

## Josef Suwelack – Flugpionier, Unternehmer, Kriegsteilnehmer

von Rebecca Quick

„Am liebsten sage ich ja nach dem Kriege der Fliegerei valet und werde klein und bescheiden irgendwo etwas unternehmen. On verra.“<sup>1</sup>



**Abb. 1:** Josef Suwelack (rechts) zusammen mit seinem Passagier Langer nach seinem Weltrekord am 8. Dezember 1911.

Fliegerei ein kalkuliertes Risiko einging, sich aber ebenso als gläubiger Katholik aus Westfalen konservative und traditionelle Züge bewahrte, die ihm in einer kontingenten Zeit Rückhalt und Orientierung boten. Suwelacks nur 27-jähriges Leben war sowohl geprägt durch die „welterschütternde Neuerung“<sup>2</sup> des motorisierten Flug-

Dieser Satz stammt vom Billerbecker Unternehmersohn Josef Suwelack (1888-1915) aus dem Jahr 1914. Sein Nachlass lässt ihn insgesamt als einen begeisterten Flieger und investitionsfreudigen Menschen erscheinen. Die Zeugnisse über sein Leben zeigen einen jungen Mann, der sich ausprobierte, mit der

<sup>1</sup> Nachlass (NL) Suwelack, Josef: Feldpostbrief vom 26.12.1914 an seinen Bruder Richard Suwelack. [Anmerkung: Der 16 Archivkartons umfassende Nachlass wird verwaltet durch Walter Suwelack aus Warendorf].

<sup>2</sup> NL Suwelack, Josef: So Josef in seinem stichwortartig notierten Vortrag von 1912 „Aus meinem Fliegerleben“. Ein Zeitungsbericht im Münsterischen Anzeiger vom 12.02.1912 informiert über dessen Inhalt in der Rubrik „Aus der Stadt“.

zeugs, die Erfahrung der „Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts“<sup>3</sup> – den Ersten Weltkrieg – als auch durch traditionelle Strukturen wie die Kirche und die Großfamilie.

Geboren am 30. April 1888, im „Dreikaiserjahr“, als ältester von weiteren neun Geschwistern<sup>4</sup>, wächst er als Sohn wohlhabender Eltern, dem Molkereidirektor Josef Suwelack senior und dessen Frau Katharina, geborene Brockmann, auf. Josef selbst beschreibt seine Kindheit in einem Feldpostbrief an seinen Vater als froh und glücklich, bleibt seiner Familie sein Leben lang sehr verbunden und empfindet seinen Eltern gegenüber große Dankbarkeit und Liebe.<sup>5</sup> Die finanzielle Großzügigkeit seines Vaters macht seine spätere Karriere überhaupt erst möglich. Vermutlich hat ihn das Leben im väterlichen Betrieb in seiner Jugend sehr geprägt, sodass er an das komfortable Leben als Unternehmer(-sohn) gewöhnt war und daran anknüpfen wollte. Nach Beendigung seiner Schullaufbahn, die er 1906 mit dem Einjährigen – der Mittleren Reife – abschließt, ist anzunehmen, dass er eine Ausbildung in der Molkerei seines Vaters beginnt, die er mit einem Kurzstudium an der Technischen Hochschule in Darmstadt im Wintersemester 1907/08 vertieft.<sup>6</sup> Die von ihm besuchten Vorlesungen zeigen die vielseitigen Interessen des 19-Jährigen, machen jedoch ebenso deutlich, dass Josef sich beruflich in verschiedene Richtungen orientierte.<sup>7</sup> Seine Studienzeit gestaltet sich nur als ein kurzes Intermezzo, bevor er sich 1909 vollständig der Fliegerei widmet. Das Jahr 1909 wird zu einem „Schlüsseljahr“<sup>8</sup> für Josef. Die Zeitungsmeldungen über erfolgreiche Flieger, die Anfang des 20. Jahrhunderts durch Flugvorführungen bei Flugwettbewerben die Aufmerksam-

<sup>3</sup> Kennan, George F.: *The Decline of Bismarck's European Order. Franco-Russian Relations 1875-1890*, Princeton 1979, S. 3.

<sup>4</sup> Zwei dieser Geschwister sterben allerdings kurz vor (Heinrich S., 25.04.-25.08.1887) bzw. nach Josefs Geburt (Bernhard S., 24.09.1889-10.04.1890).

<sup>5</sup> Zitat aus dem Feldpostbrief vom April 1915 (Poststempel 07.04.1915). Seine Liebe bringt Josef stets in seinen Briefen zum Ausdruck, besonders auch in seinem Abschiedsbrief vom 12.09.1915 an seine Eltern und Geschwister.

<sup>6</sup> Vgl. NL Suwelack, Josef: Es sind das Zeugnis seines Studiums an der TH Darmstadt und einige Aquarelle von Josef S. erhalten geblieben.

<sup>7</sup> NL Suwelack, Josef: So belegt er neben Rechtswissenschaft und VWL, kaufmännischer Buchführung und „Elemente der Landwirtschaftslehre“ auch Kunstgeschichte und „Die Arbeiterfrage – Sozialismus und Sozialreform“, was aus seinem Zeugnis hervorgeht.

<sup>8</sup> Behringer, Wolfgang/Ott-Koptschalijski, Constance: *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Frankfurt a. M. 1991, S. 400ff.

keit auf sich und ihre Apparate lenken, wecken Josefs Neugier. Sie hätten ihn dazu bewogen, selbst als Flugzeugkonstrukteur und Flieger aktiv zu werden.<sup>9</sup>

Ein dem Wright'schen Flugapparat nachgeahmtes Modell aus Bambus führt Josef seinem Vater vor, der ihm die Erlaubnis erteilt, in einer Billerbecker Schreinerwerkstatt ein Gleitflugzeug zu bauen und stellt hierfür, wie auch für die weiteren Unternehmungen seines Sohnes, das nötige Kapital zur Verfügung. Josef beginnt mit dem Bau und führt Flugversuche durch, die mangels Geschwindigkeit ein schnelles Ende finden. Im November nimmt er schriftlich Kontakt zu deutschen Motorenfabriken auf und kauft sich einen 25-PS-Motor der Maschinenfabrik Escher in Chemnitz, der ihm auch nicht den erhofften Durchbruch bringt. Um Anschluss an die deutsche Fliegerei zu gewinnen, reist Suwelack Ende des Jahres 1910 nach Berlin-Johannisthal, zur „Wiege des deutschen Motorflugs in Deutschland.“<sup>10</sup> Dort bezieht er im Hotel Bürgergarten Quartier und schließt am 17. Januar 1911 einen Vertrag mit der Deutschen-Flugmaschinenbau-Gesellschaft (DFG). Er verpflichtet sich, innerhalb von drei Monaten das Flugzeugführerzeugnis des Deutschen Luftschiffverbandes zu erwerben, wofür ihm die DFG eine Maschine zur Verfügung stellt.<sup>11</sup> Die Zusammenarbeit ist nur von kurzer Dauer, denn bei dem Versuch, auf dem Eindecker-Typ Schulze-Herford seine Prüfung zu absolvieren, stürzt die Maschine ab, wird schwer beschädigt, Suwelack bleibt unverletzt. Nach dieser Niederlage, so geht es aus seinem Bericht hervor, habe er sich „auf dem Trümmerhaufen“ geschworen, zukünftig mit fähigeren Leuten zusammenzuarbeiten und schließt einen Vertrag mit der Firma Rumpler ab, der am 2. August 1911 nach erfolgreich bestandener Pilotenprüfung in Kraft tritt. Für Rumpler ist er künftig als Fluglehrer in der angegliederten Flugschule tätig und nimmt an den gut dotierten Flugwettbewerben auf der Rumpler-Taube teil.<sup>12</sup> Bei der Nationalen Flugwoche in Berlin-Johannisthal erreicht Josef

<sup>9</sup> Wie Anm. 2: Josef hält seinen Lichtbildvortrag am 24.02.1912 beim Luftschiffahrt-Verein Münster. Vielleicht sind die Zeitungsberichte tatsächlich der Auslöser für seine fliegerische Tätigkeit, vermutlich kann dieser monokausale in der Rückschau entstandene Erklärungsansatz nicht ausreichend beleuchten, welche sonstigen Beweggründe Josef Suwelack hatte, Flieger zu werden.

<sup>10</sup> Schwipps, Werner: Riesenzigarren und fliegende Kisten. Bilder aus der Frühzeit der Luftfahrt in Berlin, Berlin 1984 (= Berliner Beiträge, Bd. 3), S. 97.

<sup>11</sup> Der Vertrag beinhaltet ferner ein festes Gehalt von 250 Mark und eine fünfzigprozentige Gewinnbeteiligung an den von Suwelack bei Wettbewerben erzielten Preisen.

<sup>12</sup> Edmund Rumpler gründete am 10.11.1908 die Firma „Edmund Rumpler, Luftfahrzeugbau“, baute aber lange Zeit flugunfähige Maschinen. Erst nach Erwerb des Patents an der ‚Etrich-

Suwelack den zweiten Platz und erhält eine Gewinnsumme von fast 8.000 Mark.<sup>13</sup> Deutschlandweit wird von seinem Erfolg in den Zeitungen berichtet, Telegramme mit Glückwünschen erreichen ihn. Flugzeugfabrikanten wollen ihn abwerben. Anlässlich seines Erfolges wird Josef vom Prinzen Sigismund von Preußen zum Essen eingeladen. Auch seine Eltern und Geschwister lesen von seinem Triumph, erinnern ihn in ihren Briefen aber daran, nichts zu riskieren und vor seinen Aufstiegen zu beten.<sup>14</sup> Die Besorgnis und Ermahnungen, „bodenständig“ zu bleiben, bestehen auch die weiteren Jahre bei seinen Eltern und verstärken sich, als Josef in den Krieg eintritt.<sup>15</sup> Suwelacks erstes Jahr als professioneller Flieger wird durch einen Weltrekord im Dauerpassagierflug gekrönt, den er am 8. Dezember 1911 mit einer Flugzeit von vier Stunden und 34 Minuten aufstellt – ein Höhepunkt seines Lebens.<sup>16</sup> In den Weihnachtstagen 1911 entsteht in Billerbeck die Idee zu einem eigenen Flugtag. Mitte Januar 1912 teilt Josef Suwelack Rumpler seine Absicht mit, diese vom 7. bis 8. April auf der Taube bestreiten zu wollen, er hatte zuvor jedoch schon Kontakt zu den Automobil- und Aviatikwerken in Mühlhausen aufgenommen,

Taube', die er in ‚Rumpler-Taube‘ umbenannte, stellte sich Erfolg ein. Die ‚Taube‘ wurde, vor allem durch die von Hellmuth Hirth erzielten Erfolge, zum erfolgreichsten deutschen Flugzeug der Vorkriegszeit und Rumplers Unternehmen zu einem „Imperium“. Vgl. Schmitt, Günther: Als die Oldtimer flogen. Die Geschichte des Flugplatzes Berlin-Johannisthal, Oberhaching<sup>3</sup> 1995, S. 82-84. Im weiteren Verlauf des Jahres nimmt er mit der Taube an der am 24. September beginnenden Nationalen Flugwoche Berlin-Johannisthal teil sowie im November an Flugtagen in Detmold, Dresden, Chemnitz und Münster.

<sup>13</sup> Im Wettbewerb A erhält er 4.610 Mark, im Wettbewerb B 3.258 Mark.

<sup>14</sup> NL Suwelack, Josef: Brief seines Vaters vom 02.10.1911.

<sup>15</sup> Diese Angst ist nicht unbegründet, denn die Flugzeuge wurden aus regenunbeständigen Materialien wie Tuch hergestellt, das sich bei Nässe wölbte, und konnten bei stärkeren Windböen aus dem Gleichgewicht geraten, was die Fliegerei zu einem gefährlichen, häufig tödlich endenden Abenteuer machte. Die Debatte um die Flugsicherheit wurde in zeitgenössischen Fachmagazinen, in Zeitungen, in Denkschriften und beim Militär kontrovers diskutiert. Die sinkende Zahl der Todesfälle, gemessen an der Zahl der ausgeführten Flüge, konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Sicherheit des Flugzeuges maßgeblich durch das fliegerische Können des Piloten bestimmt war. Siehe hierzu z.B. Flugsport No. 2 (1913), S. 55.

<sup>16</sup> Es muss jedoch betont werden, dass die mit den Flugzeugen erzielten (Welt-)Rekorde Suwelacks Rekord wird zwei Monate später durch andere Flieger überboten wurden. Suwelacks Rekord wird zwei Monate später durch einen Engländer um sieben Minuten überboten. Siehe: Langenfeld, Hans/Prange, Klaus: Münster – die Stadt und ihr Sport. Münster 2002, S.175. Allein auf der Rumpler-Taube wurden 1911 neun Rekorde aufgestellt, etwa für die Flughöhe, die Dauer oder die Leistung der Maschine mit Passagier. Dies ist angesichts der noch neuen und teils noch unausgereiften Entwicklung des Flugzeuges nicht verwunderlich.

die seit 1911 den Bau eines Renn-Eindeckers planten. Josef schließt mit Aviatik einen Anstellungsvertrag, der das Einfliegen und Bekanntmachen des Eindeckers auf Wettbewerben umfasst und kauft zwei Renneindecker von Aviatik an, mit denen er, entgegen der Vereinbarung mit Rumpler, bei den Billerbecker Flugtagen antreten will. Versuche Edmund Rumplers, Josef umzustimmen, scheitern, Josef kündigt und kann zum 15. Februar 1912 aus dem Unternehmen ausscheiden.<sup>17</sup> Die Nachricht von seiner Kündigung zieht Anstellungsnachfragen anderer Flugzeugfirmen<sup>18</sup> nach sich, die er ablehnt. Die Billerbecker Flugtage fallen aufgrund eines Unwetters buchstäblich ins Wasser. Zudem ist der Aviatik-Renneindecker unzuverlässig, der Motor setzt zweimal aus. Im Mai 1912 gibt Josef die beiden Renneindecker – anscheinend unvollständig und beschädigt – wieder zurück, sodass das Unternehmen einen Prozess gegen ihn anstrengt, den er verliert.<sup>19</sup> Bei der Eröffnung des ersten kommunalen deutschen Flugplatzes Gelsenkirchen-Essen-Rotthausen am 25. Mai 1912 wird ein Flugtag veranstaltet, den Suwelack wahrnimmt. Obwohl er abstürzt, kann er an diesem Tag Kontakt zu Professor Karl Goldschmidt herstellen, der sich neben der profitablen chemischen Fabrik Goldschmidt AG in Essen ein lukratives Geschäft mit der Fabrikation von Flugzeugen versprach und sich als Geldgeber zur Verfügung stellte. Am 15. Juni 1912 werden die Kondor-Flugzeugwerke mit Sitz in Essen gegründet, die ihr Stammwerk auf dem Gelände des neu eingeweihten Flugplatzes ansiedeln.<sup>20</sup> Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 50.000 Mark, wovon

<sup>17</sup> NL Suwelack, Josef: Schreiben Rumplers vom 23. Februar 1912.

<sup>18</sup> Z.B. NL Suwelack, Josef: Schreiben Fokker-Aeroplanbau vom 23.02.1912 und Flugwerke Haefelin Co vom 15.02.1912.

<sup>19</sup> NL Suwelack, Josef: ‚Automobil Aviatik Gesellschaft gegen Suwelack‘, Schreiben vom 12.09.1913. Die Klägerin, mit der Suwelack den Vertrag abgeschlossen hatte, wirft ihm Verheimlichung seines Aufenthaltsortes, Industriespionage, Entwendung und Beschädigung von Flugzeugteilen und Geldunterschlagung vor. Da aus Mangel an Beweisen nicht alle Vorwürfe als erwiesen galten, musste Suwelack nur einen Teil der ursprünglich geforderten Summe zahlen. Der Prozess dauert über ein Jahr und endet für Suwelack mit einer Geldstrafe von fast 3.000 Mark, den Anwaltskosten und einem Teil der Gerichtskosten. Dieser Prozess ist nicht der einzige, der gegen ihn geführt wird. So verklagen ihn die Herren Giesberg und Forsbeck wegen Beleidigung auf dem Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rotthausen, wodurch ihm erneut Anwalts- und Gerichtskosten entstehen. Vgl. z.B. NL Suwelack, Josef: Schreiben der Rechtsanwälte Kaminski und Dr. Kühn vom 14.03.1914.

<sup>20</sup> Zur Geschichte der Kondor-Werke siehe z.B.: Rieth, Hugo: Die Kondor-Flugzeugwerke (1912-1918). Ein Kapitel aus der Pionierzeit deutscher Luftfahrtgeschichte, Essen 1975, S. 121-130.

Oberleutnant Bernhard Goldschmidt 23.000 Mark, Kaufmann Ernst August Schröder<sup>21</sup> 25.000 Mark und Prokurist Otto May 2.000 Mark zeichnen. Suwelack darf seine, der Taube nachempfundenen Konstruktionszeichnungen, deren Wert auf 10.000 Mark geschätzt wird, einbringen, wird damit Mitgesellschafter und als technischer Geschäftsführer der Kondor-Werke angestellt.<sup>22</sup> Die nötigen Räumlichkeiten werden angemietet und Personal engagiert, sodass der erste Kondor-Eindecker nach sechs Monaten fertig gestellt ist und dessen erster offizieller Flug am 3. Januar 1913 über Essen mit Suwelack am Steuer stattfindet.<sup>23</sup> Bereits am 30. Januar 1913 wird das Kapital um weitere 40.000 Mark erhöht, am 9. Oktober 1913 betragen die Investitionen über 200.000 Mark.<sup>24</sup> Während Suwelacks Zeit bei den Kondor-Werken erhöht sich die Zahl der Gesellschafter von vier auf dreizehn. Da die fabrizierten Maschinen trotz lobender Worte des Militärs, dem Hauptabnehmer für Flugzeuge, und Erfolgen bei Wettbewerben letztendlich nicht gekauft werden, Fusionen mit anderen Flugzeugfabriken nicht zustande kommen und das Unternehmen auf den Kosten sitzen bleibt, wird Mitte März 1914 die Liquidation beschlossen.<sup>25</sup> Auf der Suche nach neuen Geldgebern und Absatzmärkten kommt es über einen Hamburger Geschäftsmann zur Verbindung mit einem Herrn Pujol aus Barcelona, der Beziehungen zur spanischen Militärverwaltung unterhält.<sup>26</sup> Die Kondor-Werke setzten alles daran, in Spanien Fuß zu fassen, da das spanische

<sup>21</sup> E.A. Schröder ließ 1908 das erste Flugzeug in Essen bauen und war an der Einrichtung des Gelsenkirchener Flugplatzes beteiligt. Der Essener war Ballonfahrer und engagierte sich in der Förderung der Flugzeugtechnik. Anfang des 20. Jahrhunderts saß er im Vorstand des Niederrheinischen Vereins für Motorluftschiffahrt und pflegte Kontakte zu gut situierten Kreisen. Dazu: Ebd., S. 121-122.

<sup>22</sup> NL Suwelack, Josef: Bericht von der Gesellschafterversammlung vom 13.12.1912. Der Münsterische Anzeiger druckt darüber einen längeren Artikel und im Flugsport erscheint eine technische Beschreibung des von Suwelack konstruierten Kondor: Flugsport No. 24 (1912), S. 903-904. Für diesen Flug stiftet ihm die Stadt Essen einen Ehrenbecher. Der Versuch Suwelacks, mit einem Rekordflug über die Nordsee den Bekanntheitsgrad des Kondor zu steigern, scheitert an einer ungünstigen Witterung, genauer: Der Rekordversuch misslingt, Aufmerksamkeit erregt sein Flug allemal, wie die zahlreich erschienen Zeitungsberichte belegen.

<sup>24</sup> NL Suwelack, Josef: Siehe die Protokolle der entsprechend datierten Versammlungen.

<sup>25</sup> Siehe z.B. NL Suwelack, Josef: Kaufmännischer Bericht Dr. Karl Goldschmidt vom 13.01.1914, das Protokoll der Besprechung vom 19.03.1914 oder den Geschäftsbericht für die erste und zweite Jahreshälfte 1914.

<sup>26</sup> NL Suwelack, Josef: Protokolle und Niederschriften der Unterredungen mit der spanischen Regierung und Aufzeichnungen über das Spaniengeschäft ab dem 12. März 1913.

Militär reges Interesse an den deutschen Flugzeugen bekundet und fünf Apparate abnehmen will, eine Garantie in Form eines Vertrages erfolgt nicht. Anfang August 1914 bricht der Erste Weltkrieg aus, die bisher fertig gestellten Apparate für Spanien und ein Schulflugzeug werden von der Militärverwaltung für Kriegszwecke beschlagnahmt.<sup>27</sup> Josef, der am 31. Juli 1914 wegen Einberufung zum Krieg aus der Firma austritt, aber weiter mit Kondor in Verbindung steht, wird der Feldfliegerabteilung 24, die dem XIX. Armeeekorps untersteht, zugeteilt und rückt an die Westfront nach Frankreich aus.<sup>28</sup> Erste Erfahrungen mit dem Militär hatte Josef 1913 beim Prinz-Heinrich-Flug<sup>29</sup> gesammelt. Im Vorfeld des Krieges hatte er im Januar 1912 einen privatrechtlichen Vertrag mit dem Deutschen Reich geschlossen, in dem er sich verpflichtet hatte, im Mobilmachungsfall die in seinem Besitz befindlichen Flugzeuge der Heeresverwaltung zur Verfügung zu stellen. Dieser Vertrag sicherte ihm als Kriegsfreiwilligem eine gute Entlohnung.<sup>30</sup> Finanzielle Sicherheit auf lange Sicht und eine gute Bezahlung, das geht aus seinen Briefen hervor, sind für Josef von immenser Wichtigkeit.<sup>31</sup> Gleichwohl verschuldet er sich, steht zum Beispiel mit Mietzahlungen im Rückstand, und es scheint, als sei er sich nicht immer über seine

<sup>27</sup> Das Spaniengeschäft wird während des Krieges weiter verfolgt, doch können wegen des Kriegszustandes die 50 geordneten Maschinen an Spanien nicht ausgeliefert werden. Das geht aus einem Feldpostbrief Josefs an seinen Bruder Richard vom 01.05.1915 hervor.

<sup>28</sup> NL Suwelack, Josef: Feldpostbrief an seine Eltern vom 17.09.1914.

<sup>29</sup> Beim PH-Flug ging es um Aufklärungsflüge mit Wettbewerbscharakter. Durch Nationalflugspenden und vom Militär organisierte Flüge sollten die Maschinen auf ihre Zuverlässigkeit getestet und geeignete Männer zu Piloten ausgebildet werden. Siehe dazu: Denkschrift über den Prinz-Heinrich-Flug 1913. Strassburg 1914, zu Suwelack S. 26 und 50. Obwohl Josef die geforderte Aufklärungsaufgabe nicht in der geforderten Zeit erfüllt und bei Heidelberg in einer Baumgruppe landet, erhält er einen Ehrenteller.

<sup>30</sup> NL Suwelack, Josef: Er lässt sich diesen Vertrag am 03.04.1915 bei entsprechender Militärbehörde in Berlin bestätigen, weil er zwischenzeitlich als Landsturmmann eingezogen werden sollte, damit an vorderster Front gekämpft und einen sehr geringen Sold erhalten hätte. Als Flieger erhält er eine Vergütung von täglich 25 Mark sowie Prämien für Dienstflüge und mit wichtigen Meldungen über den Feind o.ä. verbundene Flüge, die sich auf mehrere Tausend Mark belaufen.

<sup>31</sup> NL Suwelack, Josef: siehe z.B. Brief vom 03.12.1914. Da zwischenzeitlich die Verträge mit Zivilfliegern gekündigt werden und Josef als Landsturmmann eingezogen werden soll, was sowohl erhebliche finanzielle Einbußen als auch physische Belastung und Lebensgefahr bedeutet hätte, setzen Josef und sein Vater zuhause alles daran, dass Josef bei der Fliegertruppe bleiben kann und ihm der Weg zur Offizierslaufbahn offen steht. In: Briefe vom 09.05.1915, 08.06.1915 [Poststempel] u.a.; der Sachverhalt wird zu Josefs Gunsten geklärt.

Finanzen im Klaren.<sup>32</sup> Vom Kriegsausbruch bis zu seinem Tod korrespondiert er regelmäßig mit seiner Familie und Freunden.<sup>33</sup> Er schildert seine Aufgaben als Zivilflieger<sup>34</sup>, wie das Einschießen der Batterien oder die Lokalisierung und das Fotografieren der feindlichen Stellungen vom Flugzeug aus, die er zusammen mit seinem Beobachter, einem (Ober-) Leutnant, erledigt. Er schickt regelmäßig Fotos von sich, seiner Abteilung, seinen Aufenthaltsorten und auch – verbotenerweise<sup>35</sup> – Luftaufnahmen mit Stellungsmarkierungen, die seine Eltern für ein Album aufbewahren sollen.<sup>36</sup> Er betont einerseits stets sein Wohlbefinden und seine Leistungen im Krieg, berichtet von Treffen mit hochrangigen Militärs oder von erhaltenen Auszeichnungen<sup>37</sup>. Seinen Eltern gegenüber thematisiert er die Religion und sein Verlangen nach seelischem und Gottes Beistand.<sup>38</sup> Unermüdlich schreibt er, wie komfortabel das Leben bei der Feldfliegerabteilung sei.<sup>39</sup> Zu ihrer Beruhigung versichert er, der Luftraum sei sicher und in 2.000 Metern Höhe könne ihm nichts passieren. Einzig seinem Bruder Richard<sup>40</sup>, der wie er an der Front steht, erzählt er

<sup>32</sup> Zahlungsaufforderungen von Hotels, seinem Vermieter und die Erinnerung seines Vaters, er möge doch seine Schulden in Essen abbezahlen und Geld ansparen, verdeutlichen dies.

<sup>33</sup> Aus dieser Zeit sind 95 Feldpostbriefe bzw. -karten erhalten geblieben, sowie mehrere hundert Fotos und einige Telegramme, die einen Teil seiner Kriegserlebnisse beleuchten und Einblicke in seine Gefühls- und Gedankenwelt gestatten.

<sup>34</sup> Die meisten Flieger waren Offiziere. Allerdings gab es bei Kriegsbeginn nicht ausreichend ausgebildete Flieger, sodass auch Zivilflieger zum Einsatz kamen. Neben Suwelack waren das Hellmuth Hirth und Hans Vollmöller. NL Suwelack, Josef: Feldpostbrief vom 06.07.1915.

<sup>35</sup> NL Suwelack, Josef: Feldpostbrief vom 03.10.14: „Nur eines liebe Eltern, auf keinen Fall eines dieser Bilder aus der Hand geben oder gar veröffentlichen. Ich habe die größten Unannehmlichkeiten.“

<sup>36</sup> NL Suwelack, Josef: Feldpostbriefe vom 07.04.1915 und 19.04.1915.

<sup>37</sup> Albrechtsorden mit Schwertern II. Klasse und Eisernes Kreuz II. Klasse. Brief vom 03.10.1914 und Verleihungsurkunde vom 09.12.1914. Zu diesem Thema siehe: Roth, Erhard: Die Verleihung des Ritterkreuzes 2. Klasse mit Schwertern des königlich sächsischen Albrechtsordens im Ersten Weltkrieg 1914-1918. Konstanz 1998. 1914 bekamen 470 Personen diese Auszeichnung verliehen, in den gesamten vier Kriegsjahren erhielten sie 11.267 erfasste (!) Personen, ebd. S. 10.

<sup>38</sup> So entschuldigt er, dass er im Krieg selten zum Beten komme und bittet seinen Vater in einem Feldpostbrief vom 05.09.1915: „Sendet mit bitte ein kleines dünnes Gebetbuch, wo Messe, Beichte, Kommunion, Kreuzweg usw. drin ist. Die kleinen Heftchen, die ich hier habe, genügen nicht ganz.“

<sup>39</sup> Z.B. NL Suwelack, Josef: Feldpostbriefe vom 01.11.1914 und 27.11.1914.

<sup>40</sup> Richard Suwelack (11.6.1891-17.6.1968) diente als sogenannter Einjähriger vor dem Ersten Weltkrieg in einem Kürassierregiment in Koblenz und ist im Krieg als Feldmagazin-

von seinen Ängsten, Zweifeln am raschen Kriegsende oder davon, dass er genug von der Fliegerei oder der „Stockdummheit“ des Herrn Füßmann<sup>41</sup> habe. Zeitweise spielt Josef mit dem Gedanken, ganz bei Kondor auszutreten und etwas Eigenes aufzubauen. Er ist der Auffassung, dass die Kondor-Werke der Entwicklung hinterherlaufen würden und, anders als er selbst, keine innovativen Ideen hätten.<sup>42</sup>



**Abb. 2:** Einige Flugzeugführer und Beobachter der FFA 24. Im Hintergrund der Flugzeugschuppen der Abteilung [verm. Lille 1915, Josef mit x markiert].

Inspekteur bei der Intendantur der XIII. Reservedivision des Armeekorps in Vorges, Frankreich. Die beiden Brüder stehen sich beide sehr nah und teilen ihre Sorgen miteinander.

<sup>41</sup> Ernst Füßmann war kaufmännischer Geschäftsführer der Kondor-Werke und genoss in Suwelacks Augen kein hohes Ansehen. Zitat aus einem Brief vom 03.12.1914 an seinen Bruder Richard.

<sup>42</sup> Wie Anm. 1. Suwelack entwirft 1915 Konstruktionspläne für ein Kampfflugzeug mit Maschinengewehr, wobei er die Pläne für die MG-Vorrichtung sogar zum Patent anmelden will – es bleibt bei dem Versuch. Vgl. auch: Brief an Richard vom 08.01.1915.

Bei der Militärfliegerei will er nicht bleiben, da er sich seine Unabhängigkeit bewahren will und zu Kondor äußert er sich abfällig: „Es sind alles zu wüste Schieber.“<sup>43</sup> Richard teilt er auch mit, dass er in Luftkämpfe verwickelt wird und er sogar von einem LZ 35 angeschossen worden sei.<sup>44</sup> Josef ist sich der zunehmenden Gefahr vermutlich selbst bewusst und schreibt am 12. September 1915 seinen Abschiedsbrief an seine Eltern, mit der Bitte an seine Abteilung, ihn seiner Familie zu überbringen, sollte er fallen. Einen Tag später tritt dieser Fall ein. Am 13. September 1915 fällt Josef Suwelack in der Nähe von Armentières zusammen mit seinem Beobachter Leutnant Oskar Teichmann unter nicht endgültig geklärten Umständen.<sup>45</sup> Er wurde mit ihm zusammen mit militärischen Ehren auf dem englischen Soldatenfriedhof in Erquinghem-Sur-Lys begraben.

<sup>43</sup> NL Suwelack, Josef: Brief vom 03.12.1914.

<sup>44</sup> Mit LZ 35 ist ein Zeppelin gemeint. NL Suwelack, Josef: Feldpostbrief an Richard, undatiert [vermutlich Anfang 1915].

<sup>45</sup> Über die Umstände seines Todes existieren ein englischer und ein französischer Bericht. Der französische Bericht spricht davon, dass in einem Luftkampf mit englischen Fliegern Suwelack und sein Beobachter Leutnant Oskar Teichmann abgeschossen worden und zu Boden gegangen seien. Aus dem englischen Bericht geht hingegen hervor, dass die Flugzeugbesatzungen bereits in der Luft getötet worden seien. In der von Nachfahren Suwelacks geschriebenen Biographie spricht man sich für die erste Version aus und beruft sich auf einen britischen Kommandeur der 16. Fliegerstaffel, Major Dowding, der seinem Biographen von einer Erschießung deutscher Flieger am Boden berichtet. Siehe dazu: Wright, Robert: Der vergessene Sieger: die wahren Hintergründe der Schlacht um England. Bergisch Gladbach 1970, S. 7. Im Original erschienen unter dem Titel: Dowding and the Battle of Britain. New York 1969. Krewerth, Rainer A. (Hg.): Ein westfälisches Fliegerleben. Josef Suwelack (1888-1915), Münster 2001. Siehe auch: [www.josef-suwelack.de](http://www.josef-suwelack.de).