Recherchen zum Flugzeugabsturz der JU 52/3m von Lecce nach Neapel am 18. 02. 1943; 14.21 Uhr (Ortszeit) 40 km nordwestlich Potenza/Basilikata und 8 km südlich Atella (Süd-Italien)

In memoriam der „Weißen Rose“ mit ihren mutigen Widerstandskämpfern

von Dieter Ortlam*)

mit 12 Abb.

Erst-Publikation: 2019 Fassung: 10/2025 (**Copyright, alle Rechte vorbehalten**)

Nach mündlicher Überlieferung von meiner Mutter, Gertrud ORTLAM geb. HOLZ (* 25. 11. 1914, Achern bis + 23. 05. 1997, Achern), verabschiedete sich im 2. Weltkrieg mein Vater, der damalige Unteroffizier Alfred ORTLAM (* 24. 09. 1912 Kulmbach bis + 18. 02. 1943 Cecci südlich Atella/Süd-Italien), telefonisch Anfang Februar 1943 vom Flughafen München-Riem zu einem (weiteren geheimen) Transport-Flug als Pilot einer JU 52/3m nach Italien/Nord-Afrika. Mein Mutter weilte damals im Kriegswinter 1942/43 auf Besuch bei ihrer Mutter Marie NITZSCHE in Achern/Baden mit einem entsprechenden Telefon-Anschluss als Inhaberin eines örtlichen Elektrogeschäftes (ehemals: Adolf-Hitlerst. 7 heute: Ratskellerstr. 7, „Rheinelektra-Mediaelektra“). Nach Einschätzung meines Vaters und unter dem Eindruck der gravierenden aktuellen Kriegs-Niederlagen in El Alamein (Nord-Afrika; 10/1942) und Stalingrad (UdSSR; 01/1943) teilte er meiner Mutter telefonisch vor seinem Abflug aus München mit, dass „er Todesahnungen hätte und wahrscheinlich nicht mehr heimkommen werde“. Im November 1942 erwarb er gerade nach einem halbjährlichen Crash-Kurs den Blindflugschein zur Führung eines Flugzeugs bei entsprechenden Wetterbedingungen. Als er allerdings von der Niederlage in El Alamein/Nord-Afrika und von der äußerst kritischen Kriegssituation vor Stalingrad/UdSSR hörte, war für ihn der Krieg nicht mehr zu gewinnen, wie er dies bei seiner Schwester in Saalfeld/S. intern im Dezember 1942 zum Besten gab. Daher wandelte sich mein Vater „vom Saulus zum Paulus“, nachdem er von 1938 bis 1940 seine Dienste auf Vermittlung durch den Reichsarbeitsführer/-Minister Dr. Robert LEY auf der Ordensburg Sonthofen/Allg. als Stammführer und Gewerk-Ausbilder – zusammen mit seinem Freund dem Sportlehrer Helmut KIESEWETTER – bis 1942 dort verbrachte, jedoch von der Leitung der Ordensburg beide als „nicht geeignet zum weiteren Aufstieg in der Ordensburg“ betrachtet wurden (Abb. 11)! Danach begann seine Ausbildung zum Transport-Flugzeugführer in Kempten, Burg bei Magdeburg, Plauen/Vgtl. und Jüterbog. Durch den Russland-Feldzug wurde er für Transport-Flüge nach Ost-Polen mit seinem Fliegerfreund Herbert UHLMANN (Plauen/Vgtl.) eingesetzt (Abb. 9).
Sehr wahrscheinlich flog er Anfang Februar 1943 den damaligen Befehlshaber für West- und Süd-Europa, General-Feldmarschall Albert KESSELRING (* 30. 11. 1885 bis + 16. 07. 1960; 1945-1952 zeitweise in lebenslanger Haft), als ihm der – vom Polen-Feldzug bekannte Luft-Taxi meines Vaters – von München nach Neapel flog. Von Neapel flog General-Feldmarschall KESSELRING

dann mit einem anderen Flugzeug über sein Privat-Domizil in Agrigent (Sizilien) nach Tunis (Nordafrika) weiter, um sich mit General Erwin ROMMEL (* 15. 11. 1891 bis Selbstmord + 14. 10. 1944) wegen des anstehenden militärischen Rückzuges aus Nord-Afrika in Tunis zu besprechen. Mein Vater hatte jedoch die Order, nach Lecce am Stiefelsporn von Italien weiterzufliegen (Abb. 1), um von dort 10 verwundete Soldaten mit seiner JU52/3m-Transportmaschine zurück nach Deutschland zu transportieren.

Abb. 1: Satellitenbild von Süd-Italien (Maßstab ~1:2,5 Mio; Foto: ESA) mit der Rückflugroute (rote durchgezogene Linie) der JU 52/3m von Lecce (Apulien) nach Neapel mit Absturzstelle (x) 40 km nordwestlich Potenza bzw. 8 km südlich von Atella (Basilikata-Kalabrien/Süd-Italien) am östlichen Gebirgsrand des südlichen Apennins.

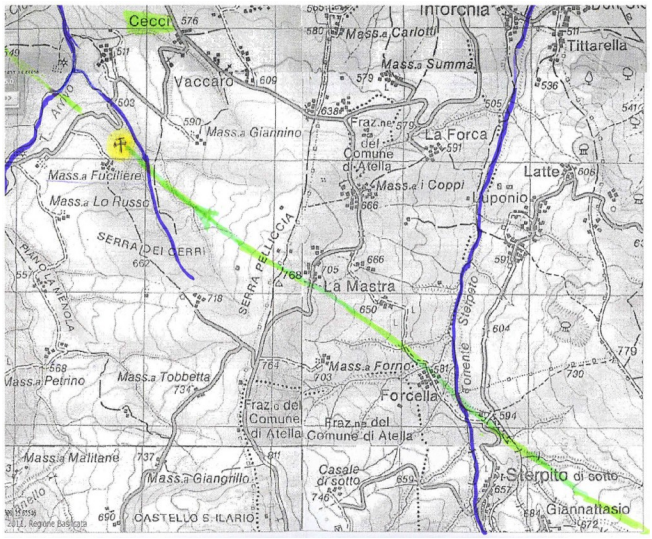


Abb. 2: Detailkarte (Maßstab ~1:50.000) mit der Nordwest-Flugroute (grüne Linie) der JU 52/3m (Pilot A. ORTLAM) und der Absturzstelle (+ gelb) am Hof Massa a Fuciliere südsüdwestlich vom Weiler Cecci, 8 km südlich von Atella (Kalabrien).

So erfolgte der Weiterflug meines Vaters (Co-Pilot sehr wahrscheinlich Unteroffizier Kurt DATHE und sein Funker Hermann HEINZ) von Neapel nach Lecce (am süditalienischen Stiefelsporn), um für seinen Rückflug nach Deutschland noch elf verwundete Soldaten aufzunehmen. Auf seinem Rückflug am 18. 02. 1943 von Lecce nach Neapel stürzte dann um 14.21 Uhr sein Flugzeug bei schlechtem Wetter (Einflug in eine Tiefdruck-Front) nach ~230 km Flugstrecke (Abb. 1) beim Hof Masseria a Fuciliere südsüdwestlich des Weilers Cecci, 8 km südlich Atella, in ~580m NN Höhe ab (Abb. 2 und Abb. 8). Aus der Abb. 3 ist deutlich (X) der Aufschlagtrichter und die anschließend nach Nordwesten gerichtete etwa 100m lange Absturz-Schleifspur (gegittert gekennzeichnet bis zum rechten E-Mast) zu sehen.

Abb. 3: Absturzstelle mit Einschlagkrater (X) und einer ~100m langen Trümmer-Schweifspur nach Nordwesten (gegittert bis zum rechten E-Mast) der JU 52/3m vor dem Hof Masseria a Fuciliere am 18. 02. 1943, 14.21 Uhr Ortszeit in ~580m NN Gelände-Höhe. Blick nach Süden zur südlichen Apenninen-Kette (>1.400m NN). Foto Dr. P. LIBUTTI (Herbst 2014).

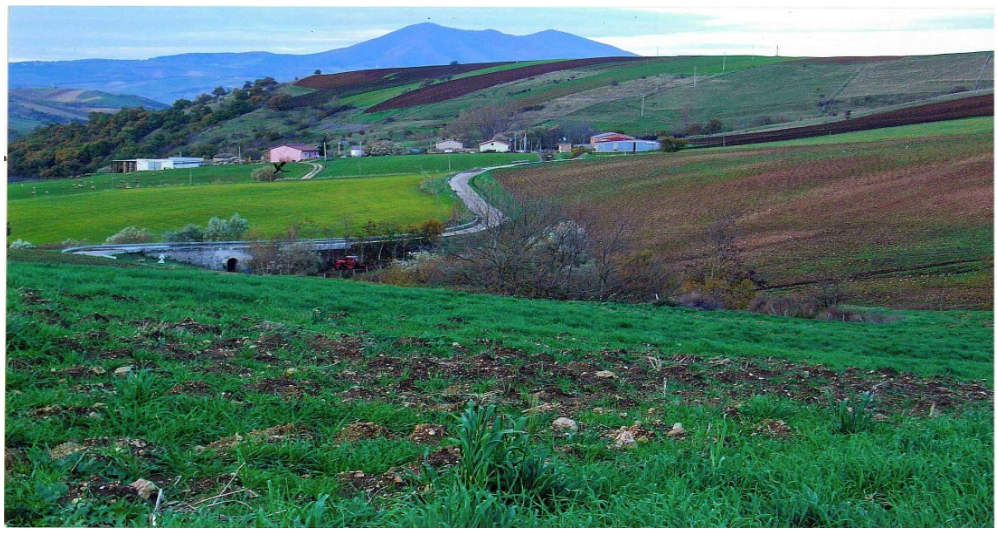


Abb. 4: Absturzstelle (= eingeebneter Krater) der JU 52/3m südlich dem Weiler Cecci mit dem rosafarbenen Haus des damaligen Zeitzeugen RINALDI. Blick nach Norden. Foto: Dr. P. LIBUTTI (Herbst 2014).

Schließlich ist heute noch am Hof Masseria a Fuciliere ein 1,5 m² großes typisches Wrackteil der JU 52/3m als Torbegrenzung aufgestellt (Abb. 5). Das Alu-Wellblechteil weist das für die JU 52/3m **typische** Bullaugen-Fenster hinter dem Ausstieg auf der linken Seite des Flugzeuges auf, was durch meine umfangreichen Recherchen auf der Basis des JU 52-Buches (PIEKALKIEWICZ 1988) von mir zum ersten Mal JU 52-Unikat nachgewiesen werden konnte. Herr Dr. P. LUBUTTI (Rienero in Vulture), der ursprünglich von einem Flügelteil der JU 52/3m ausging, unterstützte meine Recherchen vor Ort nachhaltig, so dass auch er damit die Aufklärung seiner zahlreichen Flugzeugabstürze während des 2. Weltkriegs in Süd-Italien für diesen noch ungelösten Fall endlich abschließen konnte.

Abb. 5: Alu-Wellblechverkleidung hinter der (linken) Ausgangstür des JU 52/3m-Wracks (Innen-Ansicht) mit dem **typischen** Ausstiegsbullauge einer JU 52/3m, heute genutzt als Hofbegrenzung von Masseria a Fuciliere südsüdwestlich vom Weiler Cecci. Foto: Dr. P. LIBUTTI (Herbst 2014).

Recherchierte Datenlage:

Erstbestattung der Toten: Neapel, Friedhof Santa Maria della Pieta am 26. Februar 1943 (Abb. 6a und 6b) unter großer Beteiligung der Wehrmacht und der örtlichen Bevölkerung.

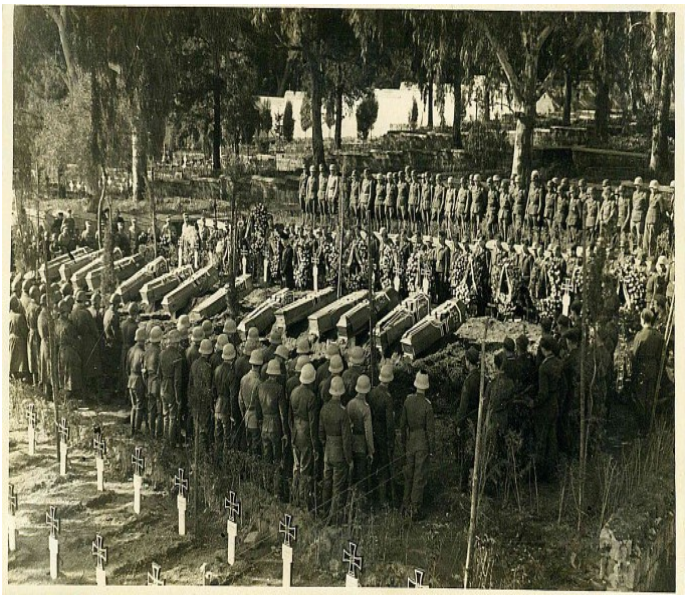


Abb. 6a: Begräbnis der 14 Kameraden des Flugzeugabsturzes (JU 52/3m) vom 18. 02. 1943 südlich von Atella (Basilikata-Kalabrien) auf dem Friedhof Santa Maria della Pieta in Neapel mit militärischen Ehren am 25. Februar 1943. Foto: Standort-Wehrkommando Neapel.
Abb. 6b: Einzelgrab von Alfred ORTLAM auf dem Friedhof Santa Maria della Pieta in Neapel zwischen 1943 und 1960. Foto: Standort-Wehrkommando Neapel.

Zweitbestattung (VDK-Umbettung): 1960 auf den Zentral-Friedhof Monte Cassino zwischen Rom und Neapel, im Block 16, Grab 1047 (Abb. 7a, 7b und 7c) mit Übersendung des Eheringes von Alfred ORTLAM an seine Witwe, Gertrud ORTLAM, durch den Volksbund Deutscher Kriegsgräberfürsorge, VDK, Kassel).

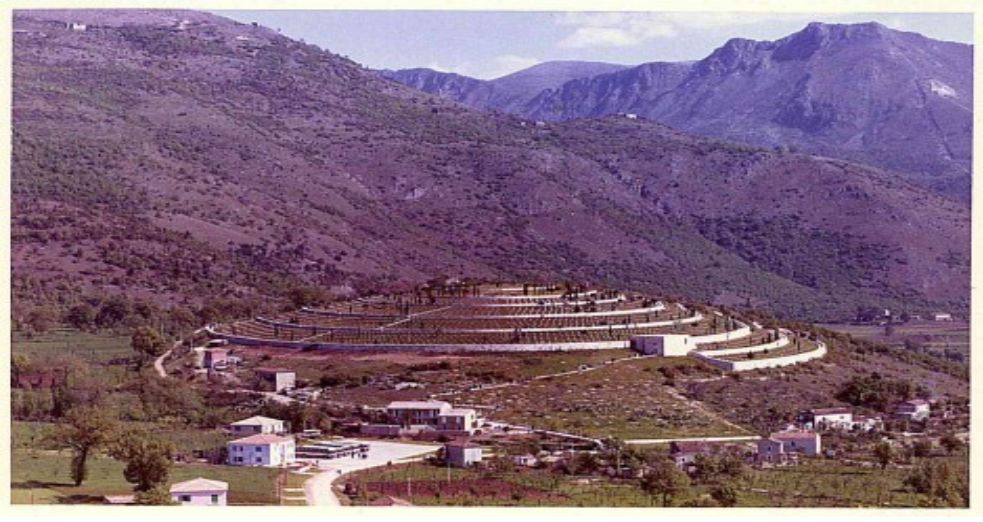


Abb. 7a (oben): Zentralfriedhof der gefallenen Soldaten des Zweiten Weltkrieges in Süd-Italiens auf dem Monte Cassino zwischen Rom und Neapel. Abb. 7b (unten): Block 16 des Zentralfriedhofes Monte Cassino. Abb. 7c (unten rechts): Dreier-Grab Nr. 1049 bis 1047: Ogefr. Michael BACHSCHUSTER, Ogefr. Josef REHMANN und Uoff. Alfred ORTLAM auf dem Zentralfriedhof Monte Cassino. Fotos: VDK Kassel 1965.

1. **Pilot:** Unteroffizier Alfred ORTLAM geb. 24. 09. 1912 Kulmbach, **Grab 1047**; (Abb.9, S. 29 oben und Abb. 10, S. 82/83 unten in PIEKALKIEWICZ 1988). Vater von Prof. Dr. Dieter ORTLAM (Bremen) und Heide GIBBS geb. ORTLAM (Perth/Ontario, Canada)
2. **Co-Pilot** u. Bordmechaniker: Unteroffizier Kurt DATHE geb. 05. 05. 1911 Grüna/westlich Chemnitz, **Grab 955** (Monte Cassino)
3. **Funker**: Unteroffizier Hermann HEINZ geb. 23. 03 1920 Zlabings/Tschechien, **Grab 959** (Monte Cassino)

Passagiere (u. a. Verletzten-Transport):
4. Obergefreiter Michael BACHSCHUSTER geb. 09. 01. 1916 (Grabinschrift 09. 03.1916 laut übersandtem VDK-Foto von 1965) Gunzenhausen-Laubenzedel/Bayern, **Grab 1049** (Monte Cassino)
5. Flieger Gottfried ECKSTEIN geb. 13. 01. 1924 Rodewisch/Vogtland, östlich Plauen, **Grab 1050** (Monte Cassino)
6. Flieger Walter KERN geb. 01. 04. 1923 Frankfurt/M., **Grab 957** (Monte Cassino)
7. Obergefreiter Josef REHMANN geb. 06. 05. 1913 Essen-Katernberg, **Grab 1048** (Monte Cassino)
8. Flieger Hermann RIEDL geb. 26. 11. 1923 Aindli**e**ngen (= Aidlingen/Württ. oder Aindling nördlich Augsburg), **Grab 958** (Monte Cassino)

9. Flieger Christian TREUTLER geb. 14. 12. 1922 Döbeln/Sachsen, **Grab 1051** (Monte Cassino)
10. Feldwebel Oswin Rudolf ULBRICH geb. 04. 04. 1913 Hasten/bei Remscheid), **Grab 954** (Monte Cassino)
11. Feldwebel Gerhard VOSS geb. 26. 06. 1916 Gevelsberg/Nordrhein-Westfalen, **Grab 1053** (Monte Cassino)
12. Gefreiter Johann WAITZ geb. 18. 06. 1914 Barns**d**orf/ (= 3x Barnstorf in Niedersachsen: Barnstorf bei Diepholz, Barnstorf westlich Schöningen, Barnstorf östlich Wolfsburg), **Grab 960** (Monte Cassino)
13. Obergefreiter Erich WEICHKOPF geb. 09. 03. 1907 Frankfurt/Oder, **Grab 1057** (Monte Cassino)
14. Fl. Agz.-Mechaniker Karl-Heinz ZÜHLKE geb. 17. 02. 1924 Danzig, **Grab 956** (Monte Cassino)

Wahrscheinlicher (bisher rekonstruierter) Verlauf des Rückfluges der JU 52/3m als Verletzten-Transport von Lecce nach Neapel am 18. 02. 1943:

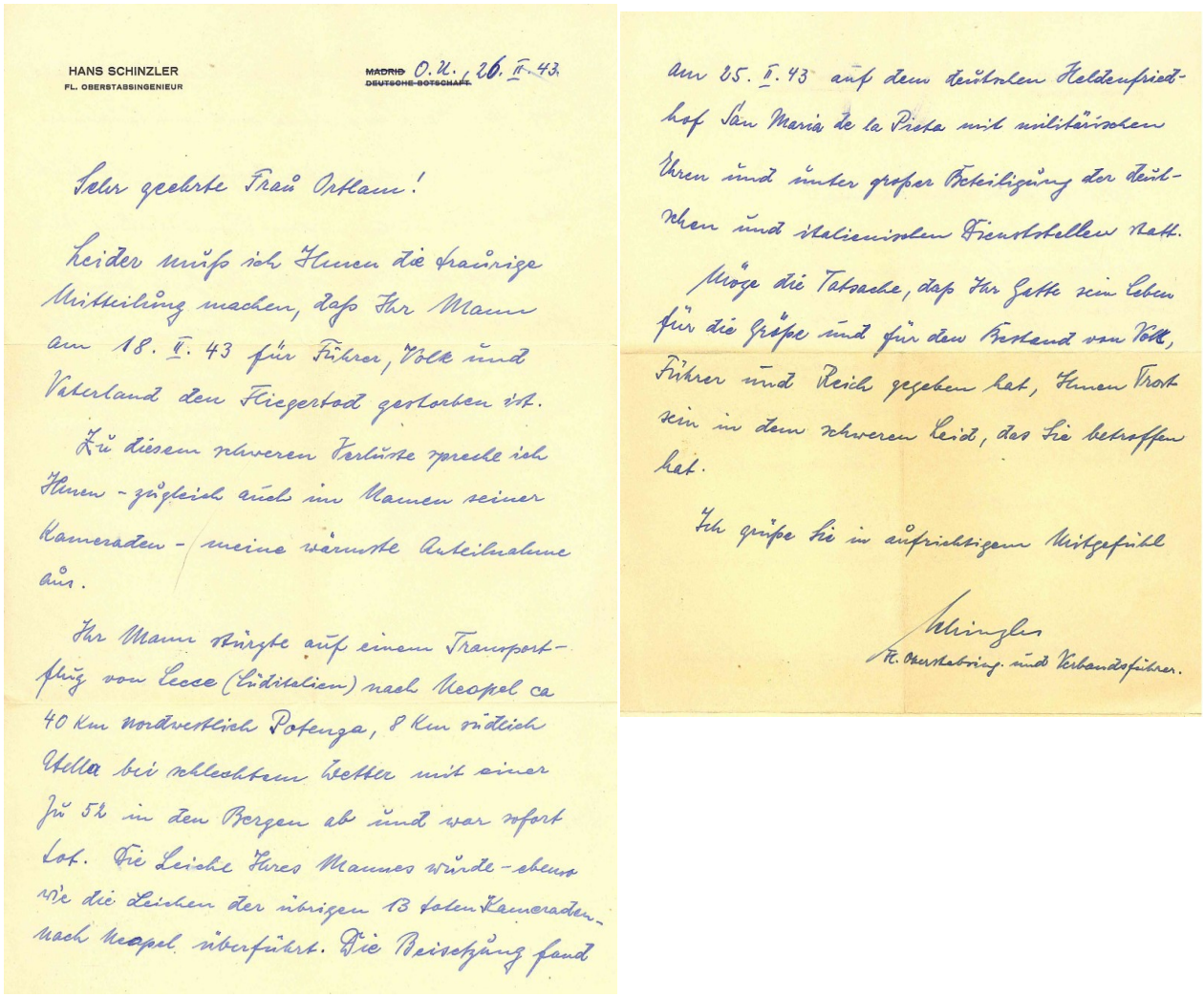
1. Möglichkeit: Start um ~13.30 Uhr (Rückrechnung von der Absturzzeit bei 14.31 Uhr, belegt durch die Ziffernblatt-Einprägung der noch erhaltenen und vom Wehrkommando Neapel 1943 übergebenen Fliegeruhr von Alfred ORTLAM, Sonthofen) mit elf Passagieren, überwiegend Verletzte auf Bahren. Die JU 52/3m konnte – neben den drei Besatzungsmitgliedern – maximal 17 oder 18 Passagiere gewichtsmäßig transportieren. Wegen der großen Zahl der Verletzten auf Bahren wurden deshalb aus Gewichtsgründen nur 11 zusätzliche Passagiere geladen. Der Flug startete bei gutem Wetter in Lecce am Stiefelsporn Italiens (nach meiner meteorologischen Recherche im Militär-historischen Archiv Freiburg/Brsg. 2015: im nördlich davon liegenden Gebiet von Bari wurde damals gutes Wetter bei freier Sicht festgehalten) durch Basilikata-Kalabrien viaTaranto nach Nordwesten Richtung Neapel (Abb. 1). Die gesamte Flugstrecke von Lecce – am Italienischen Stiefel gelegen – betrug ~350 km bis Neapel. Bis zum Bereich südlich Atella waren es ~230 km Flugstrecke vom Startpunkt Lecce. Bei einer Reisegeschwindigkeit der JU 52/3m von ~270 km/h in der normalen Flughöhe von 900 m NN über Gelände erfolgte der Start bei gutem Wetter somit nach dem Mittagessen in Lecce per Sichtflug. Nordwestlich von Potenza musste das Flugzeug die Gebirgskette des südlichen Apennins zur linken Hand (backbord) bis 1.400m NN übrwinden und eine heranziehende Schlechtwetterfront im Blindflug (Tiefdruckgebiet) überwinden bzw. durchqueren.
Die Boden-Beobachtung (18. 02. 1943 abends) des **1. Zeitzeugen** Angelo CARRIERI aus Cecci: „Schwarzer, geschlossener Himmel mit Regen am Boden und Frosttemperaturen in der Höhe beim Absturz des deutschen Flugzeuges“: Der aufgefundene Höhenmesser zeigte beim Aufschlag eine Höhe von 4.200 feet = ~1.400 m NN (bei Aufschlag fixiert) an d. h. bei der dortigen Aufschlaghöhe von ~580 m NN (= Hof Masseria a Fuciliere, Abb. 3) zeigte der Höhenmesser vor der Flughöhen-Korrektur **vermeintlich** eine Höhe von 1.700 m NN an (900m NN normale Flughöhe plus die Differenz von 1.400m NN abzüglich 580m NN am Aufschlagpunkt! Durch den drastisch fallenden Luftdruck in der Schlechtwetterfront des heranziehenden Tiefdruck-Gebietes zeigte der Höhenmesser aber eine deutlich höhere Flughöhe an, so dass der Pilot (Alfred ORTLAM, mein Vater) --- auch wegen der aufkommenden Gefahr der Flugzeug-Vereisung in der anstehenden Schlechtwetterfront – das Flugzeug in tiefere (wärmere) Regionen überführte und dann beim Hof

„Masseria a Fuciliere“ ~1 km südsüdwestlich vom Weiler Cecci in einem heute noch sichtbaren Krater (mit 100m langer Lee-Schrott-Schweifspur in Flugrichtung nach Nordwesten) zerschellte (Abb. 3). Die Uhrzeit des Absturzes wurde durch den Zeiger-Abdruck auf dem Zifferblatt seiner teuren Flieger-Uhr (Marke „Pratina“/Schweiz mit 17 Rubins, Antichoc, Stainless-Steel, Back Antimagnetic; Nr. 510111087, 41 W) nachträglich festgestellt, als bei der Grab-Umbettung nach Monte Cassino meiner Mutter der Ehering und die lädierte Uhr von der Deutschen Kriegsgräberfürsorge (Kassel) im Jahre 1960 zugesandt wurden (Abb. 12). Außerdem könnten auch die berüchtigten Fallwinde in einem Tiefdruckgebiet das Flugzeug eventuell zu Boden gedrückt haben (z. B. **„Micro-Burst-Event“** der Sierra Nevada (USA), die zum Absturz von Steve FOSSETT und anderer Kleinflugzeuge führte).
Herr RINALDI als **2. Zeitzeuge**, der den Hof Masseria a Fuciliere mit seinen beiden Neffen heute noch bewirtschaftet, bewahrt ein großes, linkes Seitenteil (in Flugrichtung) mit der typischen Landeluke/Bullauge hinter der Flugzeugtür der JU 52/3m) als Grundstücksbegrenzung noch heute auf (Abb. 5). Die übrigen Flugzeugteile wurden damals entweder verwertet (u. a. Luftwaffe) oder später vom Aufschlagpunkt durch Hochwasser in tiefere Bereiche geschwemmt. Die bisherigen Erkundungen mit einem Metalldetektor durch Dr. P. LIBUTTI erbrachte bisher nur Kleinteile im Umfeld der Absturzstelle ans Tageslicht (Berichte des Historikers Dr. Pasquale LIBUTTI, Via Roma 221, I-85028 Rienero in Vulture). Metallteile waren im Krieg recht kostbar und wurden entsprechend verwertet, so wahrscheinlich kein Krümmel Metall Vorort zu finden ist, außer das Flugzeug-Teilstück von Abb. 5.

Alternative Absturzursachen:

2. Suizid unwahrscheinlich wegen der später überlieferten Aussage von Alfred ORTLAM Ende 1942 in Saalfeld/S., (übermittelt durch Elfriede JOCKEL, seiner Cousine in Saalfeld/S.) mit der (späten) Einsicht zum nun verlorenen Krieg in El Alamein/Libyen (10/1942) und danach in Stalingrad/UdSSR (01/1943) sowie den mündlich ausgesprochenen Todesahnungen beim letzten Telefonat mit meiner Mutter Gertrud ORTLAM in Achern vom Flughafen München-Riem vor seinem Abflug nach Süd-Italien Anfang Februar 1943. Ein Suizid ist kaum möglich wegen des hohen Verantwortungsbewusstseins meines Vaters und der Verantwortung zu den verletzten Soldaten auf seinem Rückflug von Lecce nach Neapel und dann nach Deutschland.
3. Flak-Abschuss nicht möglich (Aussagen von Dr. P. LIBUTTI 2015), da zu jener Zeit keine entsprechenden Vorrichtungen und Mannschaften in dieser Gegend (Kalabrien) waren.
4. Abschuss durch alliierte Flugzeuge nicht möglich, da deren Aktionsradius Anfang 1943 von Malta nur bis nach Sizilien und zur Fußspitze Italiens reichte und erst ab April 1943 durch Spionage-Aufklärung per System „ENIGMA-ULTRA“ massiv Abschüsse der Achsen-Flugzeuge in Süd-Italien getätigt wurden (freundliche Mitteilung Dr. P. LIBUTTI 2015).
5. Micro-Burst-Event mit starken lokalen Fallwinden (mit typischen hexagonalem Wolkendecken-Löchern) auch wahrscheinlich wegen der örtlichen Kombination von der plötzlich auftretenden Schlechtwetterfront und der linksseitigen >1.400m NN hohen Gebirgskette der südlichen Apenninen mit möglichen, starken Fallwinden wie z. B. in der Sierra Nevada-Rocky Mountains/USA sind uns zwischenzeitlich allgemein als sehr gefährlich bekannt geworden.
Abschließend ist wohl die erst-beschriebene Absturzursache jedoch die wahrscheinlichste, da Alfred ORTLAM seine Ausbildung als Transportflieger erst seit Mai 1942 in Kempten und Burg bei Magdeburg als Crash-Kurs erhielt, seinen Blindflug-Fliegerschein erst seit kurzem (2 Monate) besaß (30. 11. 1942 in Jüterbog erworben) und keine entsprechenden Blindflugerfahrungen aufwies, da er bisher nur auf Sichtflug mit seiner (geliebten) JU 52/3m flog. Vielleicht war dies sogar seine erste praktische Blindflugerfahrung. Leider mit negativen Folgen, wie sie auch schon sein Sohn

Prof. Dr. Dieter ORTLAM in den Hochgebirgen der Erde (u. a. in den Alpen, in Tibet, im Himalaya, im Karakorum) Ende des 19. Jahrhunderts machen musste. U. a. plötzlich auftretende Symptome der Höhenkrankheit durch Heraufziehen eines Tiefdruck-Gebietes im Everest-Gebiet (Himalaya 1996) anlässlich einer glazial-geologischen Expedition bei stark veränderten Verhältnissen des Sauerstoff-Partialdruckes mit tödlichen Gefahren aufgrund von drohenden Lungen- und Hirn-Ödemen – ausgelöst durch den Durchzug eines lokalen Tiefdruckgebietes mit einem plötzlichen Druckabfall-Paternoster (Micro-Burst-Event) in wenigen Stunden von 4.300m auf 5.800m NN (per Ablesung auf meinem eigenen Höhenmesser auf einer Hütte mit entsprechender örtlicher Höhenangabe).



HANS SCHINZLER
FL. OBERSTABSINGENIEUR

~~MADRID~~ O.U., 26. II. 43.
~~DEUTSCHE BOTSCHAFT~~

Sehr geehrte Frau Ortlam!

Leider muß ich Ihnen die traurige Mitteilung machen, daß Ihr Mann am 18. II. 43 für Führer, Volk und Vaterland den Fliegertod gestorben ist.

Zu diesem schweren Verluste spreche ich Ihnen - zugleich auch im Namen seiner Kameraden - meine wärmste Anteilnahme aus.

Ihr Mann stürzte auf einem Transportflug von Lecce (Süditalien) nach Neapel ca 40 Km nordwestlich Potenza, 8 Km südlich Atella bei schlechtem Wetter mit einer Ju 52 in den Bergen ab und war sofort tot. Die Leiche Ihres Mannes wurde - ebenso wie die Leichen der übrigen 13 toten Kameraden - nach Neapel überführt. Die Beisetzung fand am 25. II. 43 auf dem deutschen Heldenfriedhof San Maria de la Pieta mit militärischen Ehren und unter großer Beteiligung der deutschen und italienischen Dienststellen statt.

Möge die Tatsache, daß Ihr Gatte sein Leben für die Größe und für den Bestand von Volk, Führer und Reich gegeben hat, Ihnen Trost sein in dem schweren Leid, das Sie betroffen hat.

Ich grüße Sie in aufrichtigem Mitgefühl

Schinzler
K. Werftabtlg. und Verbandsführer.

Abb. 8: Schriftliche Mitteilung und Kondolation des Flug-Oberstabsingenieurs und Verbandsführers Hans SCHINZLER (Wehrkommando Neapel) an Frau Gertrud ORTLAM vom 26. 02. 1943. Im Eigenbesitz von Prof. Dr. D. ORTLAM (Bremen).

Abb. 9: Feldflugplatz in Polen (September 1942; Russland-Krieg) mit einem JU 52/3m-Transport-Flugzeug und den beiden rechts im Vordergrund wartenden beiden Transport-Piloten (JU 52/3m) und den beiden Fliegerkameraden Alfred ORTLAM (Sonthofen/Allgäu, **links**) und Herbert UHLMANN (Plauen/Vogtland, **rechts**). Foto: Bundesarchiv Koblenz; publiziert in PIEKALKIEWICZ (1988, S. 29 oben).

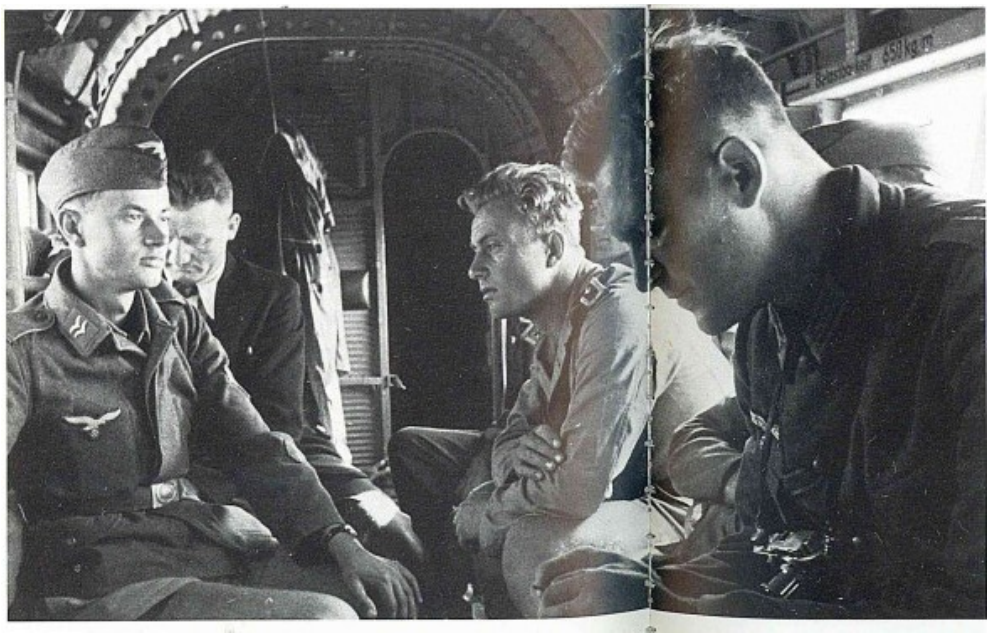
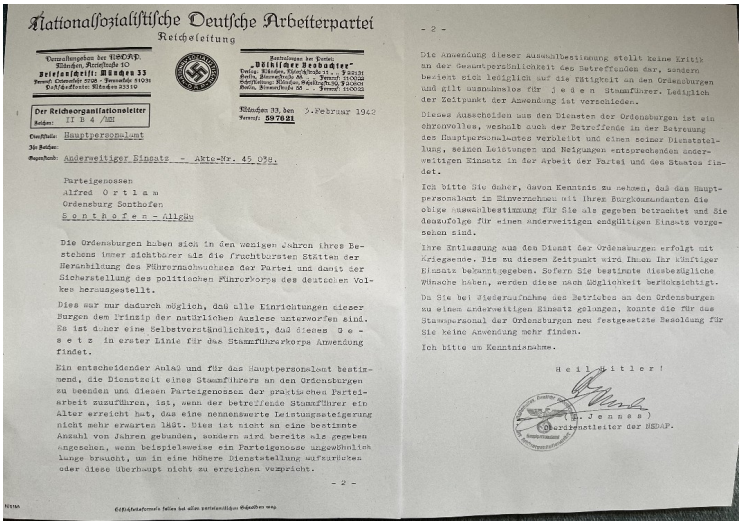


Abb. 10: Zivilist Alfred ORTLAM (hinten links) auf dem Rückflug im Sommer 1942 von Nord-Afrika nach Deutschland in einer JU 52/3m, nachdem er seine eigene Transport-Maschine (einschließlich Fliegerkleidung) durch Bombardierung der Engländer in Libyen verloren hatte. Foto: Bundesarchiv Koblenz; publiziert in PIEKAJKIEWICZ (1988, S. 82/83 unten).

Am Todestag beim Absturz meines Vaters als Pilot seiner JU 52/3m ereigneten sich im fernen Deutschland am **18. 02. 1943** zwei einschneidende Ereignisse für das weitere politische Schicksal von Deutschland:
1. Die letzte Anti-Kriegspropaganda-Aktion der „Weißen Rose“ (u. a. die Geschwister Hans und Sophie SCHOLL, Crailsheim, nebst Christoph PROBST und von Prof. Dr. HUBER, München) und deren Enttarnung und Verhaftung durch den Hausmeister der Ludwig-Maximilian-Universität München nach Auslegung von kritischen Flugblättern gegen das NS-Regime.
2. Die berüchtigte Rede und der Aufruf des Reichspropaganda-Ministers Joseph GOEBBELS zum totalen Krieg im Berliner Sportpalast („Wollt' ihr den totalen Krieg.....!“) als der Zweite Weltkrieg endgültig für die Achsen-Mächte (Deutschland-Italien-Japan) verloren war.



Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
Reichsleitung

Der Reichsorganisationsleiter
Beiden: II B 4 /Mü

Hauptpersonalamt

Betr.: Anderweitiger Einsatz - Akte-Nr. 45 039.

Parteigenossen
Alfred O r t l a m
Ordensburg Sonthofen
S o n t h o f e n - Allgäu

Die Ordensburgen haben sich in den wenigen Jahren ihres Bestehens immer sichtbarer als die fruchtbarsten Stätten der Heranbildung des Führernachwuchses der Partei und damit der Sicherstellung des politischen Führerkorps des deutschen Volkes herausgestellt.

Dies war nur dadurch möglich, daß alle Einrichtungen dieser Burgen dem Prinzip der natürlichen Auslese unterworfen sind. Es ist daher eine Selbstverständlichkeit, daß dieses G e s e t z in erster Linie für das Stammführerkorps Anwendung findet.

Ein entscheidender Anlaß und für das Hauptpersonalamt bestimmend, die Dienstzeit eines Stammführers an den Ordensburgen zu beenden und diesen Parteigenossen der praktischen Parteiarbeit zuzuführen, ist, wenn der betreffende Stammführer ein Alter erreicht hat, das eine nennenswerte Leistungssteigerung nicht mehr erwarten läßt. Dies ist nicht an eine bestimmte Anzahl von Jahren gebunden, sondern wird bereits als gegeben angesehen, wenn beispielsweise ein Parteigenosse ungewöhnlich lange braucht, um in eine höhere Dienststellung aufzurücken oder diese überhaupt nicht zu erreichen vermocht.

- 2 -

- 2 -

Die Anwendung dieser Ausnahmebestimmung stellt keine Kritik an der Gesamtpersönlichkeit des Betreffenden dar, sondern bezieht sich lediglich auf die Tätigkeit an den Ordensburgen und gilt ausnahmslos für J e d e n Stammführer. Lediglich der Zeitpunkt der Anwendung ist verschieden.

Dieses Ausscheiden aus den Diensten der Ordensburgen ist ein ehrenvolles, weshalb auch der Betroffene in der Betreuung des Hauptpersonalamtes verbleibt und einen seiner Dienststellung, seinen Leistungen und Neigungen entsprechenden anderweitigen Einsatz in der Arbeit der Partei und des Staates findet.

Ich bitte Sie daher, davon Kenntnis zu nehmen, daß das Hauptpersonalamt im Einvernehmen mit Ihrem Burghauptmann die obige Ausnahmebestimmung für Sie als gegeben betrachtet und Sie demzufolge für einen anderweitigen endgültigen Einsatz vorgesehen sind.

Ihre Entlassung aus dem Dienst der Ordensburgen erfolgt mit Kriegsende. Bis zu diesen Zeitpunkt wird Ihnen Ihr künftiger Einsatz bekanntgegeben. Sofern Sie bestimmte diesbezügliche Wünsche haben, werden diese nach Möglichkeit berücksichtigt.

Da Sie bei Wiederaufnahme des Betriebes an den Ordensburgen zu einem anderweitigen Einsatz gelangen, konnte die für das Stammpersonal der Ordensburgen neu festgesetzte Besoldung für Sie keine Anwendung mehr finden.

Ich bitte um Kenntnisnahme.

H e i l H i t l e r !

(H. J e n n e s)
Oberdienstleiter der NSDAP.

Abb. 11: Entlassungsbrief der NSDAP-Reichsleitung (München) vom 03. 02. 1942 an den Stammführer Alfred ORTLAM (Ordensburg Sonthofen/Allg.) zum anderweitigen Einsatz (Ausbildung als Transport-Flieger).

Abb. 12: (Reparierte) Flieger-Uhr (Marke „Pratina“/Schweiz, Nr. 510111087 41 W; 17 Rubins, Antichoc, Stainless Steel, Back Antimagnetic) von Alfred ORTLAM mit der Absturz-Zeit von 14.21 Uhr am 18. 02. 1943 in Süd-Italien (Zentimter-Einteilung).

Danksagung: Der Volksbund Deutscher Kriegsgräberfürsorge (Frau Monika JONSON, VDK, Kassel) unterstützte die umfangreichen Recherchen zum Fliegertode meines Vaters in Süd-Italien durch Übermittlung der Besatzungsliste des Fluges von Lecce nach Neapel am 18. 02. 1943, um das Weltkrieg-Schicksal dieses Einzel-Fluges abzuklären. Gleichzeitig konnte damit der bisher unbekannte Flugzeugabsturz einer JU 52/3m in Kalabrien abschließend -- zusammen mit dem Historiker Dr. Pasquale LIBUTTI, Rienero in Vulture/Italien – endgültig aufgeklärt werden, wofür ihm für seine aktive Mithilfe vor Ort großes Lob zu zollen ist. Somit wurde der Flugzeug-Absturz von Alfred ORTLAM an seiner Absturzstelle in Süd-Italien durch Vermittlung von Frau Marga ZOPPI (Balingen) weitgehend aufgeklärt.

Schrifttum

PIEKALKIEWICZ, J. (1988): Die JU 52 im Zweiten Weltkrieg. – 3. Aufl., 194 S., zahlr. Abb. und Tab., (Motorbuch) Stuttgart.

Adresse des Autors: Prof. Dr. Dieter ORTLAM; Hardenbergstr. 103; D-28201 Bremen.