingungen des Ausschlusses der deutschen Wissenschaft aus dem Internationalen Forschungsrat in Folge des 1. Weltkrieges ein schwieriger Schritt, der nur dank persönlicher weltweiter Kontakte von Berson (BRUNS 1929a) und im Kontext der generellen Bestrebungen von Kohlschütter zur Wiederanknüpfung der internationalen wissenschaftlichen Beziehungen gegangen werden konnte (KOHLSCHÜTTER 1927, 1930). Mit Hilfe von Merz konnte Bruns Kontakt zum weltbekannten Polarforscher, Delegierten und Hochkommissar für Flüchtlingsfragen im Völkerbund, Fridtjof Nansen, aufnehmen. Nansen sagte im September 1924 in Genf Bruns seine Unterstützung zu (BRUNS 1929a, KOHLSCHÜTTER 1926a, 1927). Zur Gründung der „Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff e.V.“ kam es am 7. Oktober 1924 auf einer Vorstandssitzung der Gesellschaft gemeinsam mit Nansen. Nansen, der sich zu dieser Zeit als Teilnehmer des Weltfriedenskongresses in Berlin aufhielt und sich für einen Eintritt Deutschlands in den Völkerbund einsetzte (ANONYMUS 1924), wurde als Präsident der Gesellschaft auf Lebenszeit gewählt. Bruns wurde zum Generalsekretär gewählt und auf Antrag der „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“ von den Siemens-Schuckertwerken mit Gehalt bis auf weiteres beurlaubt (BRUNS 1930). Um Missdeutungen der Ziele des deutschen Ausschusses vorzubeugen, wurde der Plan der Aeroarctic zuerst in der Geographischen Gesellschaft in Oslo unter Führung Nansens bekanntgegeben (BRUNS 1924b, KOHLSCHÜTTER 1925a, 129).

Nansen, der mit dem ganzen Gewicht seiner polaren Erfahrung und seinem großen internationalen Ansehen für die Studiengesellschaft eintrat, gelang es gemeinsam mit Bruns, zunächst in Skandinavien eine Reihe von Gelehrten für das Projekt zu gewinnen (KOHLSCHÜTTER 1927). Berson warb in Rom, Paris und London für die Arktisforschung mit Luftschiffen und konnte die Gründung von Landesgruppen erreichen (BRUNS 1929a). Im Frühjahr 1925 veröffentlichte die nunmehr „Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff“ eine erneute Denkschrift, die umfassender als die Version vom April 1924 war. Sie ist auf den Gründungstag der Gesellschaft (7.10.1924) datiert und weist Nansen als wissenschaftlichen Leiter der geplanten Expedition aus (ISEAL 1925). Die Denkschrift enthält eine Mitgliederliste, die etwa zur Hälfte deutsche Vertreter ausweist, aber bereits starkes Interesse von Russen und Skandinaviern dokumentiert (Tab. 1). Neben Nansen ist Sven Hedin (1865-1952) eines der prominentesten Mitglieder. Dieser war 1924 interessiert daran, das Luftschiff für eine Fahrt nach Tibet zu verwenden, was zu einer Konkurrenz zu den Plänen der Aeroarctic führte (SYON 2002, 153). Auch Japan war an transarktischen Luftverbindungen interessiert, unterstützte jedoch Unternehmen die Flugzeuge verwenden wollten (ANONYMUS 1925a).

DIE „AEROARCTIC“ UND DIE VORBEREITUNG DER ARKTISFAHRT VON LZ 127

Eines der ersten praktischen Probleme der Studiengesellschaft war die Beschaffung eines geeigneten Luftschiffes. Deutschland verfügte 1924 über keine Luftschiffe und erste Anfragen von Bruns bei der Zeppelinwerft in Friedrichshafen am 19. August 1920 und am 19. April 1922 blieben unbeantwortet bzw. erfolglos (KOHLSCHÜTTER 1927, 14, SYON 2002, 152: Anm. 31). Der Bau eines geeigneten Luftschiffes bedurfte der Zustimmung der Pariser Botschafterkonferenz, weshalb deutsche Regierungsstellen den kulturellen Charakter der internationalen Arktisfahrt hervorhoben und das offizielle Interesse europäischer, insbesondere aber skandinavischer Staaten unterstrichen (SYON 2002, 155, ANONYMUS 1925a). Nansen gelang es, die französischen Abgeordneten im Völkerbund zur Zustimmung zum Bau eines Großluftschiffes zu bewegen. Der

Datum	BG	DK	D	ES	FIN	F	GB	I	J	L	NL	N	A	PL	S	CH	E	CS	SU	US	Σ
1925 (I)	1	5	67	–	6	–	–	6	4	–	1	5	4	–	3	2	1	–	7	1	113
1.01.27 (II)	1	5	86	5	6	6	3	8	5	1	1	7	4	–	4	4	4	1	40	2	193
1.10.27 (III)	1	5	94	9	6	9	4	8	7	3	2	6	6	8	7	5	7	1	40	3	231
1.04.28 (IV)	1	5	97	9	6	8	4	9	7	2	2	8	10	6	6	5	7	10	45	9	256
1.10.28 (V)	1	7	108	9	6	8	7	9	7	2	3	10	11	8	5	7	9	19	63	34	333
1.01.29 (VI)	1	7	123	9	6	8	6	10	7	3	3	11	11	8	5	8	9	21	80	35	371
1.07.29 (VII)	1	6	132	9	6	8	11	13	7	3	3	12	11	8	5	10	10	22	82	51	410

Tab. 1: Mitgliederzahlen der Aeroarctic von 1925 bis 1929. Länder: BG Bulgarien; DK Dänemark; D Deutschland; ES Estland; FIN Finnland; F Frankreich; GB Großbritannien; I Italien; J Japan; L Lettland; NL Niederlande; N Norwegen; A Österreich; PL Polen; S Schweden; CH Schweiz; E Spanien; CS Tschechoslowakei; SU Sowjetunion; US Vereinigte Staaten von Amerika. Quellen (I): ISEAL (1925); (II): Verzeichnis des Gesamtvorstandes und der Mitglieder, BREITFUSS (1927) 7-11; (III): BA R 1501/126815, Bl. 147-149; (IV): Mitgliederverzeichnis (1928), Arktis 1 (1/2): 56-60; (V): BA R 1501/126815, Bl. 240; (VI): Mitgliederzahl der Aeroarctic (1929), Arktis 2(1): 28; (VII): Mitgliederzahl der Aeroarctic (1929), Arktis 2(3): 97 & BA R 1501/126815, Bl. 347-352.

Tab. 1: Number of members of Aeroarctic from 1925 to 1929. Countries: BG Bulgaria; DK Denmark; D Germany; ES Estonia; FIN Finland; F France; GB Great Britain; I Italy; J Japan; L Latvia; NL The Netherlands; N Norway; A Austria; PL Poland; S Sweden; CH Switzerland; E Spain; CS Czechoslovakia; SU Soviet Union; US United States of America.

Leiter der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“, Eckener, hatte zunächst Vorbehalte gegenüber den Aktivitäten von Bruns und der Aeroarctic. Anfang 1925 erwog auch er eine Zeppelinfahrt über den Nordpol nach Japan (LÜDECKE 1995, 163: Anm. 170). Er berief sich ebenfalls auf die Idee von Graf Zeppelin, mit dem Luftschiff in die Arktis zu fahren, und besprach mit Amundsen diesen Plan. Von der Aeroarctic fühlte er sich übergangen (ANONYMUS 1925b) und distanzierte sich im Mai 1925 öffentlich von dem „Nansen-Brunsschen Projekt“ (ANONYMUS 1925c). Durch Vermittlung von ministeriellen Stellen und durch den von Bruns im Mai 1925 erklärten Verzicht auf Beanspruchung der Schiffsführung bei der Polarfahrt, falls Eckener oder ein von ihm beauftragter Luftschiffer daran teilnahme (BA R 1501/126815, Bl. 15-17: Brief von Bruns an Kohlschütter vom 18.7.1925 aus Moskau, BA R 1501/126815, Bl. 39-40: Presseerklärung der Aeroarctic), wurden die Kontakte zwischen Eckener und der Aeroarctic schließlich enger (SYON 2002, 153-157, ANONYMUS 1925d). Dies zeichnete sich in der offiziellen Sitzung unter Vorsitz des Reichsverkehrsministers Krohne am 26. Juni 1925 ab, auf der Eckener im Namen der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ vorschlug, ein geeignetes Luftschiff auf Kosten seiner Gesellschaft zu bauen und der Aeroarctic für zwei Polarfahrten zur Verfügung zu stellen. Seitens der Studiengesellschaft nahmen Penck, Kohlschütter und Bruns an der Verhandlung teil (ANONYMUS 1925e).

Die Spannungen zwischen der Aeroarctic und Eckener bestanden jedoch weiter. So beschwerte sich Eckener in zwei Schreiben vom 23.7.1925 bei Kohlschütter (BA R 1501/126815, Bl. 21-23) und Nansen (BA R 1501/126815, Bl. 25) über die schlechte Beurteilung des von ihm vorgeschlagenen Luftschiffes durch den Ingenieur Dr. Bleistein (BA R 1501/126815, Bl.10-14), den er nicht als sachverständig akzeptierte und verweigerte gegenüber Kohlschütter seinen Beitritt zur Studiengesellschaft. In einem Schreiben an Nansen vom 14.8.1925 behauptete er, dass Bruns nicht ein Zehntel der Erfahrung seines jüngsten Steuerannes auf ZR III habe (BA R 1501/126815, Bl. 27) und rief im gleichen Monat zu einer Volksoferspende für den Bau eines „Zeppelin-Luftschiffes zur Erforschung der Nordpolgebiete und zu andern wissenschaftlichen Zwecken“ auf (ANONYMUS 1925f). Nansen hielt diesen Aufruf für politisch unklug, da eine rein deutsche Volksspende die Bauerlaubnis für einen Zeppelin gefährde, für die er sich eingesetzt hatte (BA R 1501/126815, Bl. 15-20: Brief von Kohlschütter an den Reichsverkehrsminister vom 3.8.1925 und Brief von Bruns an Kohlschütter vom 18.7.1925). Eckener bezog sich im Zusammenhang mit der Zeppelinspende aber weiterhin öffentlich auf die „Aeroarctic“ und eine geplante Nordpolfahrt. Die Presse behauptete, Eckener habe erklärt, dass dem Projekt lediglich ein „internationales Mäntelchen“ umgehängt worden sei, um eine Bauerlaubnis zu erhalten. Dies war am 17.10.1926 Anlass zu einer Beschwerde des Vorstandes der Deutschen Gruppe der Aeroarctic beim Verkehrsminister (BA R 1501/126815, Bl. 36-38) und einer Klarstellung der Ziele der Gesellschaft in einer Presseerklärung (BA R 1501/126815, Bl. 39-40). Der Streit beruhigte sich erst Ende 1926, nach Erteilung der Bauerlaubnis und am Ende der Spendenaktion für den Zeppelin, durch einen persönlichen Briefwechsel zwischen dem stellvertretenden Vorsitzenden der Aeroarctic Otto Krell (1866-1938) und Eckener, in dem letzterer sich zu Verhandlungen mit der Studiengesellschaft bereit erklärte, freie Hand bei der Konstruktion des Luftschiffes forderte und sich von den beanstandeten Pres-

seberichten distanzierte (BA R 1501/126815, Bl. 41-50).

1925/26 reiste Bruns zu Vorträgen in die UdSSR. Er wandte sich mit dem Vorschlag einer regulären Luftschifflinie Europa-Ostasien an den Rat der Volkskommissare der UdSSR, der über deren genauen Verlauf auf dem Gebiet der Sowjetunion diskutierte. Am 18. August 1925 stellte Bruns sein Projekt der Sowjetischen Geografischen Gesellschaft vor und reiste danach zu Projektbesprechungen nach Tokio (ANONYMUS 1925g). In Publikationen der Aeroarctic wird dies nur am Rande erwähnt (BRUNS 1927, 23, BLEISTEIN 1927, 96), weil Bruns dieses Projekt als seine Privatangelegenheit betrachten musste (BA R 1501/126815 Bl. 16). Die Aktivitäten von Bruns in der Sowjetunion wurden von offiziellen deutschen Stellen zunächst sehr kritisch und als störend angesehen, da diese ebenfalls über Luftverbindungen Berlin-Moskau-Peking mit der Sowjetunion verhandelten (LÜDECKE 1995, 163-164, SYON 2002, 155). Der Reichsverkehrsminister stellte in einem Schreiben vom 22.7.1926 fest, dass „die Tätigkeit des Hauptmanns a.D. Bruns in Moskau aus luftpolitischen und verkehrspolitischen Gründen unerwünscht“ sei und bat den Reichsminister des Auswärtigen, sowjetische Regierungsstellen darauf hinzuweisen, dass die Deutsche Regierung keinerlei Interesse am Luftschiffprojekt von Bruns habe und dieses nicht unterstütze (BA R 1501/126815, Bl. 71-72). Nach eigenen Angaben verfasste Bruns 1925 eine Denkschrift über die Luftschiffverkehrslinie von Europa nach Ostasien, die nach Diskussion mit russischen Regierungskommissionen überarbeitet wurde und schließlich auch die Anerkennung vom deutschen Reichsverkehrs- und Reichswirtschaftsministerium und vom Reichsverband der deutschen Industrie fand (BRUNS 1930).

Die erste Generalversammlung der „Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff e.V.“ fand vom 9. bis 13. November 1926 in Berlin statt (Abb. 2). Die Gesellschaft war auf 19 Landesgruppen mit 193 Mitgliedern gewachsen. An der ersten Sitzung der Generalversammlung, die im Preußischen Landtag stattfand, nahmen 300 Mitglieder und Gäste, darunter der Reichsminister des Inneren, Wilhelm Külz (1875-1948), teil. Am 1. Sitzungstag lud der Minister des Auswärtigen Amtes, Gustav Stresemann (1878-1929), Nansen, Kohlschütter, Penck und Bruns zu einem Frühstück ein (BREITFUSS 1927, 2)¹⁶. Nach Aussage von Bruns im Jahr 1949 dankte ihm Stresemann bei diesem Anlass mit den Worten: „Mit der von Ihnen, Herr Bruns, aufgebauten Organisation der internationalen Aeroarctic aus 22 Landesgruppen haben Sie eine für die deutsche Aussenpolitik sehr wichtige kulturpolitische Leistung vollbracht, für die ich Ihnen namens der Reichsregierung Dank sage“¹⁷. Zumindest die Passage „Organisation der Aeroarctic aus 22 Landesgruppen“ kann so nicht stimmen, da die Gesellschaft 1926 aus nur 19 Landesgruppen bestand (vgl. Tab. 1).

Nansen war anlässlich der Generalversammlung auch Gast des Reichskanzlers Wilhelm Marx (1863-1946) und des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg (1847-1934). Diese erste Generalversammlung, auf der die Bezeichnung „Aeroarctic“ erstmals gebraucht wurde, beschloss die Satzungen der Studiengesellschaft. Sie wählte den Gesamtvorstand, in dem 16 Länder vertreten waren und, einstimmig, den Geschäftsführenden Vorstand, dem Nansen als Präsident auf Lebenszeit



Abb. 2: Teilnehmer der 1. Generalversammlung der „Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff e.V.“ (Aeroarctic) am 12.11.1926 in Berlin (v.l.n.r. sitzend): Albrecht Penck (Direktor des Geographischen Instituts Berlin), Johann Schütte (Luftschiffkonstrukteur, Präsident der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt e.V. - WGL), Fridtjof Nansen (Präsident der Aeroarctic), Ernst Kohlschütter (Direktor des Preußischen Geodätischen Institutes Potsdam, Vorsitzender der Deutschen Gruppe der Aeroarctic), Gustav Hellmann (Ehrevorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin). Stehend: Georg Krupp (WGL), Arthur Berson (Aerologe), Walter Bleistein (Luftschiffkonstrukteur), Walther Bruns (Generalsekretär der Aeroarctic), Heinrich von Ficker (Direktor des Preußischen Meteorologischen Instituts Berlin), Georg Wegener (Vizepräsident der Aeroarctic), Richard von Kehler (Präsident des Deutschen Aero-Clubs, in dessen Räumen Veranstaltungen der Generalversammlung teilweise stattfanden) (© Presse-Photo Nachrichtendienst Berlin).

Fig. 2: Members of the 1st General Assembly of the “International Society for the Exploration of the Arctic Region by means of the airship” (Aeroarctic) on 12th November 1926 in Berlin (from left to right sitting): Albrecht Penck (director of the Geographical Institute Berlin), Johann Schütte (constructing engineer of airships, President of the Scientific Society for Aviation), Fridtjof Nansen (President of the Aeroarctic), Ernst Kohlschütter (director of the Prussian Geodetical Institute Potsdam, chairman of the German Section of the Aeroarctic), Gustav Hellmann (honorary chairman of the Geographical Society of Berlin). Standing: Georg Krupp (member of the Scientific Society for Aviation), Arthur Berson (aerologist), Walter Bleistein (constructing engineer of airships), Walther Bruns (general secretary of the Aeroarctic), Heinrich von Ficker (director of the Prussian Meteorological Institute Berlin), Georg Wegener (vice president of Aeroarctic), Richard von Kehler (president of the German Aero-Club, partly hosting the General Assembly) (© Presse-Photo Nachrichtendienst Berlin).

und Bruns als Generalsekretär angehörten (BREITFUSS 1927). Kohlschütter betonte den von Bruns angeregten Gedanken intensiver arktischer Forschung und Überwachung mit dem Luftschiff. Nansen war besonders an Tiefenlotungen im zentralen Arktischen Becken interessiert. Bruns hielt einen Vortrag „Praktische Wege für den Einsatz des Luftschiffs großen Typs zu ausgedehnter wissenschaftlicher Erforschung und ständiger Überwachung der Arktis“ (BRUNS 1927). Er skizzierte darin eine Forschungsfahrt mit Ausgangspunkt Murmansk und einem Ankerpunkt in Nome (Alaska) oder Anadyr mit den Zielgebieten Sewernaja Semlja, Nowaja Semlja und Franz-Josef-Land und den wissenschaftlichen Schwerpunkten Meteorologie, Erdmagnetismus, Ozeanografie und Aerophotogrammetrie. Bruns betonte die Notwendigkeit der ständigen Überwachung der Arktis, die er durch Ausbringung von meteorologischen Beobachtungsgruppen auf das Meereis mit Hilfe von Luftschiffen realisieren wollte. Diesen Gedanken findet man bereits in der ersten Fassung der Denkschrift von 1924.

Im Frühjahr 1927¹⁸ schlug Bruns vor, eine Vierteljahresschrift mit dem Titel „Arktis“ herauszugeben, die als wissenschaftliches Sprachrohr die Ideen der Gesellschaft verbreiten sollte (BRUNS 1929a). Tatsächlich verstand sich „Arktis“ nicht nur als Mitteilungsblatt der Aeroarctic, sondern als internationales Polarorgan, das sich die Aufgabe stellte, in groben Zügen eine Übersicht über die gesamte Polarforschung zu geben (BREITFUSS 1928). Damit kann sie als ein Vorläufer der

„Polarforschung“ angesehen werden. Die Zeitschrift erschien mit insgesamt 10 Heften zwischen 1928 und 1931 im Justus Perthes Verlag, Gotha, mit Aufsätzen in deutscher, englischer und französischer Sprache. Sie wurde zunächst von Nansen unter der Redaktion von Berson, Breitfuß und Bruns herausgegeben, wobei die Hauptarbeit von Berson und Breitfuß geleistet wurde (BRUNS 1929a). Bruns machte Vorschläge zur Heftgestaltung, bat Autoren um Aufsätze, mahnte Manuskripte an und verfasste Mitteilungen der Gesellschaft (IfL). Im ersten Heft wurde das Arbeitsprogramm der Aeroarctic mit Erläuterungen veröffentlicht, das auf den internationalen Ausbau der Erforschung der Arktis mit dem Ziel ihrer ständigen Überwachung durch feste und mobile Stationen gerichtet war. Mitgeteilt wurde auch die Finanzierung der Gesellschaft, die durch Mitgliedsbeiträge, hauptsächlich aber durch Regierungsbeiträge der beteiligten Staaten, erfolgen sollte. Diese Mittel reichten aber nur zur Herausgabe der Zeitschrift und zur Organisation der Gesellschaft, nicht zur Finanzierung einer Arktisfahrt (BAUER et al. 1928, 52).

Medienwirksam trat die Aeroarctic durch die Einladung von weltbekannten Polarfliegern nach Berlin in Erscheinung. So hielt Nobile, der im Jahr zuvor mit Amundsen an Bord des Luftschiffs „Norge“ den Nordpol überflogen hatte, als Mitglied der Gesellschaft am 5.10.1927 in der Technischen Hochschule Charlottenburg einen öffentlichen Vortrag „Das Luftschiff im Dienste der ständigen geophysikalischen Über-

wachung der Arktis“. Am sich anschließenden Abendessen nahmen Vertreter vom Reichsinnen- und Reichsverkehrsministerium teil, die von Bruns hierzu eingeladen worden waren (BA R 1501/126815, Bl. 130-135).

Vom 30. Mai bis 1. Juni 1928 waren die ersten Piloten, denen ein transarktischer Flug gelungen war, die amerikanischen Flieger Hubert Wilkins (1888–1958) und Carl Ben Eielson (1897–1929), Gast der Aeroarctic in Berlin. Bruns hatte die Einladung vermittelt. Sie wurden von ihm und Berson in Oslo abgeholt und mit einer Sondermaschine des Reichsverkehrsministeriums nach Berlin geflogen, wo sie von Vertretern des Auswärtigen Amtes, des Verkehrs- und des Innenministeriums, der Stadt Berlin sowie vom Reichspräsidenten von Hindenburg empfangen wurden. Auf einer Versammlung der Aeroarctic berichteten sie im Preußischen Landtag über ihren Flug (BA R 1501/126812, Bl. 6-31) und wurden die ersten Ehrenmitglieder der Gesellschaft (BERSON & BREITFUSS 1928).

Die 2. Ordentliche Generalversammlung der Aeroarctic fand auf Grundlage des am 12. November 1926 auf der 1. Generalversammlung in Berlin erfolgten Antrags der sowjetischen Landesgruppe, als der zweitstärksten (BREITFUSS 1927, 5, BA R 1501/126815, Bl. 174), vom 18. bis 23. Juni 1928 in Leningrad statt (BERSON & BREITFUSS 1929). An der Eröffnung nahmen etwa 500 Personen teil (Abb. 3). Es wurde mitgeteilt, dass die deutsche Reichsregierung das im Bau befindliche Luftschiff LZ 127 für zwei Forschungsfahrten in die Arktis zur Verfügung stellen werde. LZ 127 wurde mit Reichs- und Eigenmitteln der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ und aus dem Erlös von ca. 2,1 Millionen Reichsmark der Zeppelin-Eckener-Spende des Deutschen Volkes finanziert (BA R 1501/126815, Bl. 79-84). Es erfolgte die Bitte der Aeroarctic an die Sowjetregierung, einen zur Durchführung der Arktisfahrt erforderlichen Luftschiff-Ankermast (Mooringmast) zu errichten. Weiterhin wurden Änderungen der Satzungen beschlossen, die nun u.a. die Zusammensetzung des Vorstandes und die Stimmrechte der Landesgruppen regelten. Ferner wurde der Name der Aeroarctic geändert in „Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen“.

Georg Wegener und Bruns wiesen auf die Notwendigkeit der Einsetzung eines Forschungsrates hin, der das wissenschaftliche Programm der Arktisfahrt ausarbeiten und für die Bearbeitung der Ergebnisse sorgen müsse. Dieser daraufhin gebildete Rat bestand aus 11 Kommissionen, in denen aus organisatorischen Gründen jeweils ein Deutscher als Vorsitzender oder Schriftführer vertreten war. General Nobile, von dessen Katastrophe mit dem Luftschiff „Italia“ die Welt gerade Kenntnis erhalten hatte, wurde als weiterer Vizepräsident von der italienischen Landesgruppe in Abwesenheit nominiert (WEGENER et al. 1929). Besondere Beachtung fand ein Vortrag von Pawel A. Moltchanow (1893–1941) zur Erforschung der Atmosphäre der Arktis, in dem er u.a. Möglichkeiten der Fernübertragung meteorologischer Daten bis hin zur Idee der Radiosonde vorstellte (MOLTCHANOW 1929). Die Gesellschaft bat daraufhin die Sowjetregierung, die Arbeiten von Moltchanow zu unterstützen (WEGENER et al. 1928, 1929).

Meinungsunterschiede gab es über den in der UdSSR anzuliegenden Lufthafen. Die Aeroarctic hielt Murmansk von



Abb. 3: Fridtjof Nansen und Walther Bruns auf der 2. Generalversammlung der Aeroarctic 1928 in Leningrad (aus BRUNS 1931b, 696).

Fig. 3: Fridtjof Nansen and Walther Bruns at the 2nd General Assembly of the Aeroarctic in Leningrad in 1928 (from BRUNS 1931b, 696).

Anfang an für geeignet, während die russische Gruppe Leningrad bevorzugte (ISSATSCHENKO 1928). Zur Entscheidung dieser Frage fand im Anschluss an die Generalversammlung in Leningrad eine von der sowjetischen Landesgruppe organisierte Reise nach Murmansk statt. Daran nahm eine Studienkommission mit mehreren Mitgliedern der Aeroarctic unter Führung des Generalsekretärs (Bruns) und seines Stellvertreters (Berson) teil. Bruns berichtete über das Ergebnis der Reise. Die deutsche Regierung hatte den Einsatz des Luftschiffs in der Arktis für 1929 zugesagt. Einerseits ging es daher darum, einen Stützpunkt für diese im nächsten Jahr geplante Arktisfahrt zu schaffen, andererseits waren Plätze zur Anlage von Stützpunkten für regelmäßige Fahrten zum Betrieb eines arktischen Beobachtungsnetzes zu finden. Von der Aeroarctic waren Murmansk auf der Kolahalbinsel und Nome in Alaska als mögliche Stützpunkte für die erste Arktisfahrt ausgewählt worden. Die Reise diente der Prüfung der vorhandenen Möglichkeiten vor Ort. Das Sommer wie Winter mit Bahn und Schiff erreichbare Murmansk erwies sich in vielerlei Hinsicht als geeignet. Es fand sich dort aber nur eine leidlich brauchbare Landfläche, deren Erschließung recht kostspielig und zeitaufwändig erschien. Bruns schlussfolgerte, dass bei einmaliger Verwendung wohl Leningrad als Stützpunkt dienen müsse (BRUNS 1929b).

Der in Leningrad eingesetzte Forschungsrat tagte erstmalig am 12. und 13. Oktober 1928 in Berlin und entwickelte sich als beratendes Organ des Vorstandes (ANONYMUS 1929a) zum entscheidenden Gremium bei der Vorbereitung der Arktisfahrt. Der Gegenstand der Tagung war die Aufstellung eines Arbeitsplanes und die Ausrüstung der wegen der Kürze der Vorbereitungszeit inzwischen auf das Frühjahr 1930 verschobenen Expedition des LZ 127 „Graf Zeppelin“ (ANONYMUS 1929b). Zu diesem Zeitpunkt lag jedoch noch keine Information über die Verfügbarkeit des Luftschiffes vor. Die Zusage der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ erfolgte erst am 27.11.1928 durch Eckener in einer Verhandlung im Reichsverkehrsministerium unter Leitung des Ministers Karl Theodor von Guérard (1863-1943). Eckener sagte zu, das gerade von seiner Fahrt aus Amerika zurückgekehrte Luftschiff „Graf Zeppelin“ der Aeroarctic für zwei auf 1930 verschobene Arktisfahrten zur Verfügung zu stellen (ANONYMUS 1928b). Er trat dem Vorstand der

deutschen Landesgruppe der Gesellschaft bei und sicherte seine Teilnahme an der Fahrt zu. In einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung wurden diese Abreden fixiert und die „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ für die Versicherung von Luftschiff und Besatzung und für die Besoldung der Mannschaft verantwortlich gemacht. Von der Aeroarctic wurden dafür 500 000 Reichsmark als Pauschalbetrag verlangt und ihr die alleinigen Verwertungsrechte in den Medien zugesagt. An der Verhandlung nahmen von Seiten der Aeroarctic Nansen, G. Wegener, Penck und Bruns teil (BA R 1501/126815 Bl. 252-262). Daraufhin wurden die Pläne für diese Fahrt auf der Grundlage der von Bruns gemachten Vorschläge von Nansen und dem Forschungsrat für 1930 formuliert. Vorgesehen war eine Fahrt von Leningrad nach Nome und zurück mit dem Schwerpunkt der Aerogeodäsie, Geomagnetik und Ozeanografie, einschließlich Tiefenlotungen mittels Echolot und Wasserprobennahmen (ANONYMUS 1929c, ANONYMUS 1928c).

Im Januar 1929 reisten Nansen und Bruns in die USA, um Vorträge zu halten, die amerikanische Presse zu interessieren und von der US-Regierung die Zusage zum Bau eines Ankerastes in Nome zu erreichen (SYON 2002, 163). Bruns erhielt hierfür einen Reisekostenzuschuss von 5.000 RM vom Reichsministerium des Inneren, das für den wissenschaftlichen Teil der geplanten Fahrt zuständig war (BA R 1501/126815 Bl. 275-277). Nansen und Bruns schlossen einen Vertrag über die weltweiten Presserechte der geplanten Fahrt mit dem Hearst-Konzern ab (BA R 1501/126815 Bl. 320-332). Dieser war bereit, insgesamt 165 000 US\$ hierfür zu zahlen, wobei die Rechte für Kontinentaleuropa hiervon nicht betroffen seien sollten (BA R 1501/126815 Bl. 292-293). Die Vergabe der europäischen Rechte an den Ullstein Verlag wurde zu dieser Zeit bereits erwogen (BA R 1501/126815 Bl. 309).

Bruns bemühte sich um die Gründung einer kanadischen Landesgruppe. In Kanada bestand damals kaum ein öffentliches Interesse an der Arktis (IfL, Kasten 851, Sign. 2: Brief von M.B.A. Anderson, Ontario, an L. Breitfuß vom 20.1.1929). Um die Ideen der Aeroarctic in Kanada zu verbreiten, nutzte Breitfuß seine Kontakte zum kanadischen Zoologen Rudolph Martin Anderson (1876–1961), der u.a. gemeinsam mit seinem Studienkollegen Vilhjamur Stefansson die Arktis bereist hatte und über Verbindungen zu einflussreichen Regierungsmitgliedern bis hin zum Premierminister verfügte. Bruns wurde im Hause Anderson freundlich aufgenommen. Mr. und Mrs. Anderson vermittelten Kontakte zwischen ihm und der kanadischen Presse (IfL, Kasten 851, Sign. 2 und 5). Zur Gründung einer Landesgruppe ist es in Kanada jedoch nie gekommen.

Im Mai 1929 empfing Bruns Mitglieder des Forschungsrates und auch Nansen in seinem Neubabelsberger Haus¹⁹. Anlass war die am 13. und 14. Mai 1929 in Berlin stattfindende Versammlung des Forschungsrates, auf der Nansen und Bruns über die Ergebnisse ihrer Amerikareise berichteten. Russische Vertreter nahmen an der Versammlung nicht teil. Nome hatte sich wegen seiner nur im Sommer gegebenen Erreichbarkeit und ungünstiger meteorologischer Bedingungen als für einen Stützpunkt ungeeignet erwiesen und Fairbanks wurde nun favorisiert. Die dadurch längere Fahrtstrecke machte eine Verlagerung der europäischen Basis von Leningrad nach Murmansk oder Nordnorwegen erforderlich. Die Finanzierung der Fahrt sollte im Wesentlichen durch den Verkauf von Bild-

Film-, Presse- und Buchrechten erfolgen. Der interessierte US-amerikanische Hearst-Konzern verlangte aber Monopolrechte. Nur die Pressevertreter an Bord dürften öffentlich berichten. Alle Funksprüche seien daher zu chiffrieren. Mr. Hearst war bereit, 10.000 US Dollar zur Vorbereitung der Expedition, unabhängig von deren Zustandekommen, zu zahlen. Zusagen von der kanadischen Regierung über materielle Unterstützung der Expedition und über den Bau meteorologischer Stationen im Norden wurden nicht gegeben. Finanziell schien die Expedition weitgehend durch den Pressevertrag, Regierungsbeiträge und private Mittel abgesichert. Bruns veranschlagte zum 15.8.1929 die von der Aeroarctic zu tragenden Kosten auf 1,14 Millionen Reichsmark, die nach seinen Schätzungen durch die Vergabe von Presse- und Buchrechten gedeckt werden könnten (BA R 1501/126815 Bl. 312-314). Er benötigte jedoch zur Expeditionsvorbereitung, insbesondere für die Beschaffung der wissenschaftlichen Ausrüstung, Kredite und eine Beihilfe der Deutschen Regierung von 50.000 bis 100.000 Reichsmark, da die zu erwartenden Erlöse zum erheblichen Teil erst nach der Expedition zur Verfügung stehen würden und stellte einen entsprechenden Antrag an das Reichsinnenministerium (BA R 1501/126815 Bl. 335). Bruns erhielt in einer Besprechung am 7.9.1929 die Zusage einer „Unterstützung durch amtliche Stellen in mäßigen Grenzen“ von den betroffenen Ministerien (BA R 1501/126815 Bl. 340 Vorderseite), stieß aber auf erheblichen Widerstand der „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“. Diese wollte sich nicht an den Kosten beteiligen, da die geplante Forschungsfahrt kein deutsches Unternehmen sei (BA R 1501/126815 Bl. 308) und sie Zweifel an der wissenschaftlichen Bedeutung der geplanten Fahrt habe (BA R 1501/126815 Bl. 340 Rückseite).

Offen waren vor allem Kosten für Versicherung und die wissenschaftliche Ausrüstung. Der Beitrag der deutschen Regierung bestand letztlich nur in der Bereitstellung des Luftschiffes, für dessen Bau erhebliche staatliche Mittel eingesetzt worden waren (BRUNS & BERSON 1929, 66). Im Sommer 1929 gab es einige Fortschritte. Es konnte mit dem Bau wissenschaftlicher Instrumente begonnen werden. Vereinbarungen mit den Regierungen Norwegens und der USA über den Bau von Stützpunkten, die Leihe der erforderlichen Gasflaschen und deren Transport wurden erreicht. Die Sowjetregierung stellte die meteorologischen Stationen längs der sibirischen Küste zur Verfügung und beabsichtigte, Peilanlagen für die Navigation des Luftschiffes zu errichten. Offen waren noch immer Fragen von Kreditaufnahmen und Versicherungsbeiträgen (BRUNS 1929c).

Vom 28. September bis 1. Oktober 1929 fand eine Besprechung der Schriftführer der Kommissionen des Forschungsrates und der feststehenden Teilnehmer der Expedition mit dem geschäftsführenden Ausschuss in Friedrichshafen statt. Dies diente vor allem der Abstimmung des geplanten wissenschaftlichen Programms mit der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ einschließlich der Prüfung der technischen Umsetzbarkeit, z.B. durch den Einbau der Instrumente im Luftschiff. Es kam zu einigen Kürzungen und Vereinfachungen im Programm und zu dessen endgültiger Festlegung. Die von der Firma „Telefunken“ hergestellten Funkpeilsender sollten von der Sowjetregierung an drei nordsibirische Funkstationen geschickt werden. Professor Moltschanow stellte in Friedrichshafen seine Radiosonde vor (GA 1929), die nach seiner Idee

von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof, allerdings mit einer andersartigen Funkübertragung, gebaut wurde (SUDECK 1930). Ende Oktober teilte die „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ mit, dass die Besatzung des LZ 127 „Graf Zeppelin“ für die Arktisfahrt eine Zusatzentlohnung von 200.000 RM fordere, die nur in einer Höhe von 140.000 RM von Bruns geplant war (BA R 1501/126815 Bl. 370-371). Durch Genehmigung der Postbeförderung auf der Polarfahrt durch das Reichspostministerium eröffneten sich aber zusätzliche Einnahmequellen (BA R 1501/126815 Bl. 379).

Dramatisch änderte sich die Situation im Dezember 1929. Es gelang nicht, die für 1930 geplante Expedition zu versichern und damit scheiterte deren Durchführung. Georg Wegener und Bruns wandten sich an den Reichsinnenminister mit der Bitte um ein Eingreifen der deutschen Regierung in die Versicherungsverhandlungen und Übernahme eines Teilrisikos (BA R 1501/126815 Bl. 377-388). Diese Eingabe blieb erfolglos (BA R 1501/126815 Bl. 400 und 403-404). Nansen selbst bat den ehemaligen Reichsinnenminister Külz um Hilfe (BA R 1501/126815 Bl. 425). Die Schuld für das Scheitern gab Bruns der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“, da diese die Versicherungsfrage zu spät angegangen wäre (IfL, Kasten 851, Sign. 11: Vertrauliches Rundschreiben an die Herren Schriftführer der ständigen Kommission der AEROARCTIC von Georg Wegener und Walther Bruns vom 14. Januar 1930).

Die Aeroarctic kam in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten, da wissenschaftliche Geräte bestellt bzw. im Bau waren. Im Februar 1930 wurde von der Gesellschaft sogar die Streichung der Bezuschussung der Zeitschrift „Arktis“ erwogen, was zur Einstellung ihres Erscheinens geführt hätte (IfL, Kasten 851, Sign. 11: Brief von Perthes an Bruns vom 26.2. 1930). Nur durch das Entgegenkommen einzelner Firmen und die finanzielle Unterstützung der spanischen Regierung konnten diese Probleme einigermaßen überwunden werden (GA 1929, IfL, Kasten 851, Sign. 15: Niederschrift über die Verhandlungen auf der 3. Allgemeinen Mitgliederversammlung der AEROARCTIC zu Berlin 7.-9.11.1931). Der alte Konflikt zwischen Eckener und Bruns flammte in dieser angespannten Situation wieder auf. Bruns erwog ein Schiedsgericht anzurufen, um die Zusage des Luftschiffs für eine auf 1931 verschobene Fahrt zu erhalten. Eckener entgegnete mit Schreiben vom 20. Februar 1930, dass eine solche Zusage zu diesem Zeitpunkt auf Grund anderer Verpflichtungen nicht gegeben werden könne (IfL, Kasten 851, Sign. 12).

Der Tod von Nansen am 13. Mai 1930 war ein weiterer Schlag. Das Problem war nun, einen geeigneten und international renommierten Nachfolger als Präsidenten zu gewinnen. Heinrich von Ficker (1881-1957) war bemüht, Hugo Eckener dafür zu gewinnen und ihn damit fest in das Projekt der Aeroarctic einzubinden. Eckener wurde dieser Wunsch am 24. Juni 1930 übermittelt, er sagte in einem Brief an Bruns vom 2. September 1930 schließlich zu, sich für diese Position zur Wahl zu stellen, jedoch ohne die wissenschaftliche Leitung als Vorsitzender des Forschungsrates, die Nansen ebenfalls innegehabt hatte, übernehmen zu wollen (BA R 1501/126815 Bl. 437-438). Die „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ zeigte sich nun entgegenkommend und bot auf ihre Kosten der Aeroarctic Versuchsfahrten zum Test von Instrumenten an (IfL, Kasten 851, Sign. 14: Rundschreiben des geschäftsführenden Ausschusses an die wissenschaftlichen Kommissionen der

AEROARCTIC vom 20. September 1930). Bruns schrieb am 19. September 1930 erleichtert an Breitfuß *„Sie sehen, die Aeroarctic ist ein Phönix, immer, wenn die Welt glaubt, jetzt ist sie endlich tot, ersteht sie in noch schönerer Gestalt aus der Asche! Und einst wird der Tag kommen, wo sie mit rauschenden Schwingen über die Arktis fliegt“* (IfL, Kasten 851, Sign. 12).

Am 10. und 11. September 1930 fand eine Fahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“ nach Moskau statt, an der auch Bruns (ANONYMUS 1930a) und auf der Rückfahrt der sowjetische Luftschiffspezialist und späterer Teilnehmer der Arktisfahrt Ingenieur Fjodor F. Assberg teilnahmen (ASSBERG & KRENKEL 1933, 26). Satzungsgemäß wäre 1930 die 3. Generalversammlung der Aeroarctic erforderlich gewesen, auf die aber aus Kostengründen verzichtet wurde. Stattdessen fand am 4. November 1930 eine Generalversammlung der Deutschen Landesgruppe statt, auf der erforderliche Neuwahlen durchgeführt wurden (IfL, Kasten 851, Sign. 14: Einladung zur Generalversammlung der Deutschen Landesgruppe der AEROARCTIC). Anschließend tagten vom 5. bis 8. November der Forschungsrat und der Vorstand der Aeroarctic (BA R 1501/126815, Bl. 447). Hier wurden Eckener mit 36 von 45 zum Teil schriftlich abgegebenen Stimmen zum Präsidenten der Gesellschaft und Rudolf L. Samoilowitsch in Abwesenheit zum Vorsitzenden des Forschungsrates gewählt. Da insbesondere keine Vertreter der UdSSR an der Tagung teilnahmen, waren vor Ort nur 23 Stimmen vertreten. Es wurden die Satzungen neu beschlossen und Bruns wiederum zum Generalsekretär gewählt (GA 1930). Dem neuen Präsidenten Eckener wurde auf Beschluss des Vorsitzenden der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, des Vorsitzenden der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, des Vorsitzenden des Zentralausschusses des Deutschen Geographentages, des Präsidenten der Deutschen Seewarte in Hamburg und des Direktors des Preußischen Meteorologischen Instituts in Berlin auf dessen Antrag die goldene „Georg-Neumayer-Medaille“ in einer Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin verliehen (ANONYMUS 1930b). Diese Auszeichnung wurde zuvor und später nur an herausragende und vor allem in der Meteorologie und in den Geowissenschaften tätige Wissenschaftler vergeben.

DIE ARKTISFAHRT DES LZ 127 „GRAF ZEPPELIN“ UND DAS ENDE DER AEROARCTIC

Durch Fahrten nach Spitzbergen und Island bewies das Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ seine Sicherheit auch in höheren Breiten, so dass die Versicherungsgesellschaften schließlich die allgemeine Versicherungsgrenze für solche Fahrten auf 82° N ausdehnten (BRUNS 1931b, 697). Am 8. April 1931 fand in Friedrichshafen eine Besprechung zwischen Eckener, Bruns und Ludwig Weickmann (1882–1961) mit Karl von Wiegand (1874–1961) als Vertreter der Hearst-Presse statt, auf der die Klärung der Versicherungsfrage signalisiert und dem Hearst-Konzern die Pressrechte in Aussicht gestellt wurden. Eckener sagte seine Fahrtbeteiligung erneut zu (MAYER 1931). Zu diesem Zeitpunkt war die Finanzierung des Projektes noch immer unsicher. Erwogen wurde ein pressewirksames Zusammentreffen des LZ 127 „Graf Zeppelin“ mit dem Unterseeboot „Nautilus“, geführt von Hubert Wilkins, am Nordpol (ANONYMUS 1931a). Wilkins Unternehmen wurde von der

Hearst-Presse finanziert und spektakulär in vielen Zeitungen angekündigt. Daran teilnehmen wollte auch das ehemalige Mitglied der Schröder-Stranz-Hilfsexpedition Bernhard Villinger (1889–1967), der mit Eckener das U-Boot-Luftschiff-Rendezvous vereinbart hatte (VILLINGER 1931). Villinger war als Schriftführer der Kommission für Ausrüstung in der Aeroarctic tätig und ursprünglich für die Arktisfahrt des LZ 127 vorgesehen. Seine Stelle nahm daraufhin Ludwig Kohl-Larsen (1884–1969) ein, der bereits als Arzt die Filchner-Expedition auf der „Deutschland“ auf der Hinfahrt zur Antarktis bis nach Südgeorgien begleitet hatte und der letztlich an der Fahrt von „Graf Zeppelin“ 1931 als Arzt und Eisbeobachter teilnahm. Er hat über die Fahrt einen allgemeinen recht poesievollen Bericht verfasst und als Buch veröffentlicht (KOHLLARSEN 1931). Zu einem Rendezvous mit dem „Nautilus“ kam es nicht, da das U-Boot bereits im Atlantik einen Maschinenschaden erlitt und die Nordpolfahrt nicht antrat. Daraufhin trat der Hearst-Presskonzern im Juni 1931 von seinem Vertrag zurück (ANONYMUS 1931b). Dies führte erneut zu finanziellen Schwierigkeiten (FICKER & BRUNS 1931, 116). Der Ullstein Verlag erhielt nach Verhandlungen mit Eckener letztendlich die alleinigen weltweiten Bild- und Pressrechte (IFL, Kasten 851, Sign. 15: Rundschreiben des Geschäftsführenden Ausschusses der AEROARCTIC an die Vorstandsmitglieder, wissenschaftlichen Kommissionen und Expeditionsteilnehmer vom 1.7.1931).

Die Lösung des Versicherungsproblems ermöglichte der Aeroarctic die Fahrt 1931 mit dem LZ 127 „Graf Zeppelin“ tatsächlich durchzuführen und das für 1930 geplante Programm zu realisieren. Da der Versicherungsschutz auf Gebiete südlich von 82° N beschränkt war, musste dies bei der zu wählenden Fahrtroute beachtet werden (BRUNS 1931b, ELLSWORTH & SMITH 1932, 61). Die Expedition folgte weitestgehend den am 12. Oktober 1930 von Bruns, nach Beratung mit Breitfuß und von Ficker, skizzierten Routenvarianten einer ursprünglich für April 1931 geplanten Fahrt (IFL, Kasten 851, Sign. 13, SCHENNERLEIN 2014, 72-73). Die Fahrleitung lag allein in den Händen von Eckener und damit der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“, die für den Betrieb und die Navigation des Luftschiffes zuständig war. Bruns fungierte lediglich als Gehilfe des Expeditionsleiters. Die Aeroarctic verstand sich als wissenschaftliche Partnerin der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ (BRUNS 1931b, 698), der die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung des Beobachtungsprogramms oblag. Wirtschaftlich möglich wurde die Expedition durch Unterstützung von zahlreichen Firmen, die Ausrüstung und Material schenkten oder leihweise überließen bzw. Geld spendeten (FICKER & BRUNS 1931, 117) sowie durch die Vermarktung von Pressrechten, durch Erlöse des Buches von Kohl-Larsen und durch Einnahmen von Philatelisten. Samoilowitsch (Abb. 4) bewertet die Ergebnisse der Fahrt folgendermaßen: „*In 106 Stunden arktischen Fluges hat das Luftschiff die Arbeit geleistet, die auf normalen Expeditionen auf Eisbrechern nur in zwei bis drei Jahren zäher beharrlicher Arbeit vollbracht wird*“ (ASSBERG & KRENKEL 1933, 75). Die Fahrt bewies, dass unter Beachtung der gegebenen meteorologischen Bedingungen und damit verbundener Flexibilität in der Wahl der Fahrtroute ein Luftschiff Hervorragendes in der Arktis zu leisten im Stande war. Besonders hervorzuheben ist die erfolgreiche Landung auf dem Wasser der Buchta Tichaja (Hooker Insel) unter den komplizierten Bedingungen hoher umgebender Felswände und starker Strömungen verbunden

mit Eisgang (BRUNS 1931c) sowie die Lösung des Navigationsproblems in hohen Breiten. Die wissenschaftlichen Ergebnisse sind 1933 in einem Sammelband erschienen (BERSON et al. 1933), das aerophotogrammetrische Programm wurde von SCHENNERLEIN (2014) ausführlich beschrieben und die magnetischen Messungen wurden als Grundlage der ersten aeromagnetischen Kartierung in der Arktis überhaupt von RASPOPOV et al. 2013 gewürdigt. Fahrtberichte sind von mehreren Teilnehmern, zum Teil in Buchform, veröffentlicht worden. Neben dem offiziellen populärwissenschaftlichen Bericht von Kohl-Larsen seien die Veröffentlichungen ELLSWORTH & SMITH 1932, MOLTSCHANOW 1932, BRUNS 1932b UND ASSBERG & KRENKEL 1933 genannt.

Die 3. Allgemeine Mitgliederversammlung der Aeroarctic mit anschließender Sitzung des Forschungsrates fand in Berlin vom 7. bis 9. November 1931 statt. Hier wurden erste Ergebnisse der Fahrt vorgestellt und deren weitere Bearbeitung festgelegt. Ausdrücklich wurde die Expedition als „erste Versuchsfahrt“ bezeichnet. Bruns warb für eine weite Verbreitung der Ideen der Aeroarctic und betonte, dass weitere Fahrten kostengünstiger werden würden, da ein großer Teil an Geräten und Ausrüstungen wiederverwendet werden könnte (FICKER & BRUNS 1931, 117). Innerhalb der Aeroarctic ging man von einer zweiten Arktisfahrt im Rahmen des Internationalen Polarjahres 1932/33 aus (ACTA PGI (1929-1930): Briefentwurf von E. Kohlschütter an A. Penck vom 12.10.1929, ELLSWORTH & SMITH 1932, 82, BRUNS 1931c, 38). Diese kam jedoch nicht zustande, da der Aeroarctic die notwendigen finanziellen Mittel dafür fehlten (SYON 2002, 168). Auch für die Auswertung des auf der Fahrt von 1931 gewonnenen Materials standen nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung. Bruns setzte sich daher für die Beschaffung von Spenden bei Carl Duisberg (1861-1935), Aufsichtsratsvorsitzender der „I.G. Farben“, zur Bearbeitung der aerofotografischen Bilder ein (IFL, Kasten 851, Sign. 15: Rundschreiben von Walther Bruns an die Geographische Kommission, die Aerogeodätische Kommission und an Penck, Berson, von Gruber und Lachmann vom 27.10.1931).

Im Juli 1932 wurde Franz-Josef-Land vom sowjetischen Eisbrecher „Malygin“ auf zwei Fahrten erneut angelaufen. Die erste Reise brachte die Überwinterungsgruppe unter Leitung von Iwan Papanin (1894–1986) zur Station in der Buchta Tichaja, die dort während des 2. Internationalen Polarjahres meteorologische und geophysikalische Registrierungen auszuführen hatte. Als einziger Ausländer nahm Joachim Scholz (1903–1937) vom Potsdamer Meteorologischen Observatorium, Spezialist für atmosphärische Elektrizität, an der Expedition teil. Eine zweite Fahrt diente der Versorgung der Station. Als zusätzliche Geldeinnahme wurde sie von der Firma „Intourist“ vermarktet (INTOURIST 1931). An der Reise nahmen mehrere sowjetische Journalisten teil, jedoch nur zwei ausländische Touristen. Das waren Bruns und der Rechtsanwalt Arthur Judesis (1889–1938), der u.a. für die sowjetische Handelsvertretung in Berlin tätig war. Im Jahr zuvor war das Schießen eines Eisbären offenbar im Reisepreis mit „Malygin“ eingeschlossen (SIEBURG 1932). Bruns erlegte am 23.8.1932²⁰ ebenfalls einen Eisbären. Michail D. Romm, als Journalist wiederum an Bord, schilderte die Jagd. Er beschrieb Bruns Erscheinung als die eines „korrekten Deutschen mit militärischer Körperhaltung“ (ROMM 1965, Kap. 7).



Abb. 4: Rudolf L. Samoilowitsch (2. von links) im Juli 1931 zu Gast bei Walther Bruns und seiner Frau auf deren Haus-Terrasse in Neubabelsberg (© Bundesarchiv, Bild 102-02078).

Fig. 4: Walther Bruns and his wife welcoming Rudolf L. Samoilovich (2nd from left) to their home terrace in Neubabelsberg in July 1931 (© Bundesarchiv, Bild 102-02078).

Die Machtergreifung der NSDAP führte dazu, dass Bruns bereits im Spätwinter 1933 sein Amt als Generalsekretär der Aeroarctic niederlegte. Eckener dankte Bruns ausdrücklich, verhielt sich selbst zunächst zurückhaltend und war skeptisch, was die Weiterführung der Pläne unter dem neuen Reichskommissar für Luftfahrt (Hermann Göring) anbelangte²¹. Das Erscheinen der Zeitschrift „Arktis“ wurde aus Mangel an Finanzmitteln eingestellt und ausländische Landesgruppen zogen sich von der Aeroarctic zurück (HERRMANN 1949, 17).

Die „Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen“ beschloss in der Außerordentlichen Mitgliederversammlung am 27.1.1937 ihre Auflösung, da die finanziellen und technischen Mittel fehlten und „aus anderen Gründen“ nicht die geringste Aussicht vorhanden war, die Forschungsarbeit der Gesellschaft wieder aufzunehmen²². Bruns benannte später diese Gründe: „da der politische Umschwung in Deutschland eine weitere vertrauensvolle internationale Zusammenarbeit, noch dazu unter massgeblicher deutscher Geschäftsführung ganz unmöglich machte“ (BRUNS 1946). Im Februar 1934 machte Bruns dem Propagandaminister Joseph Goebbels (1897–1945) den Vorschlag, die schiffbrüchige Mannschaft des „Tscheljuskin“ mit LZ 127 „Graf Zeppelin“ aus der Arktis zu retten. Aus technischen Gründen war das jedoch unmöglich, da sich LZ 127 in der Winterüberholung befand (SYON 2002, 169, ANONYMUS 1934).

PROMOTION VON WALTHER BRUNS UND SEINE TÄTIGKEIT NACH 1933

Neben seiner Arbeit als Generalsekretär der Aeroarctic studierte Walther Bruns Jura. Er hatte sich am 20. Oktober 1926 an der Berliner Universität immatrikuliert und studierte dort bis Herbst 1929 und vom 7.5.1930 bis 10.3.1931 in Halle (UAHW REP. 46 und 47) insgesamt acht Semester (BRUNS 1930, 1932a). Bereits am 28.4.1931 reichte er eine Dissertation zum Thema „Der Begriff des „Freien Luftraums“ im Völkerrecht“ an der Rechts- und Staatswissenschaftlichen

Fakultät der Universität Halle ein. Sie wurde vom Referenten Prof. Carl Bilfinger (1897–1958) als mit Eifer geschrieben und an vielen Stellen sehr lesenswert bezeichnet, allerdings sah er Schwächen der rechtswissenschaftlichen allgemeinen Reife und Bildung, über die Bruns nicht verfügte. Er bewertete die Arbeit zunächst mit „rite“, empfahl eine Nachbesserung und beantragte die mündliche Prüfung (UAHW, REP. 23P, NR. 982, Bl. 13). Diese absolvierte Bruns am 19.2.1932 in Halle mit dem Prädikat „cum laude“. Am 25.5.1932 reichte er die umgearbeitete Dissertation erneut ein, deren nochmalige Nachbesserung am 25.6.1932 von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät Halle gefordert wurde. Am 8.8.1932 wurde die Druckgenehmigung für die Dissertationsschrift erteilt, diese von Konrad Triltsch in Würzburg gedruckt. Bruns wurde schließlich am 20.4.1933 von der Hallenser Universität „cum laude“ promoviert²³. Den Dokortitel verwendete er – nicht rechtmäßig – bereits 1932, offenbar nach bestandener Prüfung, was zu einer diesbezüglichen Nachfrage an der Universität Halle führte. Er versuchte eine auf das Prüfungsdatum datierte Promotionsurkunde zu erhalten, da dies in seinem „vorgeschrittenen Alter von gewisser persönlicher und damit wirtschaftlicher Bedeutung“ sei. Dies wurde ihm von der Universität Halle aber mit Verweis auf bestehende Bestimmungen verwehrt (UAHW, REP. 23P, NR. 982).

Walther Bruns wandte sich im Sommer 1933 wieder der Wirtschaft zu, beteiligte sich an Bekleidungsfirmen in Württemberg und verkaufte sein Haus in Neubabelsberg²⁴. 1936 zog die Familie Bruns erneut nach Berlin²⁵. Der Grund war die Wiederaufnahme der militärischen Karriere von Walther Bruns. Er wurde 1937 zum Major befördert und erhielt 1938 vom Kriegsministerium den Auftrag, das neue Heeresbekleidungsamt in Stettin zu leiten (Abb. 5). Dieses Amt wurde unter seiner Führung wegen zunehmender Luftangriffe im Sommer 1943 nach Silligsdorf, Kreis Regenwalde, und im Januar 1945 bei herannahender Ostfront in den Raum westlich der Oder verlegt. Bruns beendete seinen Militärdienst als Oberst und zog mit seiner Familie 1945 wieder nach Görlitz, wo seine Schwiegermutter lebte. Er hielt dort populärwissen-



Abb. 5: Walther Bruns 1941 in Stettin mit Generalfeldmarschall August von Mackensen (1849-1945) **).

Fig. 5: Walther Bruns in Stettin with Field Marshal August von Mackensen (1849-1945) in 1941 **).

schaftliche Vorträge über seine Arktisreisen (BRUNS 1949a) und verfasste eine Denkschrift zur Wiederaufnahme der internationalen wissenschaftlichen Zusammenarbeit zur Erforschung und ständigen Überwachung der Arktis. In dieser regte er an, die luftschifftechnischen Kenntnisse in Deutschland erneut in den Dienst der Arktisforschung zu stellen und hielt nunmehr eine sowjetische Führungsrolle für zweckmäßig, da die UdSSR wirtschaftliches und wissenschaftliches Interesse daran habe. Von deutscher Seite sollte eine restlose Auswertung der vorhandenen Materialien der Arktisfahrt von LZ 127 erfolgen und die internationale wissenschaftliche Zusammenarbeit unter Führung der Deutschen Akademie der Wissenschaften organisiert werden (BRUNS 1946).

Bruns wurde aufgrund seiner Vorträge und Vorschläge von den sowjetischen Besatzern zur Zusammenarbeit aufgefordert, entzog sich dem aber durch Übersiedlung nach Hameln in die Britische Besatzungszone, wo er sich im Juli 1949 um eine Anstellung beim CDU-Kreisvorstand bewarb (BRUNS 1949a). „Walter“²⁶ Bruns schrieb für die Niedersächsische Rundschau (Wochenschrift des CDU-Landesverbandes Hannover) und für die Deister- und Weserzeitung Kolumnen und Leitartikel zu weltpolitischen Fragen (BRUNS 1949b, 1949c, 1949d, 1950a, 1950b, 1950c, 1950d, 1951a). 1951 wurde Bruns Kassenwart im CDU-Ortsverband Hameln (ANONYMUS 1951). Noch immer beschäftigten ihn die Themen Arktis und Luftschiffe. So verfasste er eine Abhandlung über den Einsatz von Großluftschiffen in Nordamerika. Hierin griff er begeistert eine Meldung auf, nach der die US-Marine Großluftschiffe mit über 250.000 m³ Heliumfüllung für Forschungs- und Vermessungszwecke in Polargebieten bauen wollte.

Bruns fabulierte über den Vorteil nuklear angetriebener Luftschiffe mit elektrisch angetriebenen schwenkbaren Propel-

lern und an Bord befindlichen Hubschraubern. Er schlug den Bau einer Serie gleichartiger Luftschiffe vor. Diese sollten als Träger für verschiedenste Zwecke eingesetzt werden, indem man auf sie containerartige Spezialdecks montierte, die, dem vorgesehenen Einsatz entsprechend, ausgerüstet sein müssten. Neben der Verwendung als Passagier-, Forschungs- oder Transportluftschiff diskutierte er auch deren militärischen Einsatz z.B. als fliegendes Lazarett für Kriegseinsätze mit 400 Betten und einem Operationssaal oder als Rettungsluftschiff bei Katastrophen.

Ausführlich dargestellt sind Möglichkeiten der aerogeodätischen Landesaufnahme vom Luftschiff aus. In Nordamerika, insbesondere im Norden von Kanada, wo keine Straßen existierten, sah Bruns ein riesiges Einsatzgebiet für derartige Luftschiffe. Er betrachtete die geografischen, meteorologischen und luftschifftechnischen Besonderheiten des nördlichen Nordamerikas. Winnipeg schien ihm für einen zentralen Luftschiffhafen geeignet. Er diskutierte auch Antarktiseinsätze von Luftschiffen, die auf den Falklandinseln stationiert werden könnten. Seine Betrachtungen konzentrierten sich auf Vorteile, die das Britische Empire von weltumspannenden, in Kanada beheimateten, Luftschiff-Verkehrslinien haben würde – Bruns lebte zu dieser Zeit in der Britischen Zone.

Wirtschaftlichen Gewinn durch Luftschiffeinsätze sah er im Walfang, in der geologischen Erkundung und Ressourcennutzung und der industriellen Erschließung neuer Gebiete. Die Finanzierung sollte auf privatwirtschaftlicher Basis als Aktiengesellschaft erfolgen (BRUNS o.J.). Bruns schrieb auch über politische Fragen der Arktis (BRUNS 1950e, 1951b, 1952) und hielt Vorträge über seine Arktisfahrt mit dem „Graf Zeppelin“²⁷. Etwa 1952 verzogen Walther Bruns und seine Frau nach Bonn²⁸. Dort verstarb er am 30.1.1955²⁸ an den Spätfolgen seiner Kriegsverletzung. Bis zu seinem Tode pflegte Bruns Kontakte zu Eckener, Hedin und Odd Nansen, dem Sohn von Fridtjof Nansen.

BRUNS' BEDEUTUNG FÜR DIE AEROARCTIC

Walther Bruns' Wirken für den Einsatz von Luftschiffen war geprägt von der festen Überzeugung, dass in der Arktis diese Luftfahrzeuge vorteilhafter als Flugzeuge verwendbar sind. Seine ursprüngliche Idee der regulären transarktischen Luftschiff-Verkehrslinie geriet bei seiner unermüdlichen Arbeit für die Aeroarctic allmählich in den Hintergrund. Er widmete sich voll und ganz der Aufgabe der wissenschaftlichen Erforschung und Überwachung der Arktis mit Luftschiffen. Dabei ging er von der Notwendigkeit aus, dass ein solches Vorhaben internationalen Charakter haben müsse. Das war in der Zeit der Nachkriegsisolation Deutschlands insbesondere der deutschen Wissenschaft ein mutiger Ansatz, da einerseits diese Isolation und die Beschränkungen des Versailler Vertrages hinsichtlich des Baus von Großluftschiffen zu überwinden waren, andererseits die politische Stimmung in Deutschland, besonders auch in Regierungskreisen, eine nationale war und internationale Bestrebungen als „undeutsch“ galten. Durch die Gewinnung von Mitstreitern wie Berson, der als hoch angesehener, weltweit vernetzter und sprachbegabter Wissenschaftler Kontakte ins Ausland herzustellen verstand, Kohlschütter, der als Geodät generell für die Wiederanknüpfung der internationalen wissenschaftlichen Beziehungen eintrat (KOHLSCHÜTTER

1930), Merz, der die Verbindung zu Nansen herstellte und Breitfuß, der genaueste Kenntnisse über die Verhältnisse in der UdSSR und entsprechende Verbindungen dorthin besaß, gelang es Bruns die Aeroarctic als internationale Gesellschaft zu etablieren.

Mit der Gewinnung von Nansen als Präsident waren exzellente Voraussetzungen auf diplomatischer Ebene geschaffen, um die Bauerlaubnis für ein geeignetes Großluftschiff zu erhalten. National hatten Bruns und die Aeroarctic sowohl in Regierungskreisen, als auch lange Zeit gegenüber Eckener große Schwierigkeiten zu überwinden. Bei potenziellen staatlichen Finanzgebern, wie dem Reichsinnenministerium und der Notgemeinschaft Deutscher Wissenschaften, waren die Dominanz Deutschlands bei der geplanten Arktisfahrt zu unterstreichen und diese als deutsche Kulturtat darzustellen. Die Interessen der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ lagen in erster Linie in der Realisierung des Baus des Luftschiffs unter Ausschaltung ihrer, der Aeroarctic angehörenden, ehemaligen Konkurrenz (Schütte, Bleistein, August von Parseval). Eckener sah den Arktisplan eher als Propagandamittel der Volksofferspende für den neuen Zeppelin. Bruns gelang es auf diesem schmalen Grat, die Gesellschaft durch geschickte Arbeit und Ausdauer als Generalsekretär zu führen. Dabei stellte er eigene Interessen – wenn nötig – zurück, kümmerte sich um detaillierte Planung von Fahrtroute und erforderlicher Logistik, um medienwirksame Auftritte prominenter Arktisforscher, um das Sprachrohr der Gesellschaft, die Zeitschrift „Arktis“, und nicht zuletzt um die erforderlichen Finanzen.

Trotz der Weltwirtschaftskrise und ohne nennenswerte finanzielle Unterstützung der deutschen Regierung wurde die Arktisfahrt des LZ 127 „Graf Zeppelin“ durch die Aeroarctic mit großem Erfolg realisiert. Sie ist auch ein Beispiel früher internationaler, insbesondere deutsch-sowjetischer Zusammenarbeit in der Erforschung der Arktis. Aus finanziellen Gründen gab es jedoch keine weiteren Arktisfahrten mit Zeppelin. Die Ergebnisse der Fahrt wurden nicht vollständig ausgewertet, obwohl sich Bruns um Mittel hierfür, teilweise erfolgreich, bemühte. Er verfolgte den Gedanken des Einsatzes von Großraumluftschiffen auch nach der Katastrophe des LZ 129 „Hindenburg“ in Lakehurst (USA) im Jahr 1937 und nach dem 2. Weltkrieg. Die von ihm gemachten Vorschläge berücksichtigten nicht den Entwicklungsfortschritt der Flugzeugtechnik und fanden daher kaum Resonanz.

DANKSAGUNG

Diese Arbeit wurde durch die Unterstützung der Familie von Walther Bruns ermöglicht. So wurden dem Autor dankenswerter Weise Kopien von im Familienbesitz befindlichen Fotos und Dokumenten von der Tochter, Dr. med. Ingrid Burmeister, Leer, überlassen. Walther Bruns, Waalhaupten, Enkel des hier behandelten Walther Bruns, gewährte Einsicht in Familienfotos, Zeitungsausschnittsammlungen, persönliche Dokumente und Manuskripte seines Großvaters. Das Ehepaar Kadenbach, heutige Besitzer des von Bruns erbauten Hauses in Neubabelsberg, hat den Autor auf Bruns als „Potsdamer Polarforscher“ hingewiesen und erlaubte ihm die Besichtigung ihres Hauses und Einsicht in Grundbuchunterlagen. Frau Cornelia Lüdecke, München, stellte Unterlagenkopien zur Aeroarctic zur Verfügung und trug durch kritische Begutachtung des

Manuskriptes zu seiner Verbesserung bei. Frau Ilse Grosche, Bibliothekarin, und Herr Andreas Jungnickel, beide Senckenberg Museum für Naturkunde, recherchierten zu Walther Bruns in den Unterlagen der Naturforschenden Gesellschaft zu Görlitz, Frau Diana Otto, Bibliothekarin des Alfred-Wegener-Instituts, Forschungsstelle Potsdam, gelang es, dem Autor – trotz manchmal sehr unvollständiger bibliographischer Angaben – alle erforderlichen Publikationen bereitzustellen, Herr Siegfried Nicklas, Frankfurt/Main, überließ Kopien von Postbelegen der Fahrt des Eisbrechers „Malygin“ 1932. Erki Tammiksaar, Tartu, und ein anonymer Gutachter wiesen auf Fehler, Formulierungsschwächen und auf weitere Quellen hin. Allen sei für die Unterstützung gedankt!

ENDNOTEN

- *) 1994 im Besitz von Bruns' Tochter Ingrid Burmeister geb. Bruns, Leer.
- **) im Besitz von Bruns' Enkel Walther Bruns, Waalhaupten.
- 1) Stammbaum der Familie Bruns (ca. 1975)**).
- 2) Geburtsurkunde Standesamt Zigankenberg Nr. 66 vom 1. Juli 1889. Hier Vorname Walther.
- 3) Nach Heiratsurkunde der Schwester von Walther, Elise Bruns (geb. 1876), Standesamt Wiesbaden, Heiraten 1899, S. 260/261 wohnte die Familie mindestens seit Mai 1899 in Wiesbaden, Rheinstraße 22.
- 4) Verlustlisten 1.WK, Verlustliste Nr. 50 vom 26.9.1914.
- 5) Notiz der Tochter Ingrid Burmeister geb. Bruns auf einer Fotografie ihres Vaters.
- 6) Kirchenbuch Graudenz 1913-1920, Getraute 1914 Nr. 22.
- 7) Kirchenbuch Garnison Schwerin 1818-1918, Taufen 1917 Nr. 31.
- 8) Heiratsurkunde Nr. 280 (Aufgebots Verzeichnis Nr. 1066), Standesamt Oppeln, 28.12.1921.
- 9) Bruns, Max, Rentier, Blockhausstr. 6¹ (Adressbuch Görlitz Band 1919/20: 27).
- 10) Mitteilung der Bibliothek des Senckenberg Museums für Naturkunde Görlitz aus den Protokollen der Generalversammlung der Naturforschenden Gesellschaft Band 117.2.
- 11) Die Vorträge fanden am 31.1., 7.2. und 14.2.1919 statt. Quelle: Inserate im Neuen Görlitzer Anzeiger und in der Niederschlesischen Zeitung.
- 12) Schmidt war als Geomagnetiker und Mitglied des wissenschaftlichen Beirats bereits in die Planung der Deutschen Südpolarexpedition 1901/03 einbezogen und Süring weltbekannt durch seinen Beitrag zur Entdeckung der Stratosphäre, den er 1901 mit einem Rekord-Freiballonflug bis in 10.800 m Höhe gemeinsam mit Arthur Berson geleistet hat.
- 13) Im Adressbuch Berlin: 1922-1925 Walt(h)er Bruns, Kaufmann, Schöneberg, Stierstr. 18¹. (Post Friedenau); 1926-1927 Walther Bruns, Hauptmann a.D., Schöneberg, Stierstr. 18¹. (Post Friedenau); 1928 Walther Bruns, Hauptmann a.D., Generalsekretär, Schöneberg, Stierstr. 18¹. (Post Friedenau).
- 14) Telefonbuch Potsdam/Nowawes 1929-1932: Bruns, Walther, Hptm. a. D., Gen.-Sekr. d. Aeroarctic, Neubabelsberg, Schillerstr. 5; (heute Otto-Erich-Str. 5, Potsdam-Babelsberg).
- 15) Denkschrift des vorbereitenden Ausschusses für arktische Forschung mit dem Luftschiff. Berlin 14.4.1924: 1-11 (Maschinenschrift *)).

- 16) Nach Meldung der Vossischen Zeitung, Berlin, Mittagsausgabe, 12.11.1926: 10 handelte es sich um einen Empfang des Oberbürgermeisters Böß, an dem auch Stresemann und weitere Minister teilnahmen.
- 17) Brief von Walter Bruns vom 11.7.1949 an die Kreisgeschäftsstelle der CDU, Hameln *).
- 18) So in BRUNS 1929a. Die zeitliche Aussage steht im Widerspruch zu BAUER et al. 1928, wonach die Herausgabe der „Arktis“ schon auf der 1. Generalversammlung im November 1926 beschlossen worden ist.
- 19) Gästebuch von Walther Bruns, Neubabelsberg, Schillerstr. 5 *).
- 20) Postkarte von Dr. Walther Bruns an Herrn Ashley, Neubabelsberg, Schillerstr. 8 vom 26.8.1932 von Franz Josef Land; im Besitz von Siegfried Nicklas, Frankfurt/Main.
- 21) Brief von Hugo Eckener an Walter Bruns vom 10.3.1933 (Abschrift von 1946) *).
- 22) So im Einladungsschreiben an Ludwig Weickmann vom 1.12.1936 (Poststempel) vom Geschäftsführenden Vorstand der „Aeroarctic“ (Unterschrieben von Eckener und von Ficker); im Privatbesitz von Weickmann in Starnberg. Bruns irrt, wenn er schreibt, dass die Auflösung bereits 1933 beschlossen wurde (BRUNS 1949a).
- 23) Promotionsurkunde (Kopie) vom 20. April 1933, Universität Halle-Wittenberg **).
- 24) Auffassungsvermerk für Wittekind vom 31.10.1933 im Grundbuch des Hauses Schillerstr. 5, Neubabelsberg.
- 25) Brief von Frau Dr. Ingrid Burmeister an Familie Kadenbach (Besitzer des ehemaligen Hauses von Bruns in Neubabelsberg) vom 22.11.1991; Bruns, Walter Dr. jur. Charlottenburg, Kuno-Fischer-Str. 19 (Adressbuch Berlin 1937: 326); Bruns, Walter Dr. jur. Major Charlottenburg, Kuno-Fischer-Str. 19 (Adressbuch Berlin 1938: 329).
- 26) Bruns selbst schreibt sich vor dem 2. Weltkrieg, wie auf seiner Geburtsurkunde, immer Walther, während er beispielsweise in Reisepässen von 1924 und 1932 und in einigen Adressbüchern Walter geschrieben wird. Nach dem 2. Weltkrieg schreibt er sich durchgängig Walter Bruns.
- 27) Meldung Deister- und Weserzeitung, Hameln, 8.9.1950: 7. Filmvortrag von Dr. Walter Bruns: „Die Arktis – ein weltpolitischer Brennpunkt“. Dsgl. 31.10.1950: 5. Lichtbildervortrag vom bekannten Weltreisenden und Polarforscher Dr. Walter Bruns „Fahrt mit dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ in die Arktis“. Dsgl. 24.11.1950: 5. Dr. Walter Bruns „Fahrt mit dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ in die Arktis“.
- 28) Bruns, Walter, Oberst a.D., Goebenstr. 43 (Adressbuch Bonn 1956: 185).
- 29) Brief von Dr. med. Ingrid Burmeister vom 22.6.1994 an Diedrich Fritzsche.

Literatur und Quellen

- Acta PGI* (1929-1930): Acta des Preuss. Geodätischen Instituts betr. Schwere- mess. im Polargebiet. Sect. I. No 158 Vol. A. 92. Brandenburgisches Landeshauptarchiv, Sign. 465 AdW ZIPE Pdm A 92.
- Anonymus* (1922): Die nördliche Durchfahrt. Eine Luftschiffsverbindung von Hamburg über den Nordpol nach dem Pazifikum.- Nachrichten für Luftfahrer, 26.2.1922: 103.
- Anonymus* (1924): Nansens Vermittlerrolle.- Vossische Zeitung, Berlin, Abendausgabe, 7.10.1924: 1.
- Anonymus* (1925a): Die Eroberung des Nordpols – vor dem Bau des Nordpol-Zeppelins. Berliner Tageblatt, Berlin, Abendausgabe, 2.4.1925: 5.
- Anonymus* (1925b): Eckener will zum Nordpol fliegen.- Salzburger Volksblatt, 15.6.1925: 3.
- Anonymus* (1925c): Dr. Eckener über die Nordpol-Expedition.- Bregenzer Vorarlberger Tagblatt, 19.5.1925: 4-5.
- Anonymus* (1925d): Eckener und Amundsen.- Neues Wiener Journal, 26.6.1925: 5.
- Anonymus* (1925e): Die Zeppelin-Nordpol-Expedition gesichert.- Vossische Zeitung, Berlin, Morgenausgabe, 27.6.1925: 5.
- Anonymus* (1925f): Zeppelin-Jubiläum. Volkspferspende für einen neuen Zeppelin.- Neues 8 Uhr Blatt, Wien, 28.7.1925: 2.
- Anonymus* (1925g): W tschetyre dnja. Wosduschnaja linija Leningrad – Archangelsk – Jakutsk – Wladiwostok.- Wlast truda Nr. 193 (1699), 26.8.1925 (in Russisch).
- Anonymus* (1928a): Gesellschafts-Nachrichten. Geschäftsjahr 1918/19.- Abhandlungen der Naturforschenden Gesellschaft zu Görlitz 30_2: I-IV.
- Anonymus* (1928b): Nordpolfahrten des „Graf Zeppelin“- Pilsner Tagblatt, Pilsen, 28.11.1928: 1; 1930 - Nordpolflug des „Graf Zeppelin“- Pilsner Tagblatt, Pilsen, 28.11.1928: 5.
- Anonymus* (1928c): Die Nordpolfahrt des „Graf Zeppelin“. Wie Nansen und Eckener ihre Nordpolexpedition durchführen wollen.- Freiheit!, Wien, 6.12.1928: 5.
- Anonymus* (1929a): Forschungsrat der Aeroarctic.- Arktis 2 (3): 93-95.
- Anonymus* (1929b): Erste Versammlung des Forschungsrates der Aeroarctic in Berlin.- Arktis 2 (1): 25-26.
- Anonymus* (1929c): Die bevorstehenden ersten Erkundungs- und Forschungsfahrten der Aeroarctic im Frühjahr 1930 mit dem „Graf Zeppelin“- Arktis 2 (1): 26-28.
- Anonymus* (1930a): Zeppelin aus Moskau heimgekehrt.- Vossische Zeitung, Berlin, Abendausgabe, 11.9.1930: 4.
- Anonymus* (1930b): Kleine Mitteilungen: Verleihung der Goldenen Georg-Neumayer-Medaille an Dr. Eckener.- Z. Gesellsch. Erdkunde Berlin Band 1930: 378.
- Anonymus* (1931a): Dr. Eckener über die Nordpolfahrt mit „Graf Zeppelin“- Vorarlberger Volksblatt, Bregenz, 15.4.1931: 4.
- Anonymus* (1931b): Keine Nordpol- aber eine Arktisfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“- Vorarlberger Landes-Zeitung, Bregenz, 25.6.1931: 7.
- Anonymus* (1931c): Dirischabl „LZ-127“ w Leningrade (Luftschiff „LZ 127“ in Leningrad).- Sowjetskaja Sibir (206), 28.7.1931; Otljot dirischablja w poljarnye strany (Start des Luftschiffes in Polargebiete).- Sowjetskaja Sibir (207), 29.7.1931; Pobediteli poljarnych stichii (Bezwinger der Polargewalten).- Sowjetskaja Sibir (210), 1.8.1931 (in Russisch).
- Anonymus* (1934): Kein Zeppelinflug zur Tscheljuskin-Scholle.- Vossische Zeitung, Berlin, 16.3.1934: 3.
- Anonymus* (1951): Gemeinsamer Wahlkampf. DP und CDU bei den Landtagswahlen.- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 19.3.1951: 3.
- Assberg, F.F. & Krenkel, E.T.* (1933): Dirischabl w Arktike (Luftschiff in der Arktis). Gosmaschmetizdat, Moskau, Leningrad: 1-89 (in Russisch).
- BA R 1501/126812*: Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde. R 1501 Reichsministerium des Inneren. 126812 Polarforschung Febr. 1928 – Jan. 1932. Aktenzeichen 1310.
- BA R 1501/126815*: Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde. R 1501 Reichsministerium des Inneren. 126815 Wissenschaftliche Expedition zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff Jan. 1927 – Feb. 1933. Aktenzeichen 1315.
- Bauer, L., Berson, A., Bleistein, W., Bruns, W., Delcambre, E., de Elola, J., Ficker, H. v., Issatschenko, B., Krell, O., Nansen, F. & Shaw, N.* (1928): Arbeitsprogramm der Aeroarctic mit Erläuterungen.- Arktis 1 (1/2): 46-52.
- Berson, A. & Breitfuß, L.L.* (1928): Die „Detroit-News-Wilkins Arctic Expedition“ und der Berliner Besuch der Herren Wilkins und Eielson.- Arktis 1 (3/4): 121-122.
- Berson, A. & Breitfuß, L.L.* (Hrsg.) (1929): AEROARCTIC Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen. Verhandlungen der II. Ordentl. Versammlung in Leningrad 18.-23. Juni 1928.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 201: 1-76.
- Berson, A., Samoilowitsch, R.L. & Weickmann, L.* (Hrsg.) (1933): Die Arktisfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ im Juli 1931 – Wissenschaftliche Ergebnisse.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 216: 1-113.
- Bleistein, W.* (1927): Das Starrluftschiff und seine Entwicklungsmöglichkeit für Weltverkehr und Forschungsarbeit.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 191: 89-102.
- Breitfuß, L.L.* (1924): Projekt kapitana Brunsa (Projekt des Hauptmann Bruns).- Priroda Nr. 7-12: 71-88 (in Russisch).
- Breitfuß, L.L.* (Hrsg.) (1927): Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff (Aeroarctic). Verhandlungen der I. Ordentlichen Versammlung in Berlin 9.-13. November 1926.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 191: 1-115.
- Breitfuß, L.* (1928): Die „Arktis“ und die „Aeroarctic“. Ein historischer Rückblick.- Arktis 1 (1/2): 39-44.
- Bruno, W.* (1922): Luftfahrt und Weltverkehr.- Der Luftweg 14: 137.
- Bruno, W.* (1924a): Wie ist die Katastrophe des Dixmuiden zu erklären?- Der Luftweg 1: 5.
- Bruno, W.* (1924b): Om muligheterne for arktisk forskning ved hjælp av luftskib (Über die Möglichkeit der arktischen Forschung mit Hilfe des Luftschiffs).- Tidens Tegn, Kristiana, 27.11.1924: 1 (in Norwegisch).

- Bruns, W.* (1927): Praktische Wege für den Einsatz des Luftschiffs großen Typs zu ausgedehnter wissenschaftlicher Erforschung und ständiger Überwachung der Arktis.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 191: 19-25.
- Bruns, W.* (1929a): Professor Berson und die „Aeroarctic“- Z. für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt 20 (14/15): 360-362.
- Bruns, W.* (1929b): Bericht über das Ergebnis der Studienreise nach Murmansk am Kolafjord.- In: A. BERSON. & L. BREITFUSS, (Hrsg.): Aeroarctic Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen. Verhandlungen der II. Ordentlichen Versammlung in Leningrad 18.-23. Juni 1928.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 201: 16-20.
- Bruns, W.* (1929c): Über den Stand der Vorarbeiten für die Polarexpedition.- Arktis 2 (3): 95-97.
- Bruns, W.* (1930): Lebenslauf. Eingereicht mit dem Gesuch zur Zulassung zur Doktor-Prüfung an der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle/Wittenberg.- Univ.Archiv Halle-Wittenberg, Halle, Rep. 23 P, Promotionsakten. Album 982, Bl. 5-10.
- Bruns, W.* (1931a): Luftschiff oder Hundeschlitten?- Vossische Zeitung, Berlin, Morgenausgabe, 19.7.1931: 5.
- Bruns, W.* (1931b): Wissenschaftliches Arbeiten im Luftschiff über der Arktis.- Atlantis - Länder, Völker, Reisen. Atlantis-Verlag, Berlin, Zürich 3 (11): 696-701.
- Bruns, W.* (1931c): Erste Expedition der Aeroarctic mit „Graf Zeppelin“- Arktis 4 (1/2): 36-38.
- Bruns, W.* (1932a): Der Begriff des „freien Luftraums“ im Völkerrecht.- Diss. Schrift, Triltsch, Würzburg: 1-67.
- Bruns, W.* (1932b): Luftfahrzeuge als Hilfsmittel in der Polarforschung.- Z. Flugtechnik und Motorluftschiffahrt 23: 65-72.
- Bruns, W.* (1946): Denkschrift über die Wiederaufnahme der 1924 unter Führung von Professor Fridtjof Nansen begonnenen internationalen, wissenschaftlichen Zusammenarbeit zur Erforschung und ständigen Überwachung der Arktis.- (Görlitz, 14.8.1946, unpubl. 6 S., Maschinenschrift.-
- Bruns, W.* (1949a): Lebenslauf von Dr. jur. Walter Bruns, Hameln, Gröningerstrasse 24 zur Bewerbung bei der Kreisgeschäftsstelle der CDU in Hameln 1949 (2 S. Maschinenschrift)“).
- Bruns, W.* (1949b): Braucht es erst weiterer Atombombenexplosionen?- Niedersächsische Rundschau, Hannover, 4, 29.10.1949.
- Bruns, W.* (1949c): Die Zeit der halben Maßnahmen.- Niedersächsische Rundschau, Hannover, 4, 12.11.1949.
- Bruns, W.* (1949d): Atomkontrolle in der Sowjet-Union?- Niedersächsische Rundschau, Hannover, 4, 3.12.1949.
- Bruns, W.* (1950a): Formosa Glied des Inselbogens.- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 15.7.1950: 9.
- Bruns, W.* (1950b): Das Veto als Waffe. Warum konnten die „Vereinten Nationen“ in 5 Jahren keine produktive Arbeit leisten?- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 21.7.1950: 1-2.
- Bruns, W.* (1950c): Korea, die UNO und wir.- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 18.8.1950: 5.
- Bruns, W.* (1950d): Garantieren Atombomben den Weltfrieden?- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 8.12.1950: 1-2.
- Bruns, W.* (1950e): Die politische Bedeutung der Arktis.- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 9.9.1950: 6.
- Bruns, W.* (1951a): Der Weltfrieden ist unteilbar. Die Lehren des Jahres 1950 für uns und die freie Welt.- Niedersächsische Rundschau, Hannover, 6 (1, Januar): 1-2.
- Bruns, W.* (1951b): Stützpunkte auf schwimmenden Eisinseln. Zwischen Nordpol und Alaska – Von den USA okkupiert.- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 20.12.1951: 6.
- Bruns, W.* (1952): Straßenbau zum nördlichen Eismeer. Kriegsrüstung bei 50 Grad Kälte – Das Sprungbrett der Sowjets nach Alaska.- Deister- und Weserzeitung, Hameln, 23.4.1952: 6.
- Bruns, W.* (o.J.): Über den wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Einsatz des Grossluftschiffes im nordamerikanischen, besonders kanadischen Raum und seine Bedeutung für die Landesverteidigung (unpubl. etwa nach 1950, Maschinenschrift 55 +III S.)“).
- Bruns, W. & Berson, A.* (1929): Mitteilungen der Aeroarctic.- Arktis 2 (2): 61-67.
- Ellsworth, L. & Smith, H.* (1932): Report of the preliminary results of the Aeroarctic Expedition with „Graf Zeppelin“- Geograph. Rev. 22: 61-82.
- Ficker, H. v. & Bruns, W.* (1931): Niederschrift über die Verhandlungen auf der 3. Allgemeinen Mitgliederversammlung der „Aeroarctic“ zu Berlin, 7. bis 9. Nov. 1931.- Arktis 4 (3/4): 114-119.
- GA* (1929): Der Geschäftsführende Ausschuß. Mitteilungen der Aeroarctic. Fortsetzung des Berichtes über die Vorarbeiten für die Polarexpedition.- Arktis 2 (4): 130-132.
- GA* (1930): Der Geschäftsführende Ausschuß. Mitteilungen der Aeroarctic. Arktis 3 (3/4): 98-100.
- Hergesell, H.* (1911): Aerologische und meteorologische Untersuchungen.- In: A. MIETHE. & H. HERGESELL (Hrsg.): Mit Zeppelin nach Spitzbergen: Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition.- Bong & Co., Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart: 279-281.
- Herrmann, E.* (1949): Professor Dr. Leonid Breitfuß zu seinem 50jährigen Polarforschungs-Jubiläum (1898-1948) und seinem 85. Geburtstag (1864-1949), Biographie mit Porträt und Verzeichnis der Schriften.- Archiv für Polarforschung, Kiel: 1-37.
- IFL* – Leibniz-Institut für Länderkunde, Leipzig, Archiv für Geographie, Nachlass AEROARCTIC Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen, Kasten 851, Signatur 1-16.
- Intourist* (1931): Annonce von Intourist.- Polarforschung 1(1) vom 30.6.1931.
- Issatschenko, B.L.* (1928): Mit dem Luftschiff in die Arktis.- Vortrag am 28. Februar in der Vorstandssitzung des Bezirksexekutivkomitees zu Leningrad.- Arktis 1 (1/2): 54-55.
- Iseal* (1925): Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff (Hrsg.). Das Luftschiff als Forschungsmittel in der Arktis.- Eine Denkschrift mit vier Anlagen. 7. Oktober 1924: 1-62.
- Kapeller, L.* (1922): Im Luftschiff über den Nordpol.- Prager Tagblatt, Prag, 21.5.1922: 3-4.
- Koestler, A.* (1931a): Vossische Zeitung, Berlin, Morgenausgabe, 24.7.1931: 5. Morgenausgabe, 25.7.1931: 1. Morgenausgabe, 26.7.1931: 6. Morgenausgabe, 27.7.1931: 4. Morgenausgabe, 28.7.1931: 4. Morgenausgabe, 29.7.1931: 5. Morgenausgabe, 30.7.1931: 1, 3. Morgenausgabe, 5.8.1931: 13; Vossische Zeitung, Berlin, Abendausgabe, 22.7.1931: 4. Abendausgabe, 28.7.1931: 3. Abendausgabe, 30.7.1931: 1, 3.
- Koestler, A.* (1931b): Der Nordpol bleibt links liegen. Gespräch mit Professor Samoilowitsch.- Vossische Zeitung, Berlin, Morgenausgabe, 15.7.1931: 5.
- Kohl-Larsen, L.* (1931): Die Arktisfahrt des „Graf Zeppelin“- Im Auftrage der Internationalen Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen (Aeroarctic) herausgegeben.- Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Berlin: 1-202.
- Kohlschütter, E.* (1925a): Nordpolar-Forschung mit dem Luftschiffe.- Z. Gesellsch. Erdkunde Berlin, Vorträge und Abhandlungen: 126-129.
- Kohlschütter, E.* (1925b): Die Erforschung der Arktis mit dem Luftschiffe.- Der Luftweg 23: 283-284 (Teil 1); 24: 292-294 (Teil 2).
- Kohlschütter, E.* (1926a): Die Aufgaben arktischer Forschung aus der Luft.- Luftfahrt (Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift), Berlin, 5.1.1926.
- Kohlschütter, E.* (1926b): Arktische Forschung aus der Luft.- Die Umschau 30 (28): 549-554.
- Kohlschütter, E.* (1927): Bericht über die Entstehung der Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiffe und ihre bisherige Tätigkeit.- Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft 191: 12-15.
- Kohlschütter, E.* (1930): Über den Stand der Bestrebungen zur Wiederknüpfung der internationalen wissenschaftlichen Beziehungen.- Mitteil. Verband Dt. Hochschulen 10: 33-40.
- Krenkel, E.* (1977): Mein Rufzeichen ist RAEM.- Verlag Neues Leben, Berlin: 1-475.
- Kurotschkin, W.* (Redaktion) (1931): Dirischabl LZ-127 letit k Sewernoi Semlja (Luftschiff LZ 127 fliegt nach Sewernaja Semlja).- Krasnyi Sewer 29.7.1931 Nr. 170 (3667) (in Russisch).
- Lüdecke, C.* (1995): Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluß Erich von Drygalskis.- Ber. Polarforschung 158: 1-340.
- Lüdecke, C.* (2012): Die Zeppelin-Studienexpedition nach Spitzbergen (1910).- In C. LÜDECKE & K. BRUNNER (Hrsg.): Von (A)ltenburg bis (Z)epplin. Deutsche Forschung auf Spitzbergen bis 1914. 100 Jahre Expedition des Herzogs Ernst II. von Sachsen-Altenburg.- Schriftenreihe Inst. Geodäsie Universität Bundeswehr München 88: 99-107.
- Mayer, J.* (1931): Besprechungen über die Nordpolarfahrt mit Luftschiff „Graf Zeppelin“- Vorarlberger Volksblatt, Bregenz, 14.4.1931: 3.
- Moltschanow, P.A.* (1929): Aufgaben und Methoden zur Erforschung der Atmosphäre im Gebiete der Arktis.- In: A. BERSON & L. BREITFUSS (Hrsg.): Aeroarctic Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen. Verhandlungen der II. Ordentlichen Versammlung in Leningrad 18.-23. Juni 1928.- Petermanns Mitteilungen Ergänzungsheft 201: 52-55.
- Moltschanow, P.* (1932): Perwyi nautschno-issledowatel'skii poljot dirischablja „Graf Zeppelin“ w Arktiku (Erste Forschungsfahrt des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ in die Arktis).- Priroda Nr. 3: 215-236 (in Russisch).
- Papanin, I.* (1981): Eis und Flamme – Erinnerungen.- Dietz Verlag, Berlin: 1-600.
- Pasetskii, W.M.* (1987): Fridtjof Nansen (1861-1930).- Nauka, Moskau: 1-336 (in Russisch).
- Pohl, O.* (1931): So lebt man auf dem Arktisschiff.- Vossische Zeitung, Berlin, Morgenausgabe, 4.8.1931: 5.

- Raspopov, O.M., Sokolov, S.N., Demina, I.M., Pellinen, R. & Petrova, A.A.* (2013): The first aeromagnetic survey in the Arctic: results of the Graf Zeppelin airship flight of 1931.- *Hist. Geo Space Sci.* 4: 35-46.
- Romm, M.D.* (1965): Ja boleju sa "Spartak": Sport, uteschestwija, woschosdenija (Ich fiebere für „Spartak“: Sport, Reisen, Aufstiege).- *Schasuschy, Alma-Ata*: 1-326 (in Russisch).
- Schennerlein, B.* (2014): Das aerophotogrammetrische Forschungsprogramm der Arktisfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ LZ 127 im Jahr 1931.- *Polarforschung* 84 (2): 67-92.
- Schennerlein, B.* (2018): Die Aeroarctic und die Arktisfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ LZ 127 im Juli 1931 und die Fahrt des U-Boots „Nautilus“.- *Polarforschung* 88 (1): 31-48.
- Schultes, A.F.* (1925): Luftschiffverbindung zwischen Deutschland und Japan. Bei dem Führer der deutschen Nordpolexpedition.- *Berliner Tageblatt*, Berlin, 10.5.1925: 17.
- Sieburg, F.* (1932): Die rote Arktis: „Malygins“ empfindsame Reise.- *Societäts-Verlag*, Frankfurt a. M.: 1-239.
- Stefansson, V.* (1922): *The Northward Course of Empire*.- *Harcourt, Brace and Co.*, New York: 1-274.
- Sudeck, G.* (1930): Über drahtlose Fernregistrierung.- *Arktis* 3 (1/2): 30-36.
- Suworow, E.* (1925): Projekt kapitana Bruna i ego snatschenie dlja SSSR (Projekt des Hauptmann Bruns und dessen Bedeutung für die UdSSR).- *Westnik Karelo-Murmanskogo Kraja* Nr. 17-18.
- Syon, G. de* (2002): *Zeppelin! Germany and the Airship, 1900-1939*.- *John Hopkin Univ. Press*: 152-171.
- UAHW, Rep. 23P, Nr.982*: Universitätsarchiv Halle-Wittenberg, Halle, Rep. 23. P, Album Nr. 982, Promotionsakten des Generalsekretärs der Aeroarctic, Bruns, Walther (45 S.).
- UAHW, Rep. 46*: Universitätsarchiv Halle-Wittenberg, Halle, Rep. 46, Nr. 37 (1929-1931), Matrikel Nr. 821. Walther Bruns.
- UAHW, Rep. 47*: Universitätsarchiv Halle-Wittenberg, Halle, Rep. 47, Matrikelschein Walther Bruns.
- Villinger, B.* (1931): Mit Wilkins im Unterseeboot zum Nordpol.- *Arbeiter-Zeitung*, Wien, 17.5.1931: 17.
- Wegener, G., Bruns, W. & Berson, A.* (1928): Bericht über den Verlauf der 2. Ordentlichen Generalversammlung der Aeroarctic vom 18. bis 23. Juni 1928 zu Leningrad.- *Arktis*, 1 (3/4): 113-120.
- Wegener, G., Bruns, W. & Berson, A.* (1929): Verlauf der II. Ordentlichen Generalversammlung der Aeroarctic vom 18. bis 23. Juni 1928 zu Leningrad.- In: A. BERSON & L. BREITFUSS (Hrsg.): *Aeroarctic Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen. Verhandlungen der II. Ordentlichen Versammlung in Leningrad 18.-23. Juni 1928*.- *Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft* 201: 9-15.
- Wiese, W.* (1931): Begegnung in der Arktis.- *Vossische Zeitung*, Berlin, Morgenausgabe, 16.7.1931: 5.
- Zeppelin, F. Graf von* (1911): Hat unsere Expedition die Zweckmäßigkeit der Verwendung meiner Luftschiffe zur Erforschung der Arktis ergeben?- In: A. MIETHE. & H. HERGESELL, H. (Hrsg.): *Mit Zeppelin nach Spitzbergen: Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition*.- *Bong & Co.*, Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart, 284-292.