

Unternehmen »Schatzgräber«

Die Rettung der Besatzung einer Wetterstation in der Arktis 1944

Nach Berichten der Beteiligten

1. Juli 1944, ein Sonnabend. Von Vaernes kommend, landet eine Fw 200 C-3 mit dem Kennzeichen F8+RL der 3./KG 40 in Banak, einem der am weitesten nördlich gelegenen Flugplätze der Luftwaffe in Nordnorwegen. Der Flugzeugführer und Kommandant des Flugzeugs, der 26jährige Oberleutnant Karl-Heinz Stahnke, und die fünf Mann seiner Besatzung waren nicht zum erstenmal dort oben. Sie hatten bereits mehrmals von hier aus Versorgungsflüge für die in die Arktis entsandten Wetterbeobachtungsstationen des Marine-Wetterdienstes durchgeführt.

Auch diesmal ging es um eine solche Station. Sie war seit dem 8. September 1943, also bereits zehn Monate lang, unter dem Decknamen »Schatzgräber« auf Alexandra-Land, der westlichsten Insel des Archipels Franz-Joseph-Land, mit dem Erfassen und Übermitteln von Wetterdaten beschäftigt. Hingebracht worden waren die Stationsbesatzung und das für den Aufbau benötigte Material sowie genügend Versorgungsgüter durch das Schiff »Kehdingen« unter Kapitän Hartmann [1].

Die Besatzung der Station bestand aus Regierungsrat Walter Drees als wissenschaftlichem, Leutnant und Oberfunkmeister Alfred Markus als militärischem Leiter, den Meteorologen Rudolf Garbaty, Gerhard Hoffmann und Gerhard Wallik, dem Hilfsmeteorologen Karl-Heinz Ziegelmeier, den beiden Funkmaatzen Fritz Bretschneider und Gerhard Obst, dem Obergefreiten Alfred Amend und schließlich dem Koch und Jäger Matr.-Obergefr. Werner Blankenburg. Diese zehn Mann hatten ihre Aufgaben gut erfüllt. Daneben hatten sie die Insel erkundet und vermessen, zwei Ausweichlager eingerichtet und - zum Schutz gegen etwaige Angriffe - nördlich und südlich der Station Minenfelder verlegt und auch deren Lage genau vermessend.

Das Verhängnis kam über die Stationsbesatzung aber nicht vom Feind, sondern durch einen Eisbären. Er war als willkommene Abwechslung zur ewigen Konservennahrung geschossen und unter anderem auch in Form von Schabefleisch, also roh, verzehrt worden. Er hatte Trichinen, die der Koch, obwohl in Trichinenschau ausgebildet, aufgrund ihres gegenüber Schweinetrichinen andersartigen Aussehens nicht als solche erkannt hatte.

Bis auf einen, Hoffmann, der wenig oder gar kein Fleisch des Bären zu sich genommen hatte, erkrankten in der Folgezeit alle anderen neun Besatzungsmitglieder der Station mehr oder weniger schwer. Die Krankheit äußerte sich mit Gliederschmerzen und Fieber, wozu dann noch Verdauungsbeschwerden kamen. Die über Funk eingeholte Ferndiagnose bestätigte sehr schnell den Verdacht. Es war ein

Glück, daß gerade Hoffmann gesund blieb, der als einziger in Krankenpflege ausgebildet war und somit die Betreuung der Erkrankten übernehmen konnte.

Die immer schlimmer werdenden Symptome des Befalls, die bei den am schwersten Betroffenen schließlich zu völliger Schwäche und Apathie führten, machten schnelle Hilfe dringend erforderlich. Sowohl für die Abholung durch ein Schiff als auch für die Landung eines Flugbootes war das Eis um diese Jahreszeit jedoch noch nicht ausreichend offen oder zurückgewichen. Es blieb also nur ein Landflugzeug.

Die Wahl fiel auf den durch seine Versorgungsflüge mit den Gegebenheiten vertrauten Oblt. Stahnke. Zu seiner Besatzung gehörten Oberfähnrich Adam Ablaßmaier als zweiter Führer, Fw. Reinhold Wechsler als Navigator und zweiter Funker. Lt. Werner Behnstedt als erster Funker, Uffz. Heinz Kirchhoff als Bordmechaniker und Uffz. Max Resler als Bordschütze. Dazu kam noch der Marine-Stabsarzt Dr. Rolf Wendt. Letzterer, als Chirurg (!) Leiter eines kleinen Lazarett oberhalb Tromsø, war am Tage vorher vom Standort-Arzt Tromsø angerufen und aufgefordert worden, sich schnellstens mit dem Problem Trichinose vertraut zu machen und sich in Banak bei Oblt. Stahnke auf dem Fliegerhorst zu melden [4].

Eine Do 18 brachte Dr. Wendt nach Banak, genauer gesagt zum nahegelegenen Billefjord. Von Oblt. Stahnke erfuhr er erstmals, worum es eigentlich ging. Noch überraschter war er aber, als ihm der Plan eröffnet wurde, daß er mit zwei weiteren Besatzungsmitgliedern der Fw200 auf Alexandra-Land mit dem Fallschirm zur ärztlichen Hilfeleistung abgesetzt werden sollte! Stahnke wiederum war erstaunt zu erfahren,

daß sich Dr. Wendt keineswegs freiwillig gemeldet hatte und auch nicht, wie man Stahnke gesagt hatte, ledig war, sondern verheiratet und Vater zweier kleiner Töchter.

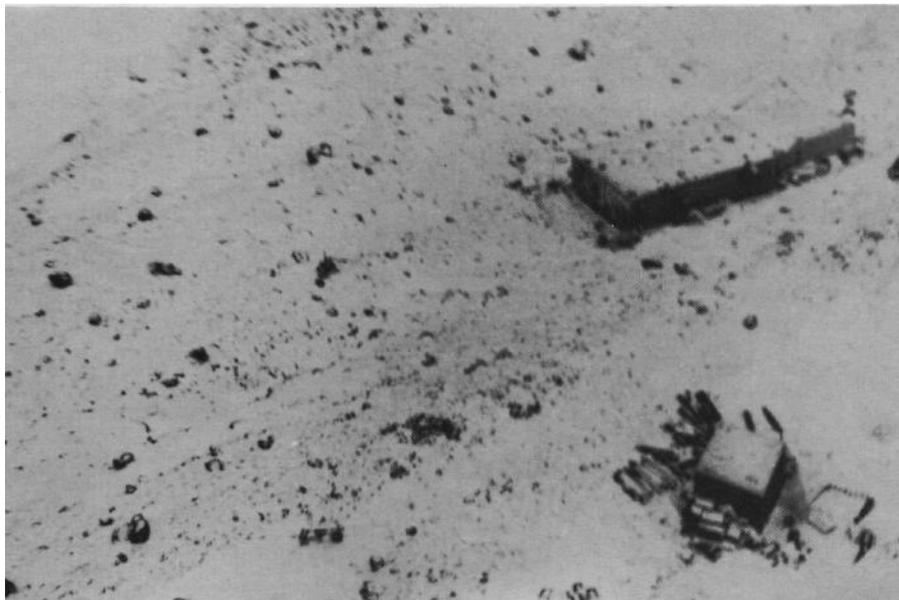
Diese Tatsache und vielleicht dazu eine realistische Einschätzung der Möglichkeiten, die eine Dreiergruppe in der unwirtlichen Einöde von Alexandra-Land mit neun teilweise schwerst Erkrankten haben würde, mögen für die Entschlüsse mitbestimmend gewesen sein, die Oblt. Stahnke als Verantwortlicher im weiteren Verlauf der dramatischen Rettungsaktion fassen sollte.

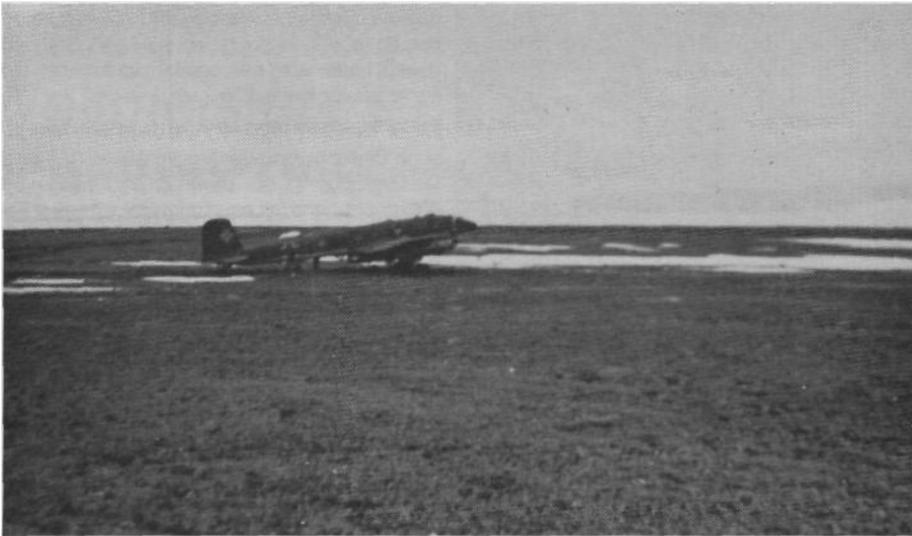
Zuerst aus Wettergründen und dann auch noch aufgrund eines Funkspruchs von der Station auf Alexandra-Land wurde der Flug mehrmals verschoben. In diesem Spruch hatte der Stationsleiter Drees, der, wie sich nachher herausstellte, seiner Sinne kaum noch mächtig war, die Entsendung eines Arztes als nicht mehr nötig bezeichnet. Er war der irrigen Ansicht, der Aufenthalt in der klaren, praktisch keimfreien Luft der Insel würde die Überwindung der heimtückischen Krankheit ermöglichen. Kurz darauf kam aber bereits die Richtigstellung, daß dringend Hilfe wegen zunehmender Verschlechterung im Befinden besonders eines Stationsangehörigen erforderlich sei und daß Lt. Markus wegen des Zustandes von Drees das Kommando übernommen habe.

Die Wartezeit bis zur Wetterbesserung wurde für die sorgfältige Vorbereitung des Rettungseinsatzes genutzt. Die ganze Besatzung erhielt Ostbekleidung und Bergschuhe, die für den Absprung vorgesehenen Männer zusätzlich Winterschutzanzüge, Bandagen und Notproviant sowie neue Rückenfallschirme. Im Flugzeug wurden an allen noch verfügbaren und nicht schon von dem Rumpfkraftstoffbehältern eingenommenen Plätzen verstaut: Proviant für zehn Tage, Notproviant, Winternotausrüstung mit Schlitten, Kochgerät, Spaten und Hacken, ausreichendes Bordwerkzeug, Zündkerzen, zusätzliche Bordbatterien, 600 l Kraftstoff in Fässern zum Warmlaufen und Rollen, Schaumfeurlöcher und Signalmunition.

Zur Versorgung der Kranken hing im Bombenraum ein Fallschirm-Versorgungsbehälter mit Obstkonserven, frischem Weißbrot, Büchsenmilch und Medikamenten. Für Dr. Wendt war eine ärztliche Ausrüstung mit chirurgischem Besteck sowie eine Tasche für Sanitätsoffiziere mit zusätzlichen Medikamenten vorgesehen [2].

Die Wetterstation »Schatzgräber« auf Alexandra-Land, aufgenommen von der Besatzung Stahnke bei einem früheren Versorgungsflug.





Die Fw 200 C-3 F8+RL nach der Landung auf Alexandra-Land am 7.4., kurz vor Mitternacht. Es ist so hell, daß fotografiert werden kann.

Mehrfach üben mußte besonders Dr. Wendt das Aussteigen mit dem Fallschirm durch den Bombenraum, das sich als gar nicht einfach erwies, und das Schießen mit den Bordwaffen.

Am 6. Juli um 17.45 Uhr landete im Billefjord das sechsmotorige Flugboot BV 222 V2 X4+EH unter der Führung des früheren Luft-hansa-Flugkapitäns Oberleutnant Walter Möhring [3]. Die Maschine kam von ihrem normalen Standort Biscarosse, von wo sie am 4. Juli um 2.40 Uhr abgeflogen war, um über Travemünde und Tromsø den Billefjord zu erreichen. Dort erhielt das Flugzeug einen provisorischen Wintertarnanstrich. (Daran ist die V2 auf Fotos stets leicht zu erkennen.) Diese BV 222 sollte als Seenot- und Versorgungsflugzeug dienen, falls die Fw 200 Stahnkes in Schwierigkeiten geriet.

Noch am selben Tag trafen in Banak die Besatzungen beider Flugzeuge zusammen, um in einer Einsatzbesprechung alle Möglichkeiten durchzuspielen. Der Fliegerhorst hatte das Unternehmen in bester Weise unterstützt. Vor allem war der Nachrichtenbefehl für mehrere Tage im voraus festgelegt worden, so daß auch bei längerem Ausbleiben einwandfreie Funkverbindung gewährleistet war.

Der Start der Fw 200 wurde auf 24 Uhr festgesetzt, doch in letzter Minute wegen Wetterver-

schlechterung nochmals aufgeschoben. Um bei der nächsten Besserung sofort starten zu können, sendete »Schatzgräber« laufend Wettermeldungen, die stets sofort an Oblt. Stahnke weitergegeben wurden. Die 2-Uhr- und 5-Uhr-Meldungen ließen dann eine Besserung erkennen. Auch der Wind war günstig, so daß vor allem am Ziel nicht mit Nebel gerechnet werden mußte.

Am 7. Juli um 16.30 Uhr startete dann die schwerbeladene Fw 200 von Banak zu ihrem Flug ins Ungewisse.

Stahnkes Absichten, die er in seinem späteren Bericht [6] festgehalten hat, waren:

1. Eis-Erkundung und Prüfen der Möglichkeit, ob Landung eines Flugboots oder Heranbringen eines Schiffes möglich ist.
2. Landung versuchen, wenn Landeverhältnisse als ausreichend angesehen würden.
3. Wenn Landung nicht durchführbar, Absprung des Sanitätsoffiziers und zweier Besatzungsmitglieder (einer davon als Funker für die Station).

Der Weg nach Alexandra-Land führte zuerst den Porsangerfjord entlang zum Nordkap, dann über die Hopeninsel zum Ziel. Geflogen wurde mit Koppelnavigation, die nur bis etwa 700 km

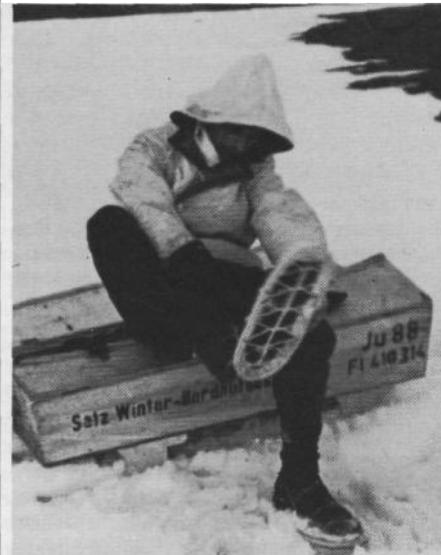
Hoffmann, der einzige relativ Gesunde, kommt den Rettern entgegen.



vom Festland durch Eigenpeilung überprüft werden konnte. Als dann endlich die Ziel-Station empfangen und gepeilt werden konnte, zeigte es sich, daß das Flugzeug bereits zu weit nördlich stand und an Alexandra-Land vorbeizufiegen im Begriff war. Nach einem entsprechenden Kurswechsel kam das Ziel bald in Sicht, nachdem bis dahin der größte Teil der Strecke ohne Sicht geflogen werden mußte.

Beim Einflug in den Cambridge-Sund wurde ein U-Boot gesichtet, das ebenfalls zur Rettung entsandt worden war, aber an der Packeisgrenze festlag. Auch zeigte sich, daß keinerlei Wasserungsmöglichkeit für ein Flugboot bestand und auch kein Schiff herangebracht werden konnte. Punkt 1 des Planes war somit bereits hinfällig.

Rauchzeichen erleichterten das Auffinden der gut getarnten Hütte. Der Versuch, auf der von



Stabsarzt Dr. Wendt legt Schneereifen an.

der Stationsbesatzung ausgewählten und gekennzeichneten Landebahn zu landen, wurde aber nach einem Probeanflug aufgegeben. Das Gelände war, wie sich später herausstellte, völlig ungeeignet, da es wellig und felsig war und die 650 m lange Bahn zudem im Bogen verlief und Querneigung hatte.

Oblt. Stahnke suchte daraufhin selbst nach einer Landemöglichkeit und fand sie auch auf einem einigermaßen eben erscheinenden Geröllfeld am Nordrand des Ostgletschers. Trotz Warnung der Bodenstelle vor Morast entschloß er sich zur Landung, nachdem er das Landefeld durch Abwurf roter Rauchzeichen markiert und gleichzeitig die Windrichtung festgestellt hatte.

Die Landung selbst gelang um 22.30 Uhr im ersten Anlauf, wobei aber beim Ausrollen das rechte Innenrad von einem der vielen herumliegenden und erst im letzten Augenblick erkennbaren größeren Felssteine zerschnitten wurde. Auch der Sporn wurde beschädigt. Das Flugzeug kam nach nur etwa 400 m Ausrollstrecke abrupt in einer Schmelzwassermulde zum Stehen, wobei sich das Heck anhob, die Maschine aber gleich wieder in die Spornlage zurückfiel.

Obwohl es gegen Mitternacht ging, war es so hell, daß einige der hier gezeigten Bilder gemacht werden konnten. Die Helligkeit und die Stille in einer trostlosen Umgebung waren wohl die stärksten Eindrücke für die Besatzung, als sie ihr Flugzeug verlassen hatte.

Während drei Mann zum Entladen und Abstützen der fast bis zu den Radachsen eingesunke-



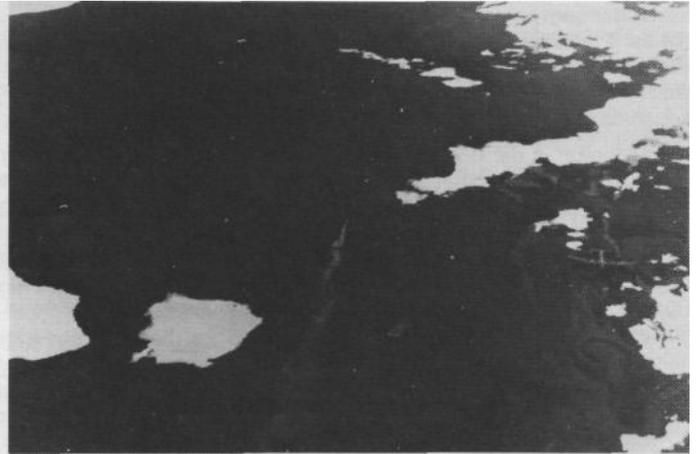
Dr. Wendt vor der Stationsbaracke.



Die im weichen Boden stark eingesunkene Fw200 mit Oberfährrich Ablaßmaier.



Das Versorgungsflugzeug BV222 V2 mit dem am Vortage aufgebracht provisorischen Wintersichtschutz im Billefjord.
S/g. Solinger



Von der BV222 aus aufgenommen: der Landeplatz der Fw 200 mit dem Rauchzeichen für den Abwurf der Hilfsgüter.
S/g. Oft

nen Maschine zurückblieben, machten sich Obi. Stahnke, Dr. Wendt. Ofhr. Ablaßmaier und Lt. Behnstedt auf den Weg zur Station. Obwohl die Landestelle nur etwa 5 km Luftlinie davon entfernt war, erreichte die Gruppe die Hütte erst gegen 1 Uhr.

Auf etwa der halben Strecke war ihnen der einzige relativ Gesunde, Hoffmann, entgegengekommen. Er hatte sich auf den Weg gemacht, als die Maschine durchgestartet, an der endgültigen Landestelle aus der Sicht der Station verschwunden und der Funkkontakt abgebrochen war. Er hatte das Schlimmste befürchtet und war sichtlich erleichtert, die Gruppe wohl auf zu finden und die Hoffnung auf Rettung doch nicht ganz aufgeben zu müssen. Er geleitete die Schwebepackten das letzte Stück bis zur Hütte.

Die Behausung der Station lag, gut mit Farbe und Tarnnetzen getarnt, etwas vertieft in einer Felsspalte. Ein paar Stufen führten hinunter. Die tiefe Lage hatte Schmelzwasser in den großen Raum eindringen lassen, so daß alles naß, dumpf und stickig war. An den Wänden lagen in Kojen ausgemergelte, hochfieberhafte bärtige Gestalten. Einige hatten apathisch alle Hoffnung aufgegeben, während die anderen, in einem etwas besseren Zustand, die Ankommenden mit einem Lächeln begrüßten.

Als Dr. Wendt sofort die ärztliche Betreuung der Schwerverkranken aufnahm, gab es Schwierigkeiten mit dem Leiter der Station Drees, der sich nicht helfen lassen wollte und das Erscheinen der Retter keineswegs begrüßte, sondern als Mißachtung seiner Anordnungen betrachtete. Eine Beruhigungsspritze konnte ihm erst verabreicht werden, als ihn mehrere Helfer festhielten. Die Wirkung war aber nur gering.

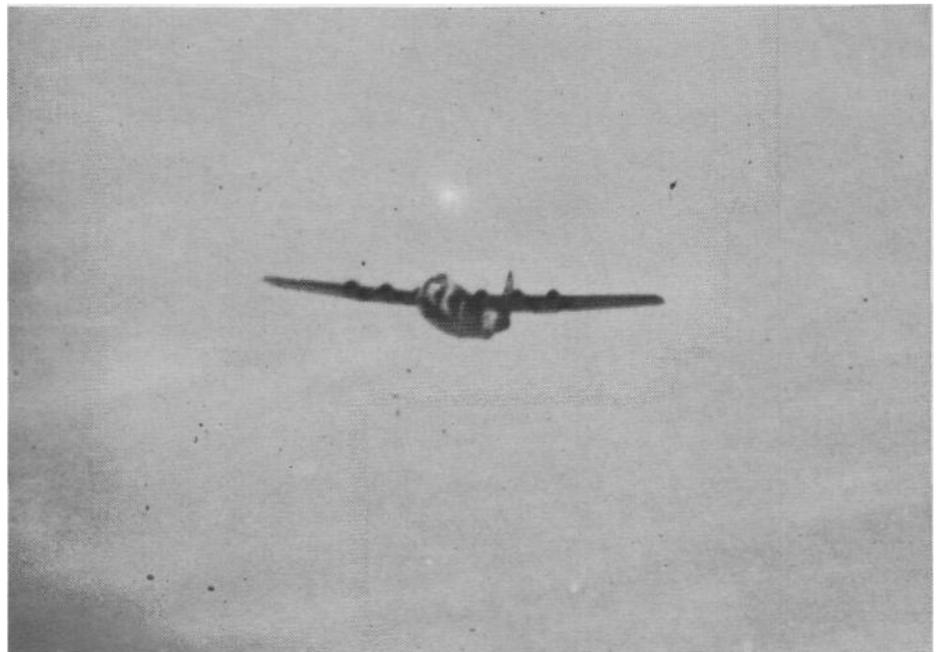
Die andere wichtige Aufgabe war das sofortige Absetzen eines Funkspruches, der die Landung bestätigte und die Anforderung der benötigten Ersatzteile enthielt, um das Flugzeug schnell wieder klarmachen zu können.

Die nächsten drei Tage waren für alle Beteiligten eine einzige, geradezu unmenschliche Strapaze. Vielmals mußte der Weg zwischen der Station und dem Landeplatz zurückgelegt werden. Man hatte den Weg durch kleine Steinhäufen markiert, um ihn auch bei dem manchmal

plötzlich hereinbrechenden Nebel nicht zu verfehlen. Vom Flugzeug waren Medikamente und Versorgung zu holen, auf dem Rückweg Balken und Sprengmittel zum Landeplatz zu schaffen. An Schlafen war kaum zu denken.

Dann mußte eine Startbahn ausgesucht und hergerichtet werden. Dazu waren größere Felsbrocken wegzusprengen, Löcher und Senken mit Geröll aufzufüllen. Da war der Radwechsel vorzubereiten, wofür unter dem defekten Rad bei abgestütztem Fahrwerk ein Loch gegraben

Fw 200.



Der Anflug der BV222 V2 zum Abwurf der Ersatzteile für die

werden mußte, das allerdings sofort wieder mit Schmelzwasser vollief.

Das Versorgungsflugzeug, die BV 222, war unmittelbar nach Eingang des Hilferufes mit den verlangten Ersatzteilen und Geräten beladen worden. Dazu gehörten ein komplettes, mit eigenem Fallschirm versehenes Lauftrad, ein Ersatzsporn und, zum Anheben des Rumpfhecks, ein Luftbekissen mit Preßluftflasche.

Der Start vom Billefjord erfolgte am 8. Juli um 18.52 Uhr. Gegen 2 Uhr war die Maschine über der Station und warf ihre Lasten über der durch ein Rauchzeichen gekennzeichneten Landestelle ab. Um 6.52 Uhr landete Flugkapitän Möhring wieder im Billefjord.

Von den abgeworfenen Gütern waren nur die Tragen richtig gelandet. Das Lauftrad hingegen war in einen größeren Tümpel gefallen, von wo es Uffz. Resler nach Abtrennen der Fallschirmleinen mühsam herausfischte. Ähnlich ging es mit der Preßluftflasche, die sich bereits in der Luft selbständig gemacht hatte. Nach ihr wurde jedoch nicht weiter gesucht, sondern das Luftkissen dann mit der Handpumpe aufgepumpt.

Die Techniker in der Besatzung machten sich unter Leitung von Bordmechaniker Uffz. Kirchhoff sofort an den Radwechsel und an den Austausch des Spornes. Dann mußte das schwere Flugzeug zum vorgesehenen Startgelände, einem flachen, etwas höherliegenden Rücken mit festerem Boden, gerollt werden. Immer wieder blieben die Räder stecken und mußten neu ausgegraben werden. Inzwischen hatte sich der Transport der nicht mehr gehfähigen Kranken zum Flugzeug als Hauptproblem erwiesen. Der erste, der auf einer Trage unter größten Anstrengungen zur Maschine geschleppt worden war, hatte bereits zur Erkenntnis geführt, daß diese Methode die Kräfte der Rettungsmannschaft übersteigen würde. Selbst



Feldwebel Wechsler und Unteroffizier Kirchhoff beim Austausch des zerschnittenen rechten Innenrades.

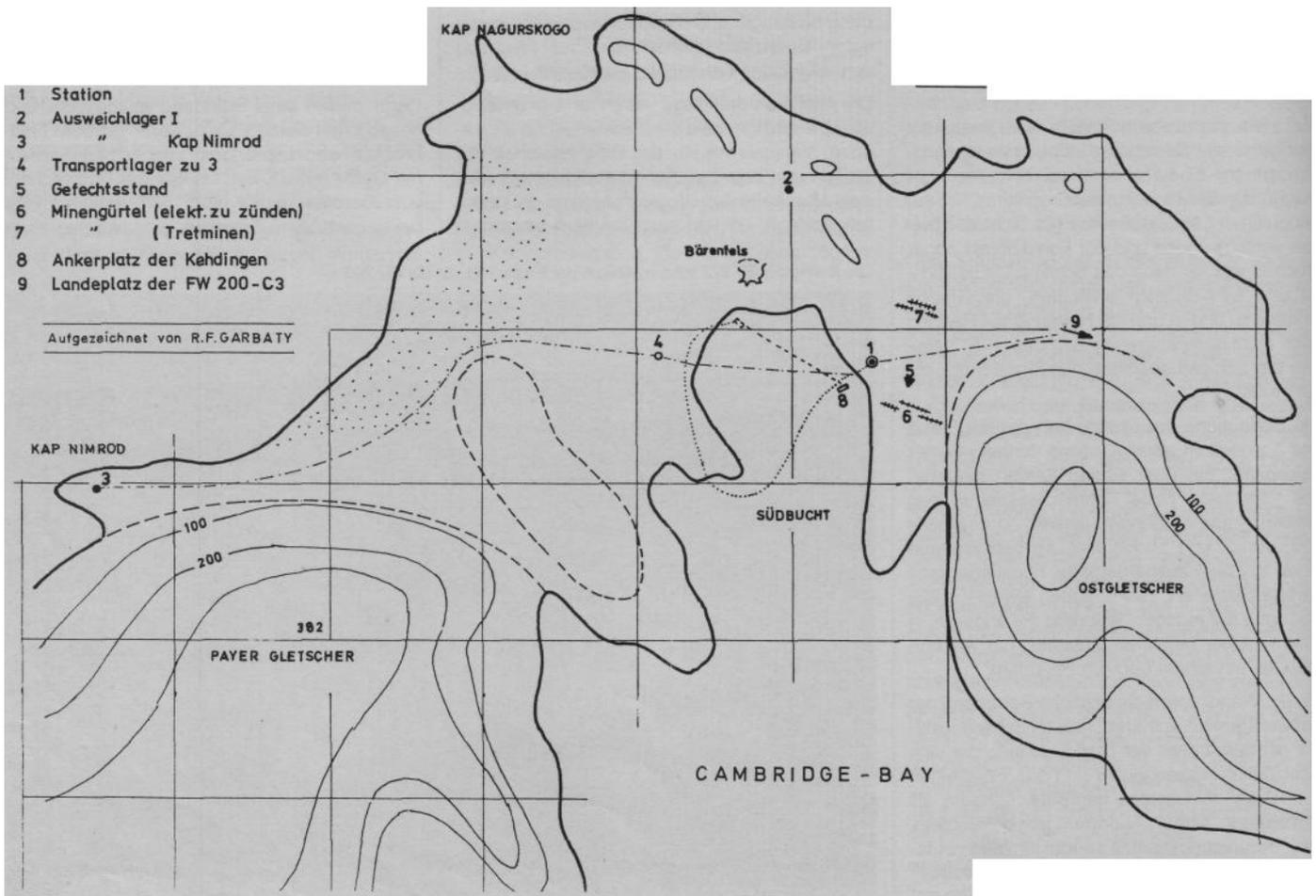
wenn die weniger schwer Erkrankten die Kraft aufbrachten, den Weg in Etappen zu Fuß zurückzulegen, so blieben doch vier Schwerkranke, die auf jeden Fall transportiert werden mußten, darunter auch der Stationsleiter Drees. Er war in einem Anfall von Wahn in einem unbeachteten Augenblick mit einem Messer auf einen anderen Kranken losgegangen und hatte gerade noch im letzten Moment überwältigt werden können. Da er anders nicht zu bändigen war, mußte er gefesselt und sogar geknebelt werden.

Angesichts dieser Schwierigkeiten erinnerte sich einer der Stationsangehörigen daran, daß ein übereifriger Planer seinerzeit der Expedition auch zwei Fahrräder (!) mitgegeben hatte, die aber inzwischen unter der Schnee- und Eisdecke verschwunden waren. Mit Lötlampen herausgeholt, wurde mit den vier Rädern, mit Skiern, einem umgedrehten Schlitten, einer Trage und einer Luftmatratze ein recht brauchbarer Wagen improvisiert. Damit konnten, zwar immer noch unter sehr großen Anstrengungen, am 10. Juli zwischen 15 und 21 Uhr die restlichen Kranken zum Flugzeug gebracht werden.

Für den Start war in Richtung NW-SO eine Bahn von etwa 550 m Länge und 25 m Breite hergerichtet worden, an deren Ende sich eine Schneemuße befand. Jenseits kam wieder ein festes Geröllfeld, in dem ebenfalls eine Fläche vorbereitet war, auf der das Flugzeug, nach einem Hochreißen von der Schneemuße, noch einmal aufsetzen konnte. Aus der Maschine war zur Gewichtserleichterung alles ausgebaut und zurückgelassen worden, was nicht unbedingt erforderlich war.

Die Motoren liefen dank der mitgeführten Zusatzbatterien einwandfrei an. Größte Spannung herrschte bei den Insassen der Fw 200, von denen viele zum ersten Mal in einem Flugzeug saßen. Die Aufregung wich erst, als der Start wie geplant abgelaufen war und die Maschine, nach einem nochmaligen Aufsetzen jenseits der Schneemuße, endgültig in der Luft war und weiterstieg. Wegfliegende Steine hatten Löcher in die Haut der Rumpfunterseite geschlagen. Doch das war jetzt alles unwichtig.

Daß nach all dem, was hinter ihnen lag, der Besatzung der Rückflug nach Banak auf direktem Kurs nur noch wie eine Kleinigkeit vorkam, ist nicht weiter verwunderlich.





Einer der nicht geh fähigen Kranken wird transportiert. Von links nach rechts: Markus, Kirchhoff, Behnstedt, Wechsler, Resler, Hoffmann und Abblaßmaier.



Ankunft an der startbereiten Maschine.



Der letzte Kranke wird ins Flugzeug gebracht. Von links: Behnstedt, Dr. Wendt, der Kranke (vermutlich Drees), Markus, hinten Wechsler.

Die »Schatzgräber« verlassen das Flugzeug. Vorne (mit Wollmütze) Amend, auf der Leiter Markus.



Am 11. Juli um 2 Uhr, also etwas mehr als 80 Stunden nach dem Abflug von Banak, setzten die Räder der Fw 200 wieder dort auf.

Nicht nur das Bodenpersonal bereitete den Beteiligten dieser großartigen, kühnen und trotz allem vom Glück begünstigten Rettungsaktion einen begeisterten Empfang. Auch General Roth, damals Fliegerführer 5 in Drontheim, ließ es sich nicht nehmen, die Besatzung zu begrüßen und ihr Dank und Anerkennung für die ungewöhnliche Leistung auszusprechen.

Oberleutnant Stahnke wurde nach diesem Einsatz mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Die ganze Besatzung aber erhielt ein silbernes Tablett, auf dem die Inschrift lautet: »Geschenk des Oberbefehlshabers General Kammhuber an Oblt. Stahnke und seine erfolgreiche Besatzung für Bergung »Schatzgräber« Alexandra-Land 7. 7.—11. 7. 1944«. Dazu gehören sechs Becher, von denen jeder den Namen eines der Besatzungsangehörigen trägt.

Dr. Wendt erhielt das EK II und drei Wochen Sonderurlaub. Er hatte ja nur seine Pflicht als Arzt getan ...

*

Mit der nüchternen Darstellung der Geschehnisse, wie sie sich aus dem Bericht der Besatzung Stahnke einerseits und aus den Erinnerungen der heute noch lebenden Beteiligten, so der Herren Abblaßmaier, Kirchhoff und Dr.

Wendt andererseits ergibt und durch die Flugbucheintragungen von Herrn Möhring ergänzt wird, kann nur der Ablauf der Ereignisse bei dieser wagemutigen und so gar nicht in die Vorstellungen von der damaligen Zeit passenden Rettungstat wiedergegeben werden. Nicht schildern kann man die Empfindungen der Beteiligten, die sich sicher über die ganze Skala menschlichen Gefühlserlebens erstreckt haben dürften - ein Außenstehender kann sie bestenfalls ahnen.

Die meisten der Geretteten leben heute noch, von den Rettern nur wenige. So fanden die Kriegskameraden Stahnke und Wechsler am 3. November 1957 bei einem Flugzeugabsturz in Düsseldorf gemeinsam den Tod.

Herzlich gedankt sei allen, die mit Informationen und Unterlagen diesen Bericht ermöglicht haben, besonders aber Frau Anneliese Wechsler.

[1] Die Arktisunternehmen des deutschen Marinewetterdienstes in den Jahren 1940-45, Deutscher Wetterdienst Nr. 96, DK 551.501.9 (268.4).

[2] Bericht Oblt. Stahnke und Oftr. Abblaßmaier vom 16. 7. 1944 gKdos, [3] Flugbuch Flugkapitän Walter Möhring.

[4] Bericht Dr. Rolf Wendt vom 25. 12. 1979.

Alle Bilder Frau Anneliese Wechsler, mit Ausnahme je eines Fotos aus der Sammlung Franz Selinger und Günther Ott. Die Kartenskizze stellte Herr Garbaty zur Verfügung.

In Vaernes beglückwünscht General Roth Oblt. Stahnke und seine Besatzung zu ihrer Leistung.

