

Der Flugzeugführer, Fluglehrer, Flugzeug-
und Hubschrauberkonstrukteur, geschickter
Mechaniker und Unternehmer

Walther Gustav Willy Rieseler
(1890-1937)



*Walther Rieseler 1913 vor einem „Grade-Eindecker“
auf dem Flugfeld (Mars) bei Bork*

Erstellt: Alexander Kauther/Paul Wirtz
www.johflug.de
August 2014

Inhaltsübersicht

	A n m e r k u n g e n	4
	Einige Personenangaben zu Walther Rieseler	5
1908	Beginn der Flieger- und Erfinderlaufbahn	6
	Die Standorte Rieselers auf dem Flugplatz Johannisthal	7
1914-1920	Am neuen Johannisthaler Startplatz	8
1928-1933	Gustav Lilienthal auf dem Johannisthaler Flugplatz	11
	Abschiedsfeier im Café Senftleben	13
1925	Der Deutsche Rundflug	16
1919-1937	Am alten Startplatz des Johannisthaler Flugfeldes	18
1931	Der „Weltbühnen-Prozess“	20
1929-1933	Das Jahr 1929 - Fliegerklub Johflieg und Sturmvogel e.V.	24
1931-1934	Walther Rieseler in den USA	25
1934	Rückkehr Rieseler aus den USA	30
1934-1937	Hier hatte Rieseler seine Werkhalle 1	32
1934-1937	Rieselers Weiterentwicklungen in Johannisthal	36
1936	Ernst Udet bei einem Probeflug mit dem R I in Johannisthal	38
1936-1937	Der Flugkapitän Johannes Mohn über Walther Rieseler	40
2014	Plan von Johannisthal	42
	A n l a g e n	
	Anlage 1 - Geburtsurkunden Walther und Werner Rieseler	43
	Anlage 2 - Aufstellung der konstruierten Sportflugzeuge	44
	Anlage 3 - Flugschüler bei Hans Grade nach FAI-Nr. sortiert	48
	Anlage 4 - Wohnanschriften in Johannisthal früher-heute	52
	P e r s o n e n r e g i s t e r	58

Anmerkungen

In der Fachliteratur und einschlägigen Fachzeitschriften gibt es keine konkrete Bezeichnung über den damaligen Standort seiner Flugschule und der späteren Flugzeugbaufirma in Berlin-Johannisthal. Auch über ihn selbst sind im Verhältnis zu seinen bahnbrechenden Konstruktionsleistungen relativ wenige Informationen zu finden. Auch in den vierteljährlich erschienenen Flugplatzheften 1909-1914, herausgegeben von der Flugplatzgesellschaft, ist *Walther Rieseler* und sein Bruder *Werner* nicht erwähnt worden. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurden diese Hefte und der zivile Flugverkehr ohnehin eingestellt.

Auch bei Flugveranstaltungen auf dem Flugplatz Johannisthal war *Walther Rieseler* nicht als Teilnehmer gemeldet oder als Preisträger veröffentlicht. Er hat ja auch erst im August 1913 seine Fluglizenz erworben. Während des ersten Weltkrieges hat er Jagdflieger ausgebildet und erscheint aber in keiner Fliegerübersicht als Ausbilder. Später konzentrierte er sich auf das Konstruieren von Sportflugzeugen und Hubschrauber. Er nahm mit seinem Flugapparat und einem Piloten am Deutschen Rundflug vom 31. Mai bis 9. Juni 1925, das größte flugsportliche Ereignis Deutschlands seit Kriegsende, teil.

Walter Rieseler ist in einer Liste der Stadt Burg als Erfinder aufgeführt, die die Welt mit ihren Erfindungen bereichert haben.

Angeregt durch die Internetseite <http://www.walter-rieseler.de>, erstellt von seinem Enkels, *Hartmut Rieseler*, wurde in der vorliegenden Ausarbeitung versucht, aus verschiedenen Quellen Hinweise zu finden, Zusammenhänge und gemeinsam mit Herrn *Hartmut Rieseler* die Web-Seite zu vervollständigen. Das eigentliche Ziel war aber, die Wirkungsstätten auf dem Flugplatz Berlin-Johannisthal zu finden. Das ist gelungen und die dabei festgestellten interessanten Gegebenheiten und Lücken um *Walther Rieseler* herum sollten dabei nicht unerwähnt bleiben.

Die vorliegende Ausarbeitung ist bitte als eine Ergänzung zur Internetseite von *Hartmut Rieseler* zu verstehen. Besonders bedanken möchten wir uns bei *Wolfgang Gastorf* vom Hubschraubermuseum Bückeburg für die schnelle, unkomplizierte und unbürokratische Bereitstellung von Archivunterlagen zu *Rieseler*.

Hinweis:

Wenn Fehler gefunden werden, bitte daran denken, dass sie beabsichtigt sind. Denn es gibt immer Leute, die nach Fehlern suchen!

www.johflug.de

Einige Personenangaben

Rieseler, Walther Gustav Willy

geb. 3. Dezember 1890 in Burg - gest. 6. Mai 1937 in Berlin¹

- Verheiratet mit Marie, geb. Kunze
1 Kind, Gerhard Walther Rieseler



Ehefrau

Sohn

Bekannte Wohn- und Firmenanschriften:²

Bis 1914	Burg, bei Magdeburg, Kammacherstr. 1 bei seinen Eltern: <i>Schlossermeister Gustav Rieseler (1845-?) und Helene, geb. Krefler (1867-?)</i>
1916	Johannisthal, Kaiser-Wilhelm-Straße 34 (seit 1950 Sterndamm)
1917-1919	Johannisthal, Parkstraße 17/Erdgeschoss (seit 1932 Königsheideweg)
1923-1935	Berlin, Johannisthal, Johannes-Werner-Straße 22, II. Stock (T)
1936	Kaiser-Wilhelm-Straße 29 (<i>Rieseler, Walther, Flugzeugkonstrukteur</i>)
1937	Berlin-Johannisthal, Trützschlerstr. 22
1938-1943	Segelfliegerdamm 32 (Rieseler M.)

1937	Branchenbuch, eingetragen unter Flugzeugbau <i>Rieseler, W., Johannisthal, Trützschlerstr. 22 (neu Segelfliegerdamm 32)</i>
1938	<i>Rieseler, W. Apparatebau</i> <i>Sadowski, Apparatebau</i> <i>Rudower Chaussee 31-41, Haus 4</i> <i>Eigentümer des Hauses: Berliner Flughafen GmbH, Verwaltung Johannisthal, Flughafenstr.</i>

Beruflicher Werdegang:

09. 08.1913	Er erhielt nach dem Besuch der Hans-Grade-Flugschule ³ die Fluglizenz FAI-Nr. 481 mit einem Grade-Eindecker auf dem Flugfeld Mars b. Bork
1914-1918	Abnahmepilot bei der „Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH“ (LVG) in Johannisthal und Köslin.
1919	<i>Flugschule Walther Rieseler</i> in Johannisthal am neuen Startplatz (ehemalige Halle VI und VII von <i>Anton Fokker</i> bis 1914 und danach „Centrale für Aviatik“, <i>Inhaber Arthur Brand</i> , bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges.
1919	Gemeinsam mit seinem Bruder, <i>Werner Rieseler (1896-1925)</i> , begann er mit der Konstruktion von Sportflugzeugen der Reihe „R I-R IV“. <i>Er stürzte 1925 bei Kunstflugvorführungen in Prenzlau tödlich ab.</i>
1926	Erstes Patent mit seinem Mitarbeiter (Partner?), <i>Walter Kreiser</i> (Flugzeugkonstrukteur und Journalist) über Traghubschrauber-Prinzip (Schrauber mit starren Blättern). Es folgen weitere gemeinsame und ab 1930 Einzelpatente von <i>Walther Rieseler</i> .

¹ Geburtsurkunde Nr. 630/1890 Stadt Burg, Sterbeurkund Nr. 224/1937 Berlin-Schöneweide.

² Siehe Anlage 2 - Aufstellung bekanntgewordener Anschriften.

³ Hans Grade (1879-1946), Flugzugführerlaubnis Nr. 2 vom 1. Februar 1910 auf seinem eigenen „Grade-Eindecker“ auf dem Flugplatz Berlin-Johannisthal.

- 1930-1934 Aufenthalt in den USA, eingeladen durch den dortigen *Prof. Alexander Klemin (1888-1950)*, Vorreiter der Drehflügel Luftfahrt
- 1935 Gründung der Firma „*Rieseler und Co. Apparatebau*“ in Berlin mit Sitz in Adlershof, Rudower Chaussee 31-41, Haus 4, im Jahre 1937 an der Straße am Flugplatz, Werkhalle 1.
- 06.05.1937 *Walther Rieseler* starb in Berlin-Johannisthal am plötzlichen Herztod im Mittagsschlaf.

Walther Rieseler's Grabstelle befindet sich nicht in Burg, sondern mit hoher Wahrscheinlichkeit auf einem Friedhof in Berlin (wird gegenwärtig geprüft).

In 12529 Schönefeld ist geplant, eine *Walter-Rieseler-Straße* am künftigen BER-Flughafen nach ihm zu benennen. Es wird eine Anliegerstraße der Gemeinde Selchow, Landkreis Dahme-Spreewald.

Beginn der Flieger- und Erfinderlaufbahn Rieseler's

Schon im Alter von 18 Jahren begann *Walther Rieseler*, gemeinsam mit seinem ebenfalls aus Burg stammenden Freund, dem Schlosser und Architekten *Gustav Ernst August Schulze (1891-1932)*⁴, sich für die Luftfahrt zu interessieren. Beide führten 1908 in den Gütterschen Bergen im Ort Grabow bei Burg Hangflugversuche mit selbstgebauten Flugapparaten durch.



1908: Links *Gustav Schulze*, daneben *Walther Rieseler*



Gustav Schulze um 1911

⁴ FAI-Nr. 87 vom 29. Mai 1911 mit seinem konstruierten Schulze-ED auf dem Flugfeld Madel/Burg

Gustav Schulze hatte mit seiner FAI-Nr. 87 früher als *Rieseler* (FAI-Nr. 481) seine Flugprüfung absolviert, gründete als erster Aviatiker und Konstrukteur in Burg die „Flugzeugwerke G. Schulze“ mit einer Fliegerschule. Mit seinem Flugapparat „Schulze-Eindecker“ konnten zwischen 1912 bis 1914 insgesamt 29 Flugschüler die Bedingungen für den Erwerb der Fluglizenz bis 1914 auf dem Flugfeld Madel bei Burg erreichen. Im Jahre 1912 hatte er bereits sechs Eindecker gebaut und fünf Flugschüler ausgebildet.⁵

Von Januar bis Juli 1914 hatte *Gustav Schulze* vom „Deutschen Luftfahrt-Verband“ (DLV) das genehmigte Eigentümerkennzeichen „SCH“ an seinem Flugzeug.



Der Sport-Eindecker der Flugzeugwerke Gustav Schulze in Burg bei Magdeburg.

Es kann davon ausgegangen werden, dass er *Walther Rieseler* bei seinen Flugvorbereitungen für die Flugzeugführerprüfung bei Hans Grade unterstützte.

Im Jahre 1920 kaufte *Dr. Georg Hüffer* das Unternehmen von *Gustav Schulze* in Burg. 1922 wurde mit dem Hüffer-Flugzeugbau Münster/Westfalen begonnen. Später ging das Westfalenwerk Münster und die Werft Paderborn hierin auf.

1929 baute *Georg Hüffer* in Krefeld weiter und nach seinem Tod übernahm *Julius Hüffer* die Leitung des Unternehmens bis Ende 1930, wo das Geschäft auf Grund Absatzschwierigkeiten in Konkurs ging. Die Hüffer-Werke bauten Flugzeuge und unterhielten theoretischen und praktischen Flugunterricht auf ihren Schuldoppeldeckern.

Gustav Schulze starb mit 41 Jahren an den Folgen einer Lungenentzündung in Burg.

Die Standorte der Firma Walther Rieseler in Johannisthal

Durch Bildvergleiche und Filmaufnahmen (Internetseite *Hartmut Rieseler*) konnte festgestellt werden, dass *Walther Rieseler* seine Werkstätten an nachfolgenden aufgeführten Standorten auf dem Flugplatz Johannisthal hatte. Es war deshalb so schwierig, weil in keinen Zeichnungen und Aufstellungen sein Name oder die Firmenbezeichnung eingetragen ist und somit keiner Flugzeughalle zugeordnet werden kann.

⁵ „Deutschen Luftfahrer-Zeitschrift“, 1912, Nr. 3, XVI, Seite 61.

Am neuen Johannisthaler Startplatz (1914-1919)



Bilder aus dem Film (<http://www.walter-rieseler.de>). Im Bild ganz rechts die Umzäunung des Flugplatzes in der Nähe des Manoli-Leuchtturms und des Windmessers. Seine 10 Flugzeuge waren Reste aus Heeresbeständen und wurden 1923 beschlagnahmt.

Kurz nach Beginn des Ersten Weltkrieges kam *Rieseler* im Alter von 25 Jahren aus Burg, bei Magdeburg nach Johannisthal und nutzte ab ca. 1915 die freigewordene Halle VI und VII am neuen Startplatz von *Anton H. Fokker* (1890-1939), der seine Flugzeugfirma im März 1914 nach Schwerin-Görries verlegte.⁶

Im Juli 1914 wurden die Hallen am neuen Startplatz neu nummeriert. Die vorherige Nummer VI und VII waren jetzt die Schuppen 34 und 35. In diese beiden Schuppen zog für kurze Zeit die „Centrale für Aviatik, Fabrik und Fliegerschule“, Inhaber *Arthur Brand*⁷ und *Wechsler*⁸ ein. Die Flugzeuge hatten die Kennung „C.A.“

Das Büro der „Centrale für Aviatik“ wechselte von der Parkstr. 9 (1911) in der Parkstraße 18 (heute Königsheideweg 280) um. Offensichtlich wurden auch die dortigen Büroräume von *Anton Fokker* übernommen. Die Firma von *Arthur Brand* wurde mit Beginn des Weltkrieges aufgelöst. *Brand* und *Wechsler* verunglückten 1915 tödlich.



Wechsler und Brand vor der Halle VI und VII

⁶ Heft 32 „Anton H. Fokker – Ein niederländischer Flieger und Flugzeugbauer in Johannisthal“, Kauther/Wirtz/Schmidt, 2012.

⁷ Arthur Brand (1882-1915), FAI-Nr. 438 vom 20.06.1913 auf Etrich-ED, Flugplatz Johannisthal.

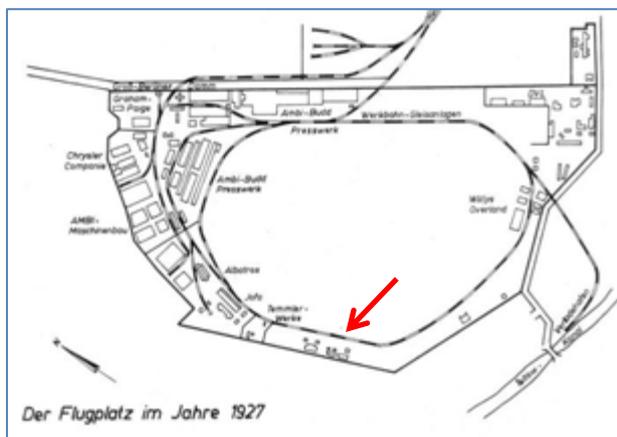
⁸ Ruben Wechsler (1876-1915), FAI-Nr. 146 vom 22.12.1911 auf Albatros-DD, Flugplatz Johannisthal



Die großen Schuppen II-VII mit sechs Toren mieteten ab 1912-1914 von links nach rechts:

- II: (1912-1913) „Harlan Flugzeugwerke GmbH“
- III+IV: (1912-1914) „Ago Fluggesellschaft mbH“
- V: (1912-1913) „Automobil & Aviatik“ AG“
- V: (1914) „Konstrukteur Karl Krieger“
- VI+VI: (1912-1914) „Fokker Aeroplanbau“
- VI+VII: (1914) „Centrale für Aviatik, Fabrik und Fliegerschule“

Mit der Unterstellung des Flugplatzes durch das Militär, hatte dieser und weitere Flugzeugschuppen auf dem Flugplatz andere kriegsbedingte Verwendungen, die durch den 1917 eingesetzten Flugplatzkommandanten und Mitgründer des ersten deutschen zivilen Motorflugplatzes Johannisthal Jahre 1909, *Dr. phil. Alfred Hildebrandt (1870-1949)*⁹, mit bestimmt wurden. Während des Ersten Weltkrieges war *Walther Rieseler* Abnahmepilot bei der Johannisthaler „Luft-Verkehrs-Gesellschaft“ (LVG) und Ausbilder von Jagdfliegern in der LVG-Niederlassung in Köslin (lt. Homepage über *Rieseler*). Offensichtlich wurde die gesamte Holz-Flugzeughalle durch ihn genutzt bis er nach dem Krieg um 1927 auf den alten Startplatz an der Straße am Flugplatz wechselte, dort mit seinen Sportflugzeug-Konstruktionen und ab 1931 mit dem Hubschrauberbau begann.



Zeichnung-Lage des Flugplatzes 1927 und künftiger Standort der Werkhalle Rieselers

⁹ Heft 30 „Oberstleutnant Dr. phil. Alfred Hildebrandt“, Kauther/Wirtz, 2. Ausgabe, 2012.

Die Fotos mit konstruierten Sportflugzeugen der Gebrüder *Walther und Werner Rieseler* entstanden vor einer alten Flugzeughalle, die auf dem Adlershofer Teil standen. Zweifelsfrei handelt es sich bei beiden Fotos um die gleiche alte Flugzeughalle (1915/16 gebaut). Davon standen drei Hallen nebeneinander. *Rieseler* hatte vermutlich eine der Hallen bis ca. 1925/26 genutzt, die in ihren Bauarten fast identisch waren (Die mittlere Halle wurde 1939/40 wegen Zufahrtserweiterungen zum Flugfeld abgerissen.).

Einen eindeutigen Nutzungsbeleg für *Rieseler* gibt es aber nicht.



Werner Rieseler



Das von *Walter Rieseler* um 1920 konstruierte einsitzige „R I-Sportflugzeug“¹⁰

Oft wurden Flugzeuge vor den eigenen Hallen der jeweiligen Flugzeugfirma fotografiert. Daraus geschlussfolgert, dass es sich um den zeitweiligen Standort handelt.



Die alte Flugzeughalle 17 der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL)¹¹

¹⁰ Beide Fotos aus: <http://www.walter-rieseler.de>

¹¹ Aus dem Erinnerungsalbum der DVL e.V., übergeben im Januar 1937 an den Flieger-Hauptstabsingenieur Dipl.-Ing. Robert Thelen für seine langjährige Tätigkeit.

Gustav Lilienthal bei Rieseler?



„Man“ erzählt, dass *Gustav Lilienthal* bei *Rieseler* im Schuppen gearbeitet hatte, nachdem er vom Flugplatz Tempelhof „vertrieben“ wurde.

In irgendeiner dieser Hallen und Werkstätten könnte auch *Gustav Lilienthal* (1849-1933) seine Bastlerwerkstatt gehabt haben.¹²

Einen Beweis gibt es dafür aber nicht.



Gustav Lilienthal mit seinem durch Sturm beschädigten Schwingerflugzeug auf dem Flugplatz Adlershof im Jahre 1928/29



Gustav Lilienthal erklärt Schülern seinen flügel-schlagenden Flugapparat. Auch hier ist die zweite männliche unbekannte Person dabei.¹³

¹² Foto vom Otto Lilienthal Museum Anklam.

¹³ Fotos aus „Gustav Lilienthal (1849-1933)“, Stapp Verlag, Landesarchiv Berlin, 1989, Seite 29 und 137.



Bei dem unbekanntem Mann mit Hut könnte es sich optisch um *Walther Rieseler* handeln, der zu diesem Zeitpunkt 39 Jahre alt war.

Der Enkel, *Dipl.-Ing. Hartmut Rieseler*, räumte ein, dass es sich um ihn handeln könnte, weiß es aber nicht genau.

Andere Fotos über *W. Rieseler* hinterlassen auch den Eindruck.

Walther Rieseler

Von 1932-1934 wurde *Gustav Lilienthals* Schwingflügelflugapparat im Adlershofer Museum auf dem Flugfeld, Halle 505, Rudower Chaussee 31-41, ausgestellt. Danach kam es zum Luftfahrtmuseum nach Berlin-Moabit.



Ein eindrucksvoller Blick auf die Sammlung des Adlershofer Museums (1932-1934) auf 5000 m² in der früheren Fabrikhalle der Firma Ambi-Budd bot sich im „Ehrenraum der deutschen Luftfahrt“, der sich im ehemaligen Meisterbüro befand. An der Decke links war der Schwingflügelflugapparat von *Gustav Lilienthal* ausgestellt.¹⁴

¹⁴ Foto aus „Flugzeuge mit Geschichte“, Holger Steinle/Astrid Venn, Heel Verlag, 2009



Walther Rieseler (Nr. 36) auf der Abschiedsfeier der „Alten Adler“ vom 20. Februar 1920 im Fliegercafé Max Senfleben in Johannisthal. Danach wurde das Café geschlossen.¹⁵

¹⁵ Foto aus dem Nachlass Gerhard Sedlmayr, Sammlung Familie Sedlmayr, Hamburg.

Identifizierte Personen auf dem Foto „Café Senftleben“, 20. Februar 1920:

Nr.	Personen	FAI	Flugzeug-Typ
1	Paul Pantke (Ehemann von Nr. 6)		
2	Fräulein Eichelt		
3	Werner Wieting (1890-1952)	312	Rumpler-ED
4	Heinz Erblisch (1891-1932)	145	LVG-DD
5	Alfred Friedrich (1891-1968)	149	Wright-DD
6	Frau Pantke (Ehefrau von Nr. 1)		
7	Fräulein Schönfisch		
8	Viktor Häfner		
9	Wendling		
10	Reinhold Böhm (1890-1958)	382	LVG-DD
11	St. Liebig?		
12	Flick		
13	Hermann Haacke		
14	Heinrich Schulz (1888-1879)	512	Etrich-ED
15	Gerhard Sedlmayr (1891-1952)	162	Wright-DD
16	Anna Senftleben, geb. Schneider (72)		
17	Georg Hans (1884-1925)	373	LVBG-DD
18	Oskar Krieger		
19	Frau Erblisch (Ehefrau von Nr. 4)		
20	Frau Friedrich (Ehefrau von Nr. 5)		
21	Hanni Haske (Braut von v. Kaweczynski		
22	Prof. Joseph Arthur Stanislaus Berson (1859-1942), Förderer der Luftfahrt		Meteorologe
23	Hugo v. Kaweczynski (1883-1945) Kameramann		1914 Fluglizenz
24	Dr. Fritz Huth (1872-1948)	615	Rumpler-ED
25	Charles Boutard (1884-1951)	176	Rumpler-ED
26	Paul Mohhs??		
27	Fritz Schäfer		
28	Guido Linnekogel		
29	Walter Cüppers (1894-?)	691	Grade-ED
30	Elise Senftleben (Ehefrau von Max S.)		
31	Lotte Eilers oder Frau Schäfer		
32	Max Senftleben (1884-1945)		
33	Wilhelm Albers (1879-1960)	160	Rumpler-ED
34	Georg Braumüller (1887-1942)	391	Rumpler-ED
35	Lehrer (?) Müller Volksschule Johannisthal		
36	Walther Rieseler (1890-1937) und Frau	481	Grade-ED
37	Hauptmann Hans Schneider (1887-1971)	256	LVG-DD
38	Willi Hackenberger, Schriftsteller		
39	Chauffeur		
40	Ing. Georg Luther (1885-1971)	422	Jeannin-ED



Gruß aus Berlin-Johannisthal :: Café Senfleben



Ansichtskarte vom Café Senfleben aus den 20er Jahren. Foto vom Bernhard Verlag aus Berlin-Oberschöneweide, Wilhelminenhofstr. 25¹⁶

¹⁶ Heft 5, „Der Sterndamm 89-91/Ecke Winckelmannstr. 10 und das Fliegercafé der Familie Max Senfleben“, Freundeskreis Heimatgeschichte Treptow, Kauther, 2014.

1925 - Der Deutsche Rundflug mit Rieselers Flugapparat



Sieben Jahre nach dem Ersten Weltkrieg sollte wieder ein Flugwettbewerb stattfinden, trotz der vielen Verbote und Beschränkungen, die die Alliierten dem deutschen Motorflug auferlegt hatten. Ein Gremium des „Aero-Club von Deutschland“ und der „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt E.V.“ legte ein Jahr zuvor die Bedingungen zur Teilnahme für diese große flugsportliche Veranstaltung fest.

Die Flugzeuge wurden in drei Leistungsgruppen eingeteilt; Gruppe A: von 12 PS bis 40 PS, Gruppe B: von 41 PS und Gruppe C: von 81 PS bis 120 PS, für die ein eigener Preis, der „Boelcke-Preis“ ausgeschrieben wurde. Die Hauptpreise des Deutschen Rundflugs, der „B.-Z.-Preis der Lüfte“: 110 000 Mark, gestiftet vom Ullstein Verlag, Berlin; der „Boelcke-Preis“: 50 000 Mark und der „Richthofen-Preis“: 45 000 Mark – für den besten deutschen Motor in jeder Klasse – sowie die im Anschluss an den Deutschen Rundflug ausgeschrieben Sonderpreise, wie der „Otto Lilienthal-Preis“ (105 000 Mark) und viele Ehrenpreise, mit einer Gesamtsumme von 400 000 Mark, waren hoch, ebenso die Ausschreibungsbedingungen, die die Flugzeugführer und ihre Maschinen auf eine harte Probe stellen sollten.¹⁷

Die lange Liste der Teilnehmer las sich wie ein „Wer ist Wer?“. Da waren zunächst die **alten Adler**: *Carl W. Witterstätter* (1883-1964), der schon am Deutschen Rundflug 1911 teilgenommen hatte, *Paul Oppermann* (1862-1953), *Kurt Ungewitter* (1891-1927), *Victor Carganico* (1887-1945), *Egloff Freiherr v. Freyberg* (1883-1984), *Freiherr v. Thüna* und *Willi Kern* (1890-1979). Die Generation der jungen **Sportflieger** war u. a. durch *Antonius Raab* (1897-1985), *Karl Rienau*, *Deckert*, *Rohr*, *v. d. Marwitz* und **Walther Rieseler** vertreten. Weiterhin gehörten zu den Teilnehmern viele erfahrende **Verkehrspiloten**, bekannte **Segelflieger**, **Kriegsflieger** und fünf **Träger des „Pour le mérite“**, darunter *Ernst Udet* (1896-1941).¹⁸

Die *Gebrüder Walther und Werner Rieseler* waren mit der Nr. 91 als Bewerber für den Deutschen Rundflug mit ihrer einsitzigen Sportmaschine „RA III, 30-40 PS-Anzani-Motor mit dem Flieger *Walter Rieseler* und *Heinrich Schulz* (1888-1979)¹⁹ angemeldet.



Heinrich Schulz im Jahre 1913

Schulz erfüllte am 12. September 1913 mit einem „*Etrich-Eindecker-Taube*“ auf dem Flugplatz Johannisthal die Bedingungen für die Flugzeugführerlizenz und erhielt die FAI Nr. 512.

¹⁷ Der Luftweg, Nachrichtenblatt, Heft 10, Jahrgang 1925, Der Deutsche Rundflug, S. 94, 100.

¹⁸ „Udet-Biographie“, Armand van Ishoven, 1977, Seite 158.

¹⁹ Wohnte in Berlin-Johannisthal, Bismarkstraße 6 (heute Herweghstr. 17).

Heinrich Schulz war 1913 Teilnehmer an der Johannisthaler Herbstflugwoche²⁰ und vom 1. Oktober 1913 bis Kriegsbeginn bei der „Allgemeinen Flug-Gesellschaft, Berlin-Johannisthal“ beschäftigt. Während des Ersten Weltkrieges zunächst Fluglehrer beim Kaiserlichen Marine-Fliegerkorps und wurde dann Einflieger bei der LVG. Er erreichte bei der LVG bis Kriegsende eine Höchstzahl von 1.200 für die Heeresverwaltung eingeflogener Maschinen. Ab 1927 war er als Kunstflieger tätig.



*Sportflugzeug „R III Parasol“ der Gebrüder Rieseler am Deutschen Rundflug
Angemeldet waren sie mit der Flugzeugkennung D-628.*

Die *Gebrüder Werner und Walther Rieseler* mit ihrem Flieger *Heinrich Schulz* erhielten für die Leistungen in den verschiedenen Wettbewerbsdisziplinen des gesamten Deutschen Rundfluges für ihre Maschine R III/D-628 folgende Preise:²¹

- Das Preisgericht des Aero-Klubs von Deutschland hatte den 4. Preis der Stadt Berlin für die Wertungs-Kilometer-Zahl von 1.599 dem Flieger *H. Schulz* zugesprochen.
- Zusatzpreis zum „Preis der Lüfte“ in Höhe von 44 Mark.
- *H. Schulz* erhielt als Sieger in jeder der drei Gruppen 1 Bowlingkrug, verliehen durch „Scadta Berlin“²².
- Als örtliche und sonstige Preise erhielt der Bewerber *Rieseler* mit dem Flieger *Schulz* von der Stadt Frankfurt/Main 500 Mark.
- Der Baden-Preis Karlsruhe wurde gleichmäßig in Anteilen von je 346 Mark an 26 Flugzeuge verteilt, darunter auch die D-628 an die *Gebrüder Rieseler*.
- Vom Naumburger Luftfahrt-Verein erhielten die *Gebrüder Rieseler* 1000 Mark.

Von den am Deutschen Rundflug beteiligten Flugzeugen wurden folgende Wertungskilometer zurückgelegt:

Gruppe A: Gesamtstrecke mit 5.542 Km, davon der Sportflieger **R III/D-628** mit 1.599 Km.²³

²⁰ Heft 34 „Vortrag zu den Bildern Flugtage in Johannisthal 28. September bis 5. Oktober 1913/Kauther/Wirtz, 2014.

²¹ „Luftweg“ 1925, Heft 12, Seite 129-131.

²² Deutsch-kolumbianischen Luftfahrtgesellschaft SCADTA. Scadta: Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aereos.

²³ „Luftweg“, Heft 14 vom 27. Juli 1925, Seite 150.

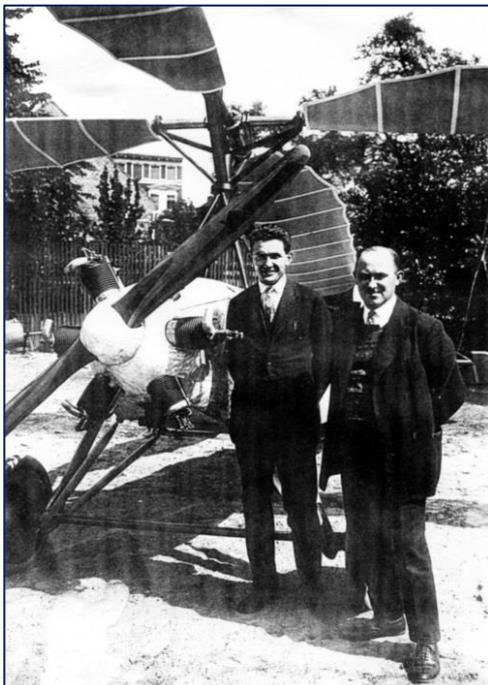
Das Stahlwerk Mark meldete ihren Lizenzbau-Sportflugzeug R III/b mit der Kennung D-515 zum Internationalen Flugwettbewerb vom 12. Bis 14. September 1925 in München an. Der Flieger war M. H. Gruhl. Sie erhielten für den erreichten Höhenflug für Jungflieger mit 2.445 m einen Preis von 750 Mark.²⁴

Am alten Startplatz des Johannisthaler Flugfeldes (1925-1937)

Walther Rieseler entwickelte und patentierte seit 1926 gemeinsam mit Walter Kreiser (1898-1959) den Bau von Tragschrauber. Später konstruierte Walther Rieseler ab 1934 im Auftrage des RLM den am wenigsten bekannten Vorkriegshubschrauber „R I“, den ersten Steilhubschrauber mit starren koaxial gelagerten Rotoren. In späteren Abschnitten dieser Dokumentation wird darauf detaillierter eingegangen.



Rieselers Traghubschrauber mit Bugmotor und zwei kleinen Rotorblättern 1927 in einer Halle am Flugfeld. Die ersten Probeflüge fanden in Hamburg statt.²⁵



Aufnahme 1927: Links Walter Kreiser und Walther Rieseler vor ihrem weiterentwickelten Traghubschrauber

²⁴ „Luftweg“ 1925, Heft 17, Seite 204.

²⁵ Zeitschrift „Der Flieger“ 2 und 3, 1968.

Die früheren Holzschuppen am alten Startplatz, die anlässlich der Eröffnung des Flugplatzes 1909 gebaut wurden, waren im Verlaufe des Ersten Weltkrieges und danach abgerissen und durch neue massive Werkstatthallen ersetzt worden.



1910: 12 Flugzeugschuppen und die frühere Flugplatzkantine „Meinecke“ am alten Startplatz



Das Luftbild von 1928 zeigt die neu gebauten Hallen am alten Startplatz (heute Straße am Flugplatz). Die spätere Hubschrauber-Halle von Walther Rieseler war noch nicht vorhanden (→ künftiger Standort).

Zwischen 1925-1930 wurde dieser Bereich baulich erweitert. Zu neuen Werkhallen für den Flugzeugbau kam auch das „Restaurant Flugplatz Johannisthal“ hinzu. Das Restaurant stand links neben der zukünftigen Halle von Walther Rieseler, vom Flugfeld aus gesehen.

Lange war dieses folgende Bild nicht einem Standort auf dem Flugplatz zuzuordnen und durch die Bezeichnung „Flughafen“ auch irreführend. Von einem Flughafen in Johannisthal-Adlershof ist in keiner Literatur die Rede. Erst durch die mehrere Bildvergleiche, Luftbilder und der genauen Bestimmung der Werkhalle 1 von Walther Rieseler an der Straße am Flugplatz, ist jetzt auch der genaue Platz des Restaurant bestimmbar.

Heute wäre die Anschrift Straße am Flugplatz 60-64 bis 58-54 (nach dem Stand der Einfamilienhäuser auf der linken Seite in Richtung Adlershof) und lag zwischen der heutigen Straße am Flugplatz und der parallel verlaufende Melle-Beese-Straße ab Hanuschkestraße.



Privataufnahme um 1929/30. Das Restaurant muss um 1928 gebaut worden sein.

Im Abschnitt „Rückkehr Rieseler aus den USA“ im Jahre 1934 wird konkreter auf den Standort *Walther Rieseler* und sein Hubschrauberbau in Johannisthal eingegangen.

Der „Weltbühnen-Prozess“

Im Januar 1930 reiste *Walther Rieseler* in den USA zu der neu gegründeten „*Pennsylvania Aircraft Sydicate Ltd.*“ das von dem Luftfahrtpionier *E. Burke Wilford* aus Philadelphia geleitet wurde Er blieb dort bis 1934.²⁶ Sein Geschäftspartner, Flugzeugkonstrukteur und Journalist, *Walter Kreiser*²⁷, reiste mit, kehrte aber 1931 wieder nach Deutschland zurück.

²⁶ Buch „Drehende Flügel“, Hubschraubermuseum Bückeburg.

²⁷ Im Museum München befindet sich der Nachlass von *Kreiser* (drei Archivschachteln).



Walter Kreiser war 1931 wegen eines Artikels²⁸ in der Zeitschrift „Weltbühne“, der sich mit dem heimlichen Aufbau einer deutschen Luftwaffe befasste, im sogenannten „Weltbühnen-Prozess“ angeklagt.

(...) „Am 12. März 1929 veröffentlichte Kreiser unter dem Pseudonym Heinz Jäger in der Weltbühne den Artikel „Windiges aus der deutschen Luftfahrt“.

In dem umfangreichen, fünfeinhalbseitigen Artikel befasste sich Kreiser zunächst mit allgemeinen Fragen zur Situation der deutschen Luftfahrt, bevor er sich auf den letzten anderthalb Seiten schließlich den Verbindungen zwischen Reichswehr und Luftfahrtindustrie widmete.

Aus diesem Abschnitt ging hervor, dass die Reichswehr offensichtlich zusammen mit der Lufthansa den heimlichen Aufbau einer Luftwaffe betrieb. Die Lufthansa betrieb nach seinen Recherchen eine Küstenflugabteilung **und auf dem Flugplatz Johannisthal-Adlershof gab es bei der Deutschen Gesellschaft für Luftfahrt eine geheime Abteilung M wie Militär**. Diese Bestrebungen waren eine eklatante Verletzung des Versailler Vertrages und setzten Deutschland und die Reichswehr ins Unrecht.



Der Artikel machte die Zeitschrift weltweit bekannt, dem Artikelschreiber und dem Herausgeber brachte er eine Gefängnisstrafe ein. Denn die Reichswehr strengte einen Prozess, den sogenannten Weltbühne-Prozess, gegen die Zeitschrift an, der drei Jahre später mit der Verurteilung Kreisers und des Weltbühne-Herausgebers Carl von Ossietzky (1889-1938) zu 18 Monaten Freiheitsstrafe wegen Verrats militärischer Geheimnisse endete.

Im Gegensatz zu Ossietzky entzog sich Kreiser jedoch der Haft. Acht Tage nach der Urteilsverkündung, die am 23. November 1931 erfolgt war, floh Kreiser nach Frankreich.

Unter der Überschrift „Abteilung M“ schrieb Kreiser:

„Ähnliche Kapriolen wurden auch auf dem Flugplatz Johannisthal-Adlershof gemacht. Auf der Adlershofer Seite bestand als besondere Gruppe der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt eine sogenannte Abteilung M. Als beim vorjährigen Luftfahrtetat der sozialistische Abgeordnete Krüger im Haushaltsausschuß die Regierungsvertreter um Auskunft bat, zu welchem Zweck die Abteilung M da sei, bekam er keine Antwort, denn sonst hätten die Behörden darauf aufmerksam machen müssen, daß ‚M‘ auch der Anfangsbuchstabe des Wortes Militär ist. So schwieg man lieber. Aber auch hier arbeitet Gröners²⁹ findige Vernebelungstaktik.

²⁸ Er schrieb unter dem Pseudonym Heinz Jäger“, später unter Konrad Widerhold.

²⁹ 1928-1932 Reichswehrminister Wilhelm Groener (1867-1939).

Um bei einer erneuten Anfrage sagen zu können: eine solche Abteilung M gibt es nicht mehr, mit diesen Schweinereien haben wir aufgeräumt, wurde diese Abteilung auch aufgelöst, kam auf die Johannisthaler Seite des Flugplatzes und heißt jetzt ‚Erprobungsabteilung Albatros‘, zum Unterschied von einer Versuchsabteilung, die Albatros bereits besitzt. Diese ‚Erprobungsabteilung Albatros‘ ist zu Lande dasselbe, was an der See die ‚Küstenflugabteilung der Lufthansa‘ darstellt. Beide Abteilungen besitzen je etwa dreißig bis vierzig Flugzeuge, manchmal auch mehr.

Aber nicht alle Flugzeuge sind immer in Deutschland“³⁰

In Wikipedia ist weiter über Kreiser geschrieben:

(...) „Kreiser gehörte in den 1920er Jahren zu den Pionieren der Hubschrauber-Entwicklung in Deutschland. Zusammen mit Walter Rieseler konstruierte er verschiedene Modelle, die 1926 auch patentiert³¹ wurden. Seit 1926 arbeitete er in einer Luftfahrtabteilung mit, die dem Deutschen Verkehrsbund angegliedert war, und übernahm später deren Leitung. Im Frühjahr 1929 gehörte er zu den Mitbegründern des Sturmvoogels, eines „Flugverband der Werktätigen“. Auch auf dem Flugplatz in Berlin-Johannisthal war er eine Zeitlang tätig.

(...) Am 5. August 1931 fand der erfolgreiche Probeflug eines Hubschraubers mit Vierblatt-Rotor statt, der die Bezeichnung WRK-Gyroplane (= Wilford-Rieseler-Kreiser-Gyroplane) trug. (...)

(...) „Am 29. März 1934 wurde er aus Deutschland ausgebürgert.“³²

Im Reichsgerichts Urteil³³ wurde u. a. zur Person Kreiser aufgeführt:

(...) „Neben dieser schriftstellerischen Tätigkeit widmete der Angeklagte sein Interesse auch dem praktischen Flugzeugwesen. So versuchte er sich im Jahre 1925 gemeinsam mit dem Flugzeugkonstrukteur Rieseler in Berlin im Kleinflugzeugbau, beschäftigte sich in den Wintern 1927/28 und 1928/29 mit dem Ausbau einer flugtechnischen Erfindung (Autogiro), arbeitete seit 1926 in der dem Deutschen Verkehrsbund angegliederten Luftfahrtabteilung, die er vom Frühjahr bis zum Herbst 1928 sogar allein leitete, organisatorisch mit, gründete im Frühjahr 1929 mit Unterstützung des Deutschen Verkehrsbundes den **„Sturmvoogel, Flugverband der Werktätigen e.V.“**, der es sich zur Aufgabe gesetzt hat, das Interesse der breiten Masse für die Luftfahrt zu gewinnen, und übernahm auch die **technische Leitung dieses Vereins. Er hat insbesondere auch auf dem Flugplatz in Johannisthal bei Berlin einige Zeit gearbeitet.**

Früher, insbesondere im März 1929, gehörte er, nach seiner Angabe der sozialdemokratischen Partei an. Jetzt will er keiner politischen Partei mehr angehören.

Nach seinen Angaben bezieht er aus seinen verschiedenen Tätigkeiten ein monatliches Einkommen von etwa 400 RM.

³⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Weltb%C3%BChne-Prozess>.

³¹ Patentkopien befinden sich in der Sammlung des Enkels Hartmut Rieselers.

³² Wikipedia über Walter Kreiser.

³³ http://de.wikisource.org/wiki/Reichsgericht_Urteil_Weltb%C3%BChne-Prozess (Urteilabdruck).

Er ist bisher unbestraft. Gegen ihn war jedoch bereits früher einmal unter seinem damaligen Pseudonym „Konrad Widerhold“ in Sachen 7 J 159/26 der Reichsanwaltschaft ein Verfahren wegen Landesverrats und Verrats militärischer Geheimnisse, begangen durch seine Mitwirkung an der Druckschrift: „Die deutsche Militärpolitik sein 1918“ anhängig.

Er ist in jenem Verfahren von dem Untersuchungsrichter des Reichsgerichts am 23. April und 2. August 1927 eingehend verantwortlich vernommen worden. Dieses Verfahren ist durch Beschluß des Reichsgerichts vom 9. August 1928 auf Grund des Reichsgesetzes über Straffreiheit vom 14. Juli 1928 eingestellt worden.“ (...)

Der Flugzeugführer, Fluglehrer und Unternehmer *Antonius Raab* (1897-1985)³⁴ veröffentlichte 1984 seine persönlichen Erinnerungen.

In seinem Buch erwähnte *Raab* an einer Stelle auch *Walther Rieseler* und *Kreiser*:



Antonius Raab

*(...) „Im März 1929 veröffentlichte Walter Kreiser in Ossietzkys „Weltbühne“ den Artikel „Windiges aus der deutschen Luftfahrt“. Zu diesem Artikel lieferte der Pilot **Walter Rieseler** (Ideator des Mark-Einsitzer, mit dem ich 1932 Unter den Linden im Zentrum von Berlin landete) und ich **selbst reichlich Material, das die geheime Rüstung betraf, an die „Weltbühne“**. Das hatte zur Folge, daß **wir** vom Reichsgericht, vor dem sich Ossietzky und Kreiser wegen Landesverrat/Hochverrat zu verantworten hatten, **als Entlastungszeugen für die beiden Angeklagten wegen Befangenheit abgelehnt wurden.**“ (...)*

Über *Walter Kreiser* wurde in dieser Zusammenfassung etwas ausführlicher berichtet, weil er offensichtlich seit 1925 zum engen Umgangskreis von *Walther Rieseler* gehörte und beide auf dem Flugplatz Johannisthal an gemeinsamen Projekten tätig waren. *Kreiser* wohnte in Berlin W 35 (Schöneberg), Steglitzerstr. 66 und im Jahre 1927 in Johannisthal, Parkstr. 23 (heute Königsheideweg)

Interessant ist der Umstand, dass in der Zeit der engen Zusammenarbeit zwischen beiden, *Kreiser* vom März 1929 bis 1931 Mitglied der Sozialdemokratischen Partei war und zur gleichen Zeit Mitbegründer und technischer Leiter des 1929 gegründeten „*Flugverbandes Sturmvoegel der Werktätigen e.V.*“ wurde. Ob *Rieseler* ebenfalls dazugehörte, ist nicht bekannt.

³⁴ „Raab fliegt-Erinnerungen eines Flugpioniers“, Antonius Raab, Konkret Literatur Verlag, 1984, Seite 108-109.

Das Jahr 1929 – Der Fliegerklub Johflieg und Sturmvogel e.V.

In den Folgejahren gab es mehrere Treffen der „Alten Adler“.³⁵ Das waren die noch lebenden Flugpioniere, die Fluggeschichte geschrieben haben. Sie schlossen sich im „Johannisthaler Flieger-Club e.V.“, kurz „Johflieg“ genannt, zusammen, pflegten die Tradition und flogen auf einem LVG-Doppeldecker, der unter Führung von *Gustav Raschke*³⁶ und Passagieren von Zeit zu Zeit über Berlin seine Kreise zog.³⁷

Der „Flieger-Club Johflieg“ hatte seinen Sitz im Johannisthaler Sternplatz 13 (heute Sterndamm/Ecke Groß-Berliner Damm).

Zur gleichen Zeit gab es auch auf dem Gelände des Flugplatzes die Ortsgruppe Johannisthal des „Sturmvogel Flugverband der Werktätigen e. V.“. Es war eine Modellbau-Arbeitsgemeinschaft der Ortsgruppe um 1929. Ob aus Flugsport-Volkssport werden sollte?

Der Verein erlangte eine solch große Bedeutung, dass sogar der Berliner Magistrat den Antrag des Bezirks vom 16. August 1928 zustimmte, der „Flugplatzstraße“ den Namen „Sturmvogelstraße“ zu verleihen.

Die Nationalsozialisten verboten im April 1933 den SPD-nahe stehenden „roten Amateurflugverband“ und gaben der Sturmvogelstraße am 31. Oktober 1934 den neuen Namen „Segelfliegerdamm“. Noch im Jahre 1933 löste sich der Verein zwangsläufig auf.³⁸ Während dieser Zeit hielt sich *Walther Rieseler* noch in den USA auf.



Die Modellbau AG der Ortsgruppe Johannisthal 1930. Der Johannisthaler Franz Fischer (Zweiter von rechts) war der Gruppenvorsitzende und seit 1909 offizieller Flugplatzfotograf und Mitarbeiter der illustrierten Presse des In- und Auslandes. Er wohnte am heutigen Sterndamm 75. Der Dritte von links ist Werner Wieting (1890-1952) mit der FAI-Nr. 312, wohnhaft gewesen in Johannisthal, Trützscherstr. 1.

³⁵ Das Gründungsdatum der „Alten Adler“ war der 30. August 1923 (aber nie als e.V. so eingetragen worden, erstes Mitgliederverzeichnis wurde erst 1955 erstellt.) Vgl. Heft 15 „Bilder der „Alten Adler“, Fluglizenzen vom 01.02.1910 bis 15.06.1914“, Kauther/Wirtz, 2014.

³⁶ Heft 12 „Papa Raschke - Aus dem Leben des Johannisthaler Holzhändlers, Konstrukteurs und Flugzeugführers“, Kauther/Wirtz, 3. Ausgabe Oktober 2013.

³⁷ Amtsblatt des Deutschen-Luftsport-Verbandes (DVL) „Luftschau“, 6. Jahrgang, Nr. 9 vom 15. Oktober 1933, Seite 295.

³⁸ „Es war einmal... der Flugplatz Johannisthal“, Helmut Prochnow, Adlershof, 4. Auflage März 2014, Fotos Archiv Museum Treptow-Köpenick.

Bisher konnten die weiteren abgebildeten Personen nicht identifiziert werden.



Das Foto³⁹ zeigt das Walther Rieseler-Sportflugzeug R III/22a. Mit der Kennung D 821 ist es vom Stahlwerk Mark/Breslau in Lizenz mit 70 PS-Gnome und Rhone-Motor nachgebaut worden. Die Zulassung erfolgte im Jahre 1922.

Die Aufnahme könnte im Zusammenhang mit Aktionen Johannisthaler Vereine stehen.

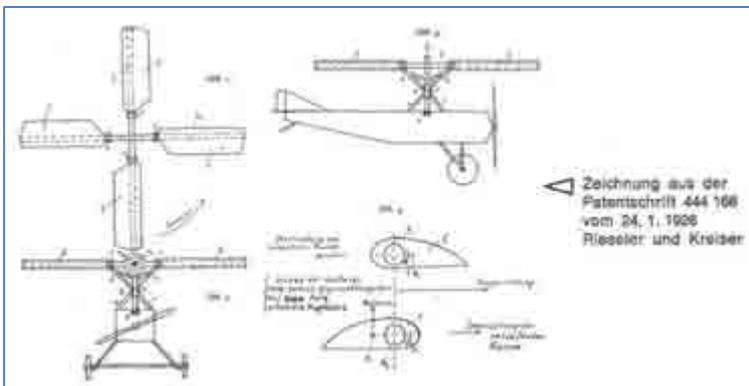
Am 8. Juli 1923 um 5 Uhr morgens absolvierte der bereits genannte Flieger *Antonius Raab* eine spektakuläre Landung mit einem Nachbau des *Rieseler* Sportflugzeuges R III/22 a, Kennung D 284 (genannt „Mark-Eindecker“), auf der Straße Unter den Linden mitten in Berlin. *Raab* war Mitglied der SPD. 1923 arbeitete er um diese Zeit im Breslauer Stahlwerk Mark. Dort wurde das Sportflugzeug R III/22 a hergestellt und in den Handel gebracht.

Walther Rieseler in den USA von 1930-1935



Wie bereits erwähnt, reiste im Januar 1930⁴⁰ *Walther Rieseler* mit seinem Mitarbeiter (Geschäftspartner?) *Walter Kreiser* auf Einladung des dortigen *Prof. Dr. Alexander Klemin* (1888-1950) vom „*Daniel-Guggenheim-Institut*“ in die USA. Aus vorbeschriebenen Gründen reiste *Kreiser* 1931 wieder nach Deutschland zurück.

Rieseler und *Kreiser* arbeiten in Johannisthal seit längerer Zeit an der Entwicklung von Traghubschraubern und erhielten am 24. Januar 1926 das Patent Nr. 444 166 zuerkannt, das ihnen die Erfindung eines Rotor-System für Traghubschrauber⁴¹ schützte.



³⁹ Museum Treptow-Köpenick.

⁴⁰ „Der Flieger“, 2 und 3, 1968.

⁴¹ Richtige Bezeichnung der Patentschrift im Patentamt: „Flugzeuge mit durch den Fahrtwind in Umlauf gesetzten Tragflächen“. Nachfolgende Urkunden: Archiv Hubschraubermuseum Bückeburg.

DEUTSCHES REICH

URKUNDE
ÜBER DIE ERTEILUNG DES PATENTS

471695

Für die in der angefügten Patentschrift dargestellte Erfindung ist in dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren

den *Walter Rieseler in Berlin - Johannisthal und
Walter Kreiser in Berlin*

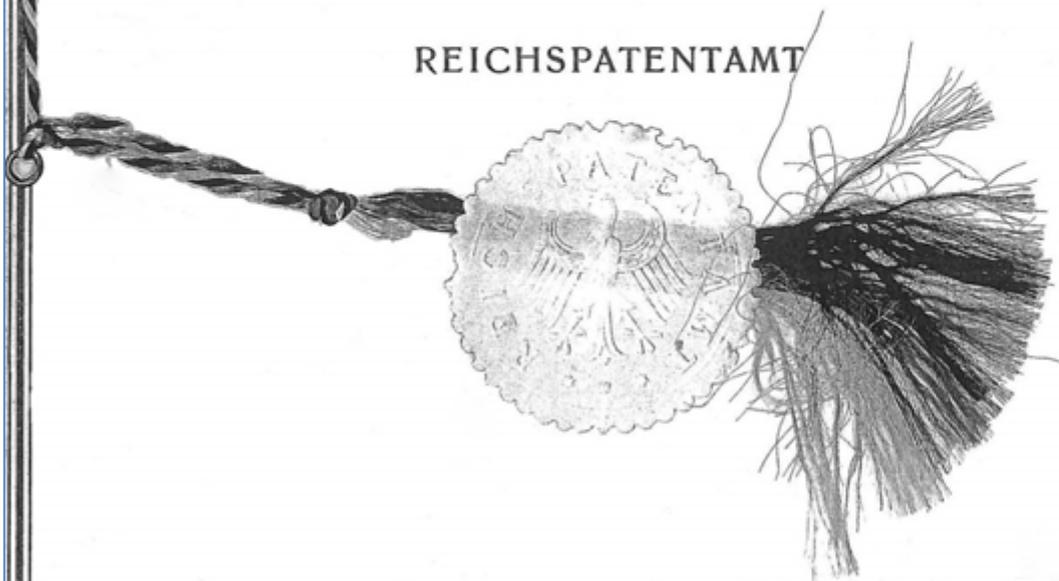
ein Patent erteilt worden, welches einen Zusatz zu dem Patent 444166 bildet und in der Rolle die oben angegebene Nummer erhalten hat.

Das Patent führt die Bezeichnung

Flugzeug mit durch den Fahrtwind in Umlauf gesetzten Tragflächen.

Das Hauptpatent hat angefangen am *24. Januar 1926.*

REICHSPATENTAMT



DEUTSCHES REICH

URKUNDE
ÜBER DIE ERTEILUNG DES PATENTS

444 166

Für die in der angefügten Patentschrift dargestellte Erfindung ist in dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren

den Walter Rieseler und Walter Kreiser in Berlin-Johannisthal

ein Patent erteilt worden, welches in der Rolle die oben angegebene Nummer erhalten hat.

Das Patent führt die Bezeichnung

Flugzeug mit durch den Fahrtwind in Umlauf gesetzten Tragflächen

und hat angefangen am *24. Januar 1926.*

REICHSPATENTAMT



Die Patentgebühr wird in jedem Jahre fällig am *24. Januar.*



Ein nach diesem Patent im Jahre 1927 gebauter Traghubschrauber konnte aber aus Geldmangel in Johannisthal nicht erprobt werden.

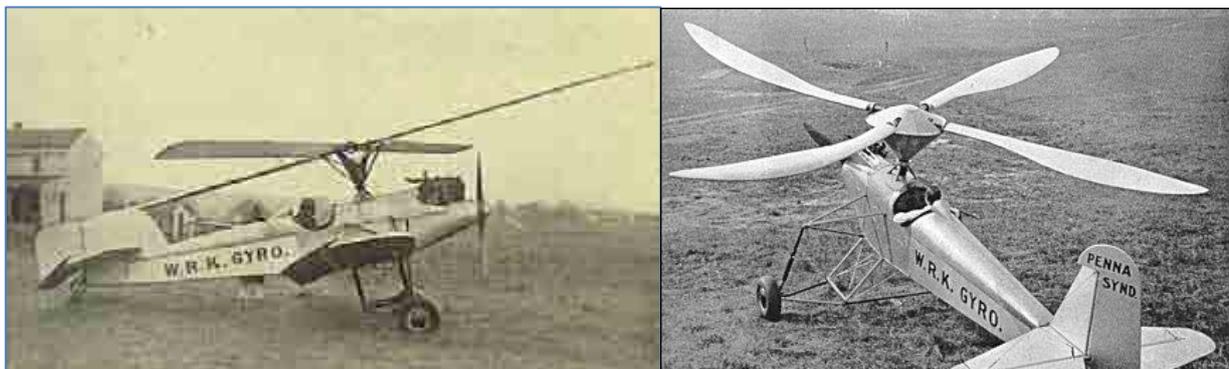
1928 übernahm das in den USA neu gegründete „*Pennsylvania Aircraft Sydicate Ltd.*“ die Rechte an diesem Patent. Der Luftfahrtpionier und Präsident der Gesellschaft, *Edward Burke Wilford*, entwickelte und baute dann unter Mitwirkung von *Walther Rieseler* mehrere Versuchstraghubschrauber.

Der letzte von der US-Navy in Auftrag gegebene und erprobte „*XOZ-1*“ machte am 3. Oktober 1936 seinen Erstflug. *Rieseler* war an der Entwicklung beteiligt.



Rieseler XOZ-1 1936 - USA

Am 5. August 1931 fand der erfolgreiche Probeflug des Piloten *Ltn. Frank H. Brown* mit dem neu entwickelten Hubschrauber mit Vierblatt-Rotor statt, der die Bezeichnung *W.R.K. Gyro.* (= *Wilford-Rieseler-Kreiser-Gyroplane*) trug. Ein Patent in den USA wurde angemeldet und eingetragen.



Der Hubschrauber mit Vierblatt-Rotor „W.E.K. Gyro.“ in den USA

Artikel aus einer Zeitschrift in den USA über den Hubschrauber „W.E.K. Gyro.“



Übersetzung:

Bildunterschrift: „Gyroflugzeug mit gratgebildeten Rotorblättern in der Luft, oben rechts und am Boden, unten links. Unbiegsame Konstruktion des Rotors, Verbesserung des Leitwerks, siehe Bilder oben links und unten rechts.“

Gratbildung der Flügel verbessert Gyros Geschwindigkeit

Das Leitwerk des Autogyro bei geringer Geschwindigkeit wurde durch die Entwicklung der Rotorblätter ähnlich eines Gefieders und durch die Einbringung der unbiegsamen Flügel verbessert. Das Gyroflugzeug ausgestattet mit Feder-Flügeln wurde in Geschwindigkeit besser bewertet wohingegen normale Flugzeug Leitwerke unbrauchbar waren. Das geringere Risiko eines Rotorblatt Schadens ist auf die unbiegsame Struktur und den inneren Zusammenhalt der gegenüberliegenden Flügel zurückzuführen. Diese Art der Konstruktion erlaubt den Zentrifugalkräften der Flügel sich entgegenzustehen, so dass das Gleichgewicht des Rotors oder 'Windmühle' auf dem Flugzeug ist die einfache Sache. Die Geschwindigkeit der Rotation der Flügel kann erhöht werden. Die Feder Leitwerk hat Rillen oder Falten an der Unterseite um deren Auftriebsleistung zu verbessern.“

Rückkehr Rieselers aus den USA

Nach der Rückkehr *Rieselers* 1934⁴² aus den USA war er 1935 Mitgründer der Firma „*Rieseler und Co. Apparatebau Berlin*“. Das Büro war in Adlershof, Rudower Chaussee 31-41, Halle 4 (Wer „Co.“ war, ist nicht bekannt).

Rieseler und die Firma erhielten für die Hubschrauber-Entwicklungen vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) Unterstützung und bekamen dementsprechende Aufträge.⁴³ Schon vorher hatte sich das **RLM, Abt. T2V (L)** für seine Konstruktion interessiert. Die Abteilung war die technische Versuchsabteilung Luftwaffe.



Der militärische Sektor unterstand damals seit Februar 1934 *Major Hugo Sperrle* (1885-1953), der technische Sektor *Hauptmann Kurt Student* (1890-1978). Der Erprobungsflieger war *Flugkapitän Johannes Mohn* (?-nach 1967). *Sperrle* war vom April 1934 bis zum Mai 1935 in Personalunion Kommandeur der 1. Fliegerdivision und Kommandeur der Heeresflieger. Im Juli wurde er vom General der Flieger unmittelbar zum Generalfeldmarschall befördert.⁴⁴

1935-1936 *Hugo Sperrle*



Auf Initiative von *Hauptmann Kurt Student* richtete die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. in Berlin-Adlershof (DVL) 1925 die damalige „Abteilung M“ ein (siehe „Weltbühnen-Prozess“). Zu den Hintergründen soll aber hier nicht weiter eingegangen werden.

Kurt Student, zuletzt Generaloberst

Im April 1934 ließ sich *Walther Rieseler* seine Entwicklung des „*Traghubschrauber mit auf durchlaufenden Holmen befestigten in Deutschland Flügeln*“ patentieren (Patent Nr. 648 814 des Reichspatentamtes).

Rieseler patentierte dann am 16. Februar 1935 seine Erfindung für einen „*Steilhubschrauber*“ (Reichspatentamt, Patentschrift-Nr. 650 647). Die Erfindung hatte sich zur Aufgabe gestellt, einen Steilschrauber zu schaffen, der die Eigenschaften und Vorzüge des Tragschraubers, d. h. eines Flugzeuges mit durch den Fahrtwind angetriebenen Drehflügeln, mit den Eigenschaften und Vorzügen des Hubschraubers, verbindet. Der Hubschrauber R I war geboren!

⁴² Im Zeitungsartikel „Ein deutsches Windmühlenflugzeug“ wurde geschrieben, er ist 1931 zurück.

⁴³ siehe Homepage über *Rieseler* (Vita), Erzählungen der Familie, keine Dokumente vorhanden.

⁴⁴ <http://milgeolw.vexilli.net/index.html>

Das Büro der Firma „Rieseler und Co. Apparatebau Berlin“ war im Haus 4 (Gebäude 505) eingerichtet gewesen. Es war ein Bürogebäude mit Sitz der „Berliner Flughafen-gesellschaft mbH, Verwaltung Johannisthal“, Rudower Chaussee 31-41.

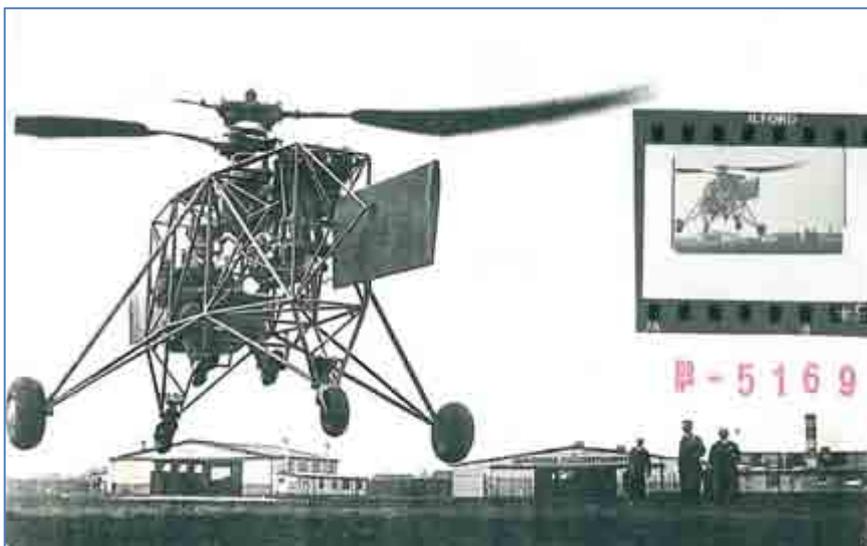


Foto um 1928 von Gebäuden an der Rudower Chaussee 31-41 vom Flugfeld aus gesehen.⁴⁵

In der Mitte die Halle 505, weiter Links die Firma Autoflug.

In den vorangegangenen Abschnitten wurde bereits erwähnt, dass am früheren alten Startplatz neue Gebäude errichtet worden sind. (Der alte Startplatz wurde so genannt, weil zu Beginn des Flugplatzes 1909 der erste Startplatz und viele Flugzeugschuppen dort angesiedelt waren. Später war der neue Startplatz in Höhe Johannisthal, am Haupteingang des Flugplatzes verlegt worden.)

Die nachfolgenden Ausschnitte aus Gesamtübersichten des Flugplatzes zeigen die Entwicklung und den konkreten Standort der Werkhalle 1 von *Walther Rieseler* an der Straße am Flugplatz. Unbedingt zu erwähnen ist, dass nur durch ein zur Verfügung gestelltes unbearbeitetes Foto⁴⁶ aus dem Jahre 1935/36 des Hubschraubermuseums Bückeburg die *Rieseler-Halle* identifiziert werden konnte. Auf dem Foto waren die Schriftzüge erkennbar!



Linke Halle:
Werkhalle 1-Rieseler

rechte Halle:
mit dem Schriftzug
„Übungsstelle Flieger-
sportgruppe“

Im Hubschrauber der
Flugkapitän Johannes
Mohn

⁴⁵ Fotos Klaus Gebhardt.

⁴⁶ Archiv Hubschraubermuseum Bückeburg, Nr. 10048-0565 (5169).

Hier hatte Walther Rieseler ab 1930 seine Werkhalle 1
(Entstehung und Lage seines Standortes)



Luftaufnahme aus dem Jahre 1927. Seine künftige Halle stand noch nicht, auch nicht das Restaurant.

Im linken oberen Bildrand der frühere neue Startplatz mit verschiedenen Flugzeugwerken.

Rechts oben im Bild die AMBI-BUDD-Werke und unten rechts die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL)



Luftaufnahme aus dem Jahre 1928.

Der rot eingezeichnete Fläche war ein Teil des alten Startplatzes und künftiger Standort der Halle von *Walther Rieseler*, die aber auf dem Luftbild noch nicht vorhanden ist. Vergleicht man diese Aufnahme mit dem Luftbild von 1927 so ist zu erkennen, dass weitere Gebäude hinzugekommen sind und auch das „Flughafen Restaurant“ gebaut wurde.

Betrachten des Luftbildes von links nach rechts:

Albatros Flugzeugwerke - Tobis Film-Atelier - Temmler Chemische Fabrik - Flugzeuhalle und kleinere Gebäude - Restaurant - daneben die „Übungshalle Fliegersportgruppe und neben dem eingezeichneten Weg  entsteht später die Werkhalle 1 von *Walther Riesler* nach 1929.



*Luftaufnahme um 1940/41 vom Flugplatz Johannisthal
→ Die frühere Werkhalle 1 von Walther Rieseler*



10. April 1945: Luftaufnahme vom Flugplatz Johannisthal (jetzt als Flugplatz Adlershof bezeichnet), die frühere Werkhalle 1 von Walther Rieseler an der Straße am Flugplatz ist noch unzerstört.

Mit Beginn der alliierten Bombenangriffe entstanden an der Flugfeld-Ringstraße auf der östlichen und südwestlichen Platzseite viele Splitterschutz-Abstellboxbatterien für Jagdflugzeuge, einige sogar in Dreifachreihe. Durch Tarnnetzte kaum sichtbar, waren hierdurch durch Bomben zerstörte Flugzeuge absolute Zufälle.⁴⁷



Ebenfalls im Jahre 1935 eröffnete der Erfinder *Anton Flettner* (1885-1961), auch mit Unterstützung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM), in Berlin-Johannisthal, Segelfliegerdamm 27 seine „Anton Flettner Flugzeugbau GmbH“ und baute Hubschrauber in der Halle 7 am Johannisthaler Teil des Flugfeldes bis ca. 1944.⁴⁸

Ob *Flettner* und *Rieseler* im kurzzeitigen Kontakt standen ist nicht belegt, aber anzunehmen.

⁴⁷ „Es war einmal... der Flugplatz Johannisthal“ Helmut Prochnow, Adlershofer Ortsgeschichte, 2014

⁴⁸ Siehe gesonderte Ausarbeitung für Steve Coates und seine Buchveröffentlichungen über Flettner.

Rieselers Weiterentwicklungen in Berlin-Johannisthal

Im „Burger Tagesblatt“ vom 29. März 1940 wurde in einem Artikel über *Walther Rieseler* berichtet:

(...) „Walter Rieseler hat mancherlei Erfolge buchen können: in den Jahren 1927-1931 legt er sich mit besonderen Eifer auf die Konstruktion von Windmühlenflugzeugen. Er verwertet seine Neuerungen zuerst in Hamburg und geht dann nach den Vereinigten Staaten. Doch enttäuscht kehrt er bald zurück und findet nach der nationalsozialistischen Revolution in Deutschland in der Flugzeugversuchsbauanstalt Berlin Johannisthal Beschäftigung“ (...)

Mit neuen finanziellen Mitteln und mit Unterstützung durch vertragliche Vereinbarungen mit dem Reichsluftfahrtministerium, konnte er in Johannisthal ein entwickeltes Koaxial-Hubschrauber-System zum Patent anmelden und mit dem Bau des ersten Versuchsgerätes beginnen.

(...) Es handelte sich dabei um einen Stahlrohrrahmen auf vier Rädern, indem sich der 60-PS-Motor und der Pilotensitz befanden. Vorn und hinten waren die Steuerflächen angebracht, die mit Pedalen betätigt wurden. Durch die Betätigung des Knüppels erhielten die gegenläufig drehenden Koaxial-Rotoren eine für die jeweilige Flugrichtung erforderliche Neigung. Der einsitzige Hubschrauber besaß eine ausgezeichnete Steuerfolgsamkeit und erreichte Geschwindigkeiten bis 160 km/h. Leider war der Motor zu schwach. Heißgelaufen setzte er bei einer Flugvorführung aus, eine Bruchlandung war die Folge.“⁴⁹



Im Sommer 1936 erfolgte der erste Probeflug des neuen Rieseler Hubschrauber R I vom Piloten Johannes Mohn. Im Hintergrund rechts die „Übungshalle Fliegersportgruppe“.⁵⁰

⁴⁹ Foto: Buch „Drehende Flügel“, Hubschraubermuseum Bückeburg, ISBN: 3-9800-493-9-3.

⁵⁰ „Deutsche Hubschrauber 1930-1945“, Steve Coates, Motorbuchverlag, 2004.



Probeflüge des R I mit dem Piloten Johannes Mohn in Johannisthal⁵¹

Riesler hatte keinen Einflieger für seine Hubschrauber. Er nahm Kontakt zu seinem langjährigen Freund, den *Flugkapitän Mohn*, auf und lud ihn ein, seine Flugapparate zu testen und zu fliegen. Seit 1933 war *Mohn* Leiter der Flugzeugführerschulen der DVL und des späteren NS-Fliegerkorps.⁵² Fast täglich flog er den R I auf dem Flugplatz Johannisthal ein und testete die Flugeigenschaften.



Walther Riesler sitzend in seinem R I.



Details des Hubschraubers R I vor der Johannisthaler Flugzeughalle

⁵¹ „Deutsche Hubschrauber 1930-1945“, Steve Coates, Motorbuchverlag, 2004.

⁵² Brief Mohns an das Hubschraubermuseum aus dem Jahre 1967.

Ernst Udet bei einem Probeflug mit dem „Rieseler I“.



Am 3. September des 1936 führte der Oberscharführer und Leiter des technischen Luftsturms in Johannisthal⁵³, *Walther Rieseler*, seinen Hubschrauber „R I“ vor. Kein geringerer als der seit 1. Juni 1935 beförderte *Oberst Ernst Udet* (1886-1941), Luftfahrtsachverständiger, General-Inspektor der Luftwaffe und Chef des technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium (RLM), wollte den Probeflug und den Entwicklungsstand des Hubschrauber auf dem Flugplatz Johannisthal persönlich in Augenschein nehmen.

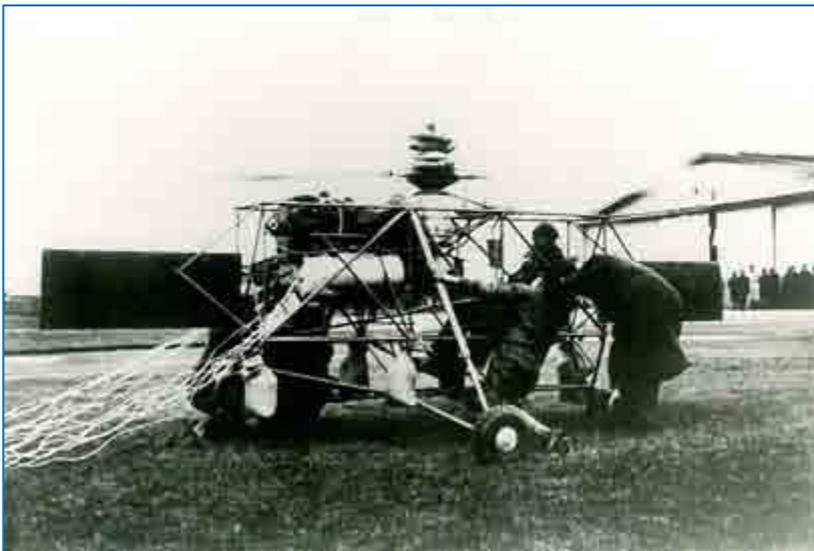
Oberst Ernst Udet

In der Udet-Biografie⁵⁴ wird im Kapitel XVII „Uns alle wird der Teufel holen“ darüber wie folgt berichtet:

(...) „Walter Rieseler, der in Amerika beim Pennsylvania Aircraft Syndicate tätig gewesen war, hatte mit Unterstützung des Reichsluftfahrtministerium den Hubschrauber R I gebaut, dessen Antriebswelle ein Hirth HM 5 Motor von 60 PS war.

Udet maß dem Hubschrauber große Bedeutung zu und war begeistert gewesen, als am 26. Juni 1936 die erste Maschine dieser Art, der Focke Achgelis Fa 61 mit zwei Rotoren, seinen Erstflug gemacht hatte, der 28 Sekunden dauerte.

*Den R I wollte er am 3. **September (1936)** selbst erproben. Beim zweiten Start setzte aber der Motor aus, und der Hubschrauber krachte zu Boden. Udet blieb unverletzt, er war aber offensichtlich nach wie vor ein Sonntagskind“ (...)*



Gesamtansicht des Hubschraubers beim Standlauf und Johannes Mohns Vorbereitungen für einen Probeflug.

⁵³ Aus einem undatiertes Artikel (1935/36) „Ein deutsches Windmühlenflugzeug“ über Rieseler .

⁵⁴ „Udet-Biographie“, Armand van Ishoven, 1977, Seite 337.

Aus dem Buchausschnitt könnte der Eindruck entstehen, Udet sei geflogen oder den Versuch des Abhebens gemacht. Vielleicht wollte er es auch? In einem Artikel „Deutschlands erster Hubschrauber“⁵⁵ schreibt Johannes Mohn über seinen Versuchsflug mit dem R I:

(...)“Am 3. September 1936 sollte ich dann erstmalig den Hubschrauber den Luftfahrtsachverständigen und Beauftragten des RLM, Herrn Ernst Udet, vorfliegen. Es war Windstärke 3 m/sec. Und feiner Nieselregen setzte ein. Ich startete senkrecht auf 60 m Höhe, drehte einmal den Hubschrauber um 360° links herum, einmal rechts herum und landete nach 16 Minuten Flugzeit auf der Startstelle. Der Motor war bedenklich heiß geworden. Nach einer Zigarettenlänge startete ich wiederum, um einen Vollkreis zu fliegen. Schon wollte ich Gas wegnehmen, um zur Landung anzusetzen, da war es aus mit dem Motor. Die Luftschraube drehte sich langsamer, ich sackte ab, und eingeklemmt lag ich zwischen dem verbogenen Stahlrohrumpf und den geknickten Luftschraubenblättern. Nachdem man mich mit ein paar angebrochenen Rippen befreit hatte, und ich nach Luft schnappte, meine Ernst Udet: Damit kannst Du mir nicht imponieren, Abstürze fabrizierte ich selber genug. Komm, wir trinken einen Kognak, denn Fliegerblut ist doch keine Buttermilch“ (...)

Walther Rieseler entwickelte seinen „R I“ weiter und konstruierte den „Rieseler R II“.



Rieseler R II 1937

Der zweisitzige *Rieseler R II* erhielt zwei Siemens-Motoren mit je 150 PS Leistung sowie einen vergrößerten Rotordurchmesser und verfügte damit über weiter verbesserte Flugeigenschaften. Bei einem Flugversuch von *Johannes Mohn* am 18. Dezember 1937, den Hubschrauber aus größerer Höhe durchfallen zu lassen, um sich dann kurz vor dem Erdboden abzufangen, brachen Verbindungsstreben und Bolzen, der Prototyp R II ging zu Boden. *Mohn* verletzte sich leicht, flog aber dann keine Hubschrauber mehr ein.

⁵⁵ „Der Flieger“, Nr. 1/1951

Die Teile des Hubschrauber R II kamen nach dem Tod von *Walther Rieseler* und nach Auflösung der Firma „*Rieseler u. Co. Apparatebau*“ zur Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Johannisthal, wo sie in Vergessenheit gerieten.

Der Flugkapitän Johannes Mohr über Walter Rieseler

Johannes Mohn berichtete 1967 in seinem Brief⁵⁶ aus Buenos Aires auf eine Anfrage des Hubschraubermuseum, warum keine früheren Veröffentlichungen über *Rieseler* und die Hubschrauber zu finden waren und sind:

(...) „ist darauf zurückzuführen, dass der Hubschrauber von Rieseler nur für militärische Zwecke Verwendung finden sollte und somit unter geheimer Flugerprobung stand. Die Gelder für beide Typen wurden vom RLM zur Verfügung gestellt. Es sollte ein Typ entwickelt werden, der von jedem motorisierten Verband mitgeführt werden konnte, der von jedem Gelände starten und landen konnte, und der in jeder beliebigen Höhe mit Beobachter stehend und sich mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h vorwärts bewegen konnte. Dieses wurde bei meinen Erprobungsflügen seinerzeit auch erreicht. (...)



Jeschonnek 1940

Ich gehörte ab Mai 1925 der Abteilung T2V (L) des Reichswehrministeriums als Ingenieur und Erprobungsflieger an. Es war die technische Versuchsabteilung Luftwaffe. Der militärische Sektor unterstand s. Zt. Herrn Major Sperrle und der technische Sektor wurde von Herrn Hptm. Student geführt.

*Aus dieser Zeit kannte ich die Herren des RLM wie *Jeschonnek*⁵⁷, *Lucht*, *Spies*, *Hertel*, *Leuter* usw., die an der Entwicklung des Hubschraubers interessiert waren. Herr *Udet* kannte ich von gemeinsamen Flugtagen und Wettbewerben.“ (...)*



Johann Mohn bereitet sich auf einen Probeflug vor. In der Halle „hängt“ noch der R I-Hubschrauber.

⁵⁶ Archiv Hubschrauber-Museum Bückeburg.

⁵⁷ *Hans Jeschonnek*, (1899-1943), Jagdflieger 1917, 1935 als Verbindungsoffizier zum Reichskommissar für Luftfahrt, 1937 die Führungsabteilung des Luftkommandoamtes (LA I), zuletzt Generaloberst (<http://milgeolw.vexilli.net/index.html>).



Der R I-Hubschrauber 1936 im Fluge. Die linke offene Halle nutzte Rieseler. Im Hintergrund ist noch der alte Flugplatz-Holzzaun aus dem Jahre 1909 oder ein bereits neuer errichteter Zaun zur Abtrennung eines bestimmten Bereichs zu sehen.

Der Bau eines dritten Hubschraubers konnte *Walther Rieseler* nicht mehr vollenden. Er starb am 6. Mai 1937 im Alter von 47 Jahre an einem Herzschlag. Erzählt wird, er starb im Mittagschlaf.



Firmenanzeige



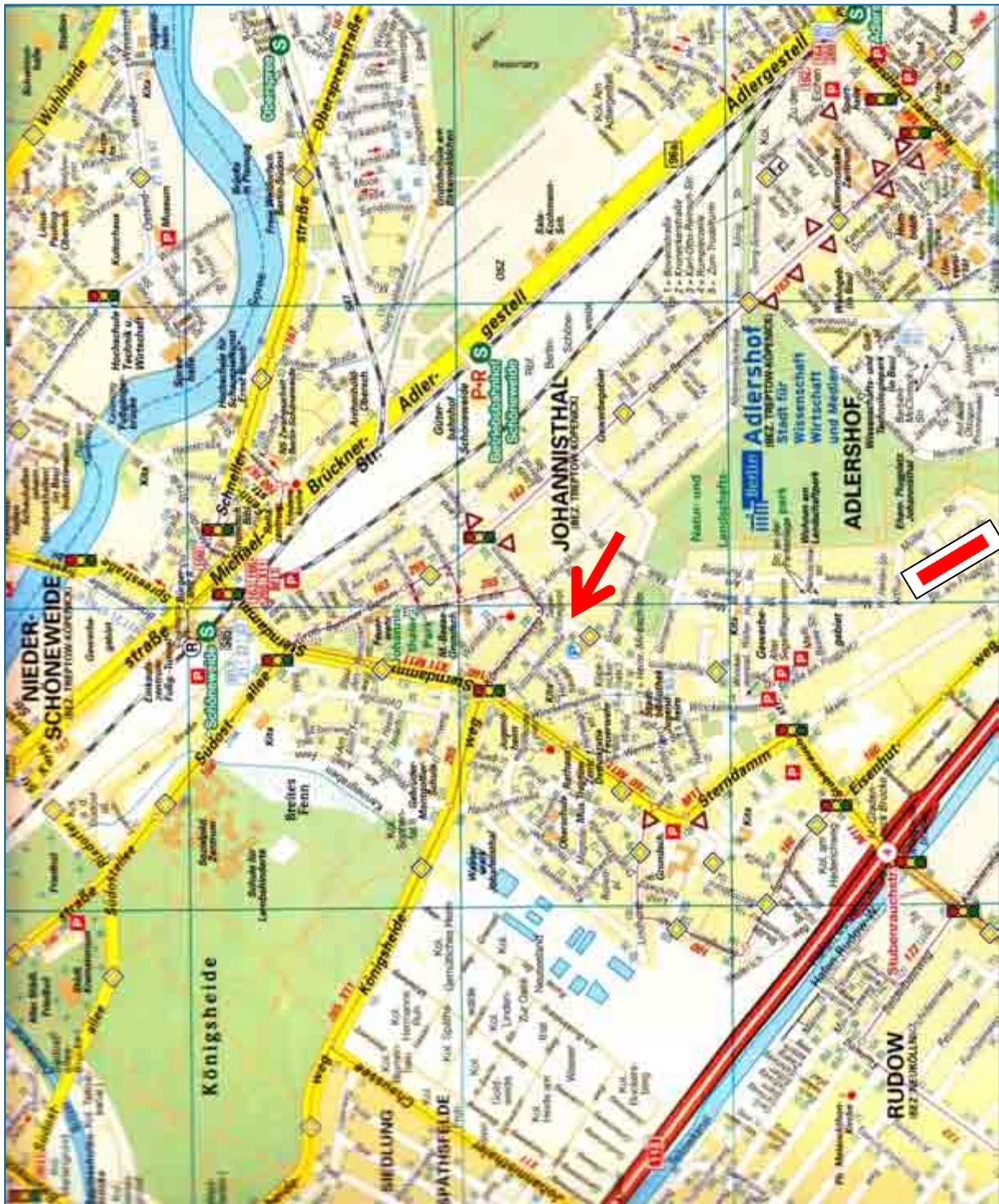
Danksagung seiner Ehefrau Marie, geb. Kunze



Luftbild 1953

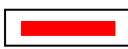
Die Werkhalle, weitere Bauten und das Restaurant am alten Startplatz sind abgerissen.

Zu erkennen sind nur noch die Umrisse.

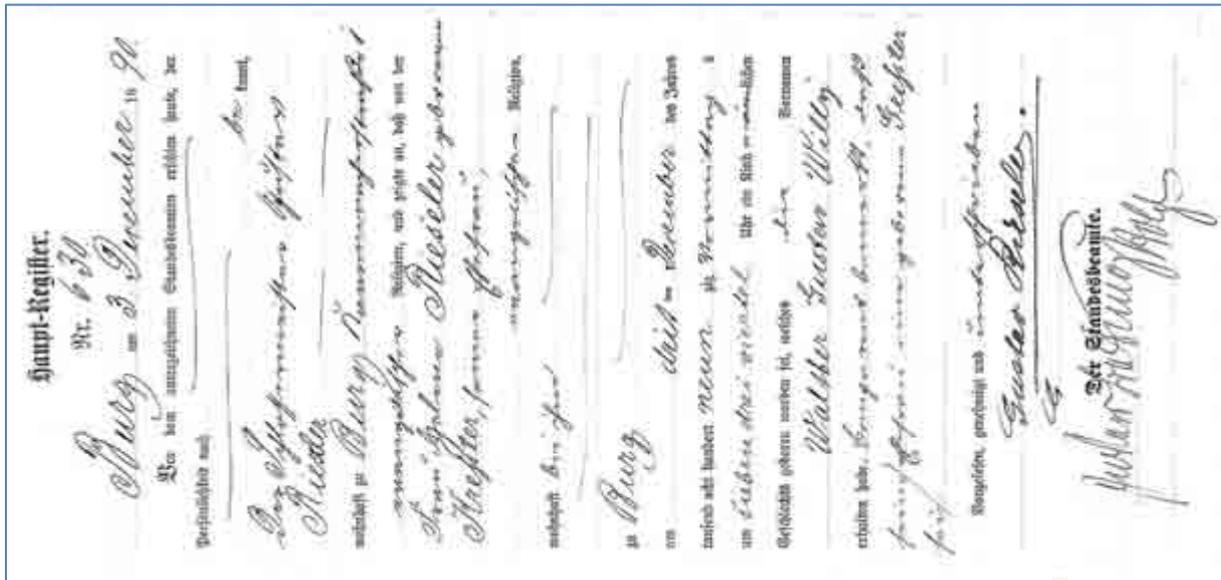


2014: Plan von Johannisthal, ein Ortsteil des Bezirks Treptow-Köpenick von Berlin.

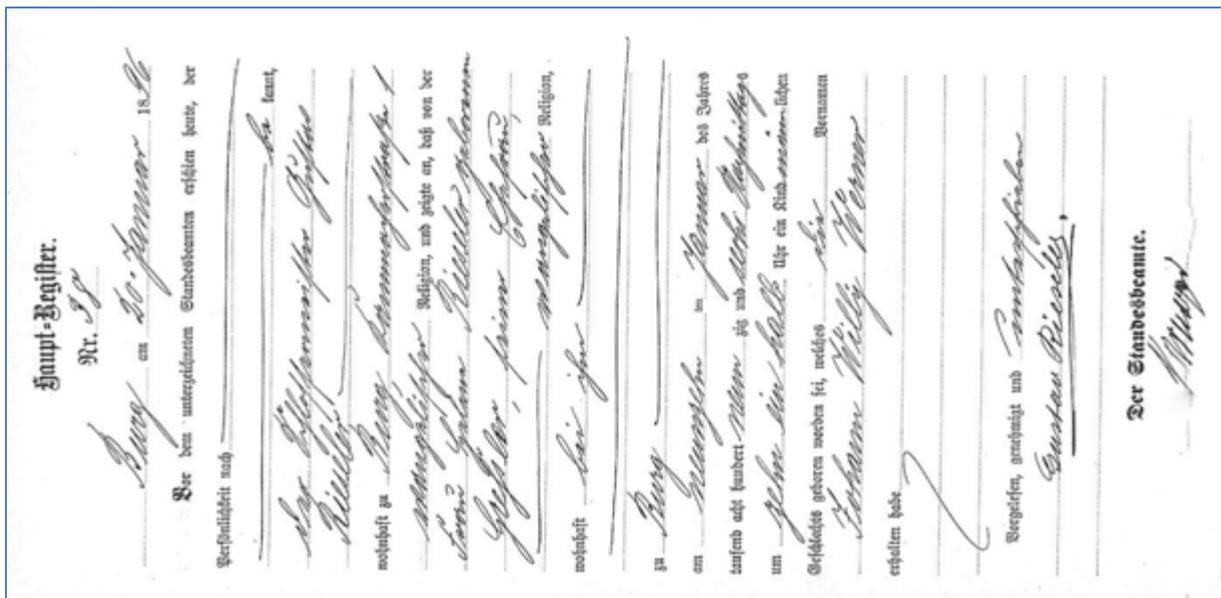
 Letzter Wohnort der Familie Rieseler: Segelfliederdamm 32/Ecke Trützscherstraße

 Standort der damaligen Werkhalle 1 von Rieseler und des Restaurants, heutige Melli-Beese-Straße, Parallelstraße zur Straße am Flugplatz

Anlage 1 - Geburtsurkunden Walther und Werner Rieseler



Walther Rieseler



Werner Rieseler

Eltern (Zweite Ehe des Vaters):

- Rieseler, Paul Gustav Carl
Geb. am 14. Februar 1845
- Rieseler, geb. Krefler (oder Grefler)
Helene
Geb. am 13. April 1867 in Leipzig

Kinder aus erster Ehe des Vaters mit
Pauline Rieseler, geb. Wutke
(geb. 9. Februar 1858-gest. 15. Juni 1888)

- Friedrich Wilhelm Rieseler
Geb. am 22 März 1880 in Burg
- Paul Rieseler
Geb. am 3. Juli 1875 in Berlin
- Friedrich Hermann Rieseler
Geb. am 17. Mai 1877 in Burg

Anlage 2 - Aufstellung der konstruierten Sportflugzeuge

Übersicht der gebauten Sportflugzeuge und Hubschauber⁵⁸

Walther Rieseler - „Kleinflugzeugbau, Johannisthal bei Berlin“:

1920	<p>Sporteinsitzer R I (Parasoltyp) 20,5 kW (28 PS) zwei Zylinder-Haacke-Motor. Abgestrebter Hochdecker in Gemischtbauweise in Breslau gebaut. Der Preis war mit 30.000 Mark vorgesehen. „Parasol“ war die frühere Bezeichnung für „Hochdecker-Bauart“. Bild rechts auf dem Flugplatz Johannisthal.</p>	
1922	<p>Sporteinsitzer R II Gering verbesserte R I, mit 25 KW (34-PS) Haacke-Motor.</p>	
1927	<p>Traghubschrauber Mit 25,5 kW (35 PS) Anzani-Motor. Vorne am Rumpf eingebauter Motor, übliches Leitwerk und Fahrgestell, darüber ein großer Vierblatt-Rotor. Wurde in Johannisthal gebaut und 1927 in Hamburg erprobt, finanziell unterstützt durch den Bankier Kojemann aus Hamburg.</p>	
1935	<p>R-I Hubschrauber Hubschrauber mit 44 kW (60 PS) Hirth-HM 5-Motor. Ein reines Versuchsgerät, vertraglich gefördert durch das RLM und Erprobung durch die DVL. Ein Stahlrohrahmen mit Rädern für Motor, Sitz und Steuerflächen. Für die koaxial gelagerten Rotoren hatte <i>Rieseler</i> 1935 ein Patent erhalten. Der Chefkonstrukteur war <i>Otto Steue</i>, der Einflieger war Flugkapitän Johannes Mohn, ein Freund <i>Rieselers</i>. Das Gerät reagierte gut auf alle Steuer-ausschläge. Als <i>Udet</i> sich im September von den Flugeigenschaften überzeugen wollte, setzte der Motor aus und es gab Bruch.</p>	 <p>Die R I bei der Erprobung durch die DVL</p>

⁵⁸ Die technischen Daten entnommen aus: Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik, Bruno Lange, Bernhard & Graefe Verlag Koblenz, 1986.

1937	<p>R-II Hubschrauber Mit 2 x Siemens Sh 14 A-Motor. Zweisitziges Versuchsmuster mit koaxial gelagerten Rotoren. Beide, R-I und R-II, sind in Johannisthal gebaut worden. Bei einem Probeflug im Dezember 1937 gab es eine Bruchlandung, bei der Pilot <i>Johannes Mohn</i> wieder ohne ernste Verletzung davonkam. Rechts das einzige bekannte Foto der R II. Mit ihrer Stoffbespannung und den gekoppelten Sh-14a-Motoren unter den Rotorblättern war sie eine bemerkenswerte Maschine.</p>	
------	--	---

**Rieseler entwickelte Sportflugzeuge für das
„Stahlwerk Mark AG, Abteilung Flugzeugbau, Breslau“**

1921 erregte in Johannisthal der leichte Sporteinsitzer von den *Gebrüdern Walther und Werner Rieseler* Aufsehen. Nach dem Ersten Weltkrieg war es nach den Zwängen des Versailler Vertrages das Ziel, ein preiswertes, einfaches Sportflugzeug zu bauen. Doch der Betrieb eines Flugzeuges und die Werbung kosteten Geld. Das war knapp bei den *Gebrüder Rieseler*.

Sie fanden aber einen Geldgeber im Stahlwerk Mark, ein gut fundiertes Metall- und Walzwerk mit weltweiten Verbindungen. Bereits 1922 erklärte sich das Unternehmen bereit, den leichten Eindecker R II in Lizenz zu bauen, zu verbessern und zu verkaufen. *Antonius Raab*, Pilot bei der „*Deutschen-Luftfahrt-Reederei*“ (DLR) wurde von der Werksleitung verpflichtet und beauftragt, Werbeflüge durchzuführen. Das gelang ihm so gut, dass die Mark-Werke ihn als Leiter einer neu zu errichteten Fliegerschule und als Chef- und Versuchspilot einstellten.

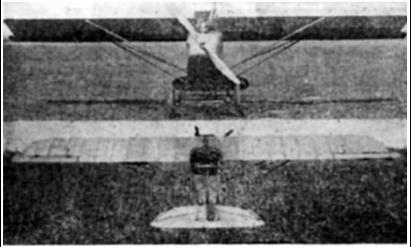
1928 verließ *Raab* das Unternehmen aus persönlichen Gründen. Mark gab den Flugzeugbau und Motorenbau auf.⁵⁹



Werbeanzeige im „Flugsport“ vom 15. Januar 1924, Nr. 1, Seite 17 und das Logo des Stahlwerks

⁵⁹ Aus „Der deutsche Luftverkehr-Die Pionierjahre 1919-1925“, Wolfgang Wagner, Bernhard & Graefe Verlag.

Übersicht der entwickelten Flugzeuge R III bis R V bei Mark

<p>1923</p>	<p>Sportflugzeug R III, R III/22 20,5, kW (28 PS) Haacke-Motor HFM 2, 2a. Verbesserter Rieseler-Hochdecker in Gemischtbauweise. Mit der <u>D-284</u> landete <i>A. Raab</i> am 8. Juli 1923 mitten in Berlin und <i>Willi Polte</i> im März 1924 auf dem Eis des Schlossteichs in Königsberg. Einige Kennzeichen: D-283 bis D-285; mit HFM 2a-Motor D-315 bis D-318; mit Gnome-Umlaufmotor war D-821 ausgerüstet. Spannweite 7,20 m, Länge 5,28 m, Flugmasse 355 kg, V_{\max} 105-120 km/h.</p>	 
<p>1923</p>	<p>Sportflugzeug R IIIa/22 Mit Haacke-Motor HFM 2, z.B. D-250 und mit 37 KW (50 PS) Anzani-Motor D-416</p>	
<p>1923 1924</p>	<p>Sportflugzeug R IIIb/22, b/23 Mit Haacke-Motor 2a, HFM 3. Mit Mark-Motor D-515. Mit D-418 stürzte Werkpilot <i>Reinhold Gnädig</i>⁶⁰ am 7. September 1924 in Liegnitz tödlich ab.</p>	
<p>1923</p>	<p>Schulmaschine R IV/23, IVa/23 29-51 Kw (40-70 PS)-Motor. Abgestrebter Hochdecker in Gemischtbauweise, ein- und zweisitzig, mit einer <u>kleinen Eingangstür</u>. Das erste Muster 1923 mit 37 kW (50 PS)-Mercedes-Vorkriegsmotor, mit Haacke HFM 3 D-405, D-408, dann meist mit Drei- oder Fünfzylinder-Mark-Sternmotoren. <i>Ing. Friedrich Budig</i> führte nach 1928 mit einem Mark-Hochdecker mit 37 kW (50 PS)-Anzani-Sternmotor Versuche mit beweglich gelagertem Motor aus, um durch Anstellen der Motorachse ein besseres Steigvermögen zu erreichen. Die Ergebnisse befriedigten aber nicht. Ähnliches hatten bereits 1918 die <i>Schneider-Werke</i> und später <i>Dornier</i> versucht. Spannweite 9,40 m, Länge 6m, Flugmasse bis 560 kg, V_{\max} 120-139 km/h.</p>	 <p>Schulmaschine R IV 23 <i>Links Walther Rieseler</i> <i>Rechts Werner Rieseler</i></p> 

⁶⁰ „Flugsport“, Nr. 17 vom 15. September 1924, Seite 335-336 über die Unfallursache.

1923	Reiseflugzeug „Görlitz“ R Va, Va/23 74-110kW (100-150 PS), Daimler bzw. Benz-Motor. Abgestrepter Hochdecker mit viersitziger Kabine und Stirnkühler, nur D-490 (rechte Bild) und D-486 gebaut. Spannweite 14,25 m, Länge 7,90 m, Flugmasse 1280 Kg, V_{\max} 125-149 km/h.	
1924		

Danach folgen ab 1925 von den Stahlwerken Mark eigene entwickelte Sparteinsitzer und Sportzweisitzer mit der Bezeichnung „MD I, ME I und II, MS I-II, IIb, ML I und MT I. Diese standen nicht im Zusammenhang mit *Walther Rieseler*.

Anlage 3 – Flugschüler bei Hans Grade nach FAI-Nr. sortiert



Flugschüler vor dem Restaurant „Fliegerheim“ in Bork im Jahre 1913. X= Walther Rieseler. Das Restaurant entstand um die Jahrhundertwende.⁶¹

Das sind die Flugschüler, die bei *Hans Grade* von Juli 1910 bis Juli 1914 erfolgreich die Prüfung ablegten. Die **rot** markierten Flieger wohnten in Burg, Bork oder Magdeburg, **blau** unterlegte Namen hatten die Prüfung auf anderen Flugplätzen, aber auf einem Grad-Eindecker absolviert.



Georg Rothgießer

Hans Grade selbst legte seine Prüfung auch auf dem Flugplatz Johannisthal ab, denn das Flugfeld Mars bei Bork gab es noch nicht. Der Besitzer des Marsfeldes, deutscher Ingenieur, Verleger, Grundstücksmakler und vielseitiger jüdische Technikpionier *Georg Rothgießer* (1858-1943), stellte das Grundstück erst 1909 als Flugplatz zur Verfügung und betrieb diesen selbst. Durch die Einrichtung eines Flugplatzes wollte *Rothgießer* Berliner anlocken, um seine Waldgrundstücke zu verkaufen.¹

⁶¹ Foto von der Internetseite Walther Rieseler, erstellt von seinem Enkel, Hartmut Rieseler.

Die Flieger aus der Flugschule Grade⁶² (Rieseler Nr. 481)

Name	Vorname	Gebdatum	Verstorben	FAI-Nr	Lizenzdatum
Grade	Hans	17.05.1879	22.10.1946	2	01.02.1910
Plochmann	Ernst	09.02.1880	29.09.1910	16	21.07.1910
Lissauer Dr.	Walter	11.04.1882	25.10.1965	22	07.09.1910
Grade	Wilhelm	14.07.1875	06.03.1954	29	08.09.1910
Kahnt	Oswald	18.06.1883	03.02.1915	31	28.09.1910
Rode	Franz	12.02.1886		33	28.09.1910
Treitschke Dr.	Friedrich	11.10.1880		36	18.10.1910
Noelle	Max Joachim	18.08.1883	1915	57	03.02.1911
Röver	Hans	20.11.1890	30.05.1917	56	03.02.1911
Katzian	Artemy	14.05.1882		61	17.02.1911
Meybaum	Theodor	23.09.1864	1923	60	17.02.1911
Wertheim	Paul Theodor	13.05.1867		66	24.02.1911
Steinbeck	Hans	09.06.1886	31.05.1969	68	27.02.1911
Krieg	Friedrich	05.10.1879		70	28.02.1911
Schwandt	Paul	10.01.1887	15.05.1920	85	20.05.1911
Schall	Karl	21.01.1880		89	07.06.1911
Reiche	Albert	13.06.1886	04.12.1973	90	22.06.1911
Häusler	Hugo	06.02.1886		112	12.09.1911
Laglerová	Božena V.	11.12.1888	08.10.1941	125	19.10.1911
Rost	Gottlieb	04.03.1874	07.06.1912	126	26.10.1911
Hansen	Hans Christian	29.02.1888		131	02.11.1911
Kurtscheid	Nikolaus	05.01.1879	17.09.1948	132	03.11.1911
Meyer	Willy	04.11.1885	19.02.1977	136	18.11.1911
Falderbaum	Heinz A.	21.12.1885	14.02.1915	138	21.11.1911
Mischewsky	Bernhard	30.08.1879		141	06.12.1911
Stoephasius von	Kurt	27.02.1880	30.10.1917	143	08.12.1911
Schüpphaus	Heinrich Ernst	23.02.1888		147	09.01.1912
Krumsiek	Wilhelm	21.10.1881	01.06.1966	156	16.02.1912
Mürau	Georg	12.08.1888	08.08.1963	157	16.02.1912
Müller	Kurt	25.01.1872		161	20.02.1912
Pentz	Hermann	17.05.1890	31.08.1964	158	20.02.1912
Abelmann	Carl	21.08.1887	14.04.1917	163	06.03.1912
Kanitz	Willy	03.05.1888	07.02.1915	165	06.03.1912
Schäfer	Otto	30.01.1895	20.04.1973	164	06.03.1912
Schmigulski	Hans	30.10.1884	12.05.1912	171	16.03.1912
Platen von	Horst	13.01.1881	25.08.1925	179	13.04.1912
Bosenius	Rudolf	09.10.1888	13.02.1960	183	18.04.1912
Clauberg	Fritz	28.02.1884	06.10.1944	182	18.04.1912
Toepfer	Otto	16.06.1893		181	18.04.1912

⁶² Erstellt www.johflug.de (gekürzter Auszug aus der Gesamtübersicht aller 817 Flugzeugführer).

Tweer	Gustav	05.07.1893	01.11.1916	180	18.04.1912
Karsten	Otto	07.12.1886	25.04.1972	186	26.04.1912
Weickert	Julius	01.08.1887		194	10.05.1912
Berliner	Hans Rudolf	08.03.1876	27.07.1951	210	20.05.1912
Brasemann	Carl	26.04.1889	01.10.1969	215	24.05.1912
Stoldt	Henrique	16.01.1879	30.07.1915	219	29.05.1912
Wirtz	Rainer	06.07.1893		220	29.05.1912
Gasser	Hermann	13.10.1889		202	14.06.1912
Lie	Christian	17.04.1884		247	06.07.1912
Rössler	Fritz	19.10.1889	10.08.1913	250	08.07.1912
Bossin	Fritz	25.11.1891		263	27.07.1912
Krüger	Arthur	15.02.1886	1916	265	02.08.1912
Georgi	Johannes	16.03.1888	06.09.1928	279	23.08.1912
Mürau-Möhring	Charlotte	31.03.1887	29.10.1970	285	07.09.1912
Mügge	Wilhelm	20.01.1880		318	01.11.1912
Rapmund	Max	06.06.1887	12.09.1914	322	05.11.1912
Lichte	Carl	10.02.1894	09.04.1913	351	18.01.1913
Basser	Gustav	28.03.1894	20.10.1969	354	24.01.1913
Bramhoff	Wilhelm	16.11.1889	01.09.1969	360	12.02.1913
Bodenburg	Paul	08.05.1885	04.07.1916	376	11.04.1913
Jahn	Fritz	20.04.1891	30.06.1961	377	11.04.1913
Schlüter	Benno	28.02.1894	04.05.1916	399	07.05.1913
Kohnert-Niehaus	Bernhard	25.03.1884	15.03.1951	411	24.05.1913
Behrbohm	Martha	06.10.1888	10.09.1970	427	04.06.1913
Engelmann	Jakob	29.03.1879		433	10.06.1913
Lorenz	Hans	18.04.1889	12.09.1913	432	10.06.1913
Schilling	Alfred	15.11.1889	31.08.1918	431	10.06.1913
Heltriegel	Friedrich August	03.01.1887		437	20.06.1913
Bohne	Bruno	25.12.1893	09.02.1965	443	26.06.1913
Christenn	Armin	29.07.1881	03.01.1952	442	26.06.1913
Oehler	Josef	06.03.1889	20.08.1917	447	30.06.1913
Heiter	Julius	27.12.1888	09.04.1938	457	05.07.1913
Kockrow	Hermann	25.11.1891		458	08.07.1913
Wlodarski	Bruno	31.12.1893	06.11.1973	473	05.08.1913
Fick	Max	26.07.1895		475	06.08.1913
Schlegel	Oswald	31.12.1893	1969	476	06.08.1913
Künne	Kurt	22.02.1892	19.03.1935	478	07.08.1913
Rieseler	Walther	03.12.1890	06.05.1937	481	09.08.1913
Mörschel	Richard	19.08.1895		491	21.08.1913
Strauch	Willy	02.08.1880	12.06.1977	498	01.09.1913
Lindner	Oskar	15.10.1893	18.02.1951	502	03.09.1913
Kruse	Johannes	22.06.1894	02.12.1917	508	06.09.1913
Engelhorn	Friedrich	25.03.1892	01.11.1958	513	12.09.1913
Behling	Alfred	18.12.1891	11.03.1917	516	15.09.1913

Hebarth	Carl	18.09.1895	31.03.1946	526	20.09.1913
Muth	Alfred	26.09.1893	05.09.1917	531	22.09.1913
Thiele	Wilhelm	18.01.1891	29.05.1978	540	27.09.1913
Meißner	Georg	10.04.1894		553	04.10.1913
Gollnick	Leo	26.02.1887	18.07.1916	574	22.10.1913
Dietrich	Richard	28.03.1894	28.12.1945	584	08.11.1913
Neubauer	Richard	05.07.1893	20.04.1916	586	10.11.1913
Hellerscheidt	Hans	05.12.1889	02.04.1915	591	12.11.1913
Reuber	Ernst	14.11.1894	15.04.1915	602	24.11.1913
Taubenheim	Otto	11.04.1894		621	06.12.1913
Drege	Arthur	14.08.1893	05.10.1959	626	09.12.1913
Wolgast	Hans	05.06.1890	1958	624	09.12.1913
Lang	Oskar	01.06.1895	13.05.1917	637	31.12.1913
Blank	Boleslaw	13.04.1887	00.08.1919	642	07.01.1914
Brudereck	Hermann	16.07.1895	10.05.1915	644	15.01.1914
Ongsiek	Karl	18.02.1893		643	15.01.1914
Teigeler	Paul	13.01.1893		662	11.02.1914
Möller-Paschen	Friedrich	22.06.1892		670	14.02.1914
Adler - Wackwitz	Richard	29.08.1895	1929	692	07.03.1914
Cüppers	Walter	09.06.1894		691	07.03.1914
Dennewitz	Arthur	02.01.1893	18.02.1978	693	07.03.1914
Schmelz	Hermann	30.05.1888	29.12.1977	712	30.03.1914
Gutschmidt	Paul	21.03.1896	29.11.1944	718	03.04.1914
Johnsen	Bernhard	03.07.1894		753	09.05.1914
Susebach	Hans	01.12.1892	17.05.1916	759	14.05.1914
Kochsiek	Ernst	05.11.1891	01.07.1914	761	17.05.1914
Braune	Adalbert	10.11.1876	02.04.1957	763	18.05.1914
Wolf	Otto	03.02.1879		762	18.05.1914
Ehrler	Leopold	06.10.1889	14.04.1945	772	23.05.1914
Müller	Paul	24.01.1893	22.04.1918	771	23.05.1914
Breuer	Theodor	15.02.1893	1915	780	25.05.1914
Kuphal	Fritz	19.01.1891		776	25.05.1914
Lüttcher	Gerhard	15.09.1893	31.03.1976	777	25.05.1914
Roeßler	Fritz	17.03.1893	06.06.1915	778	25.05.1914
Seibert	Georg	30.06.1895	11.09.1917	779	25.05.1914
Kehler	Erich	31.07.1890		784	04.06.1914
Schirmer	Christian	03.10.1888	00.04.1916	787	09.06.1914
Kohl	Paul	29.06.1894	08.12.1914	798	23.06.1914
Donitzky	Richard	07.03.1890	09.03.1917	809	04.07.1914
Hartmann	Erich	11.01.1896	14.04.1917	810	04.07.1914
Wenig	Paul	15.05.1886	27.08.1960	811	07.07.1914
Lohmann	Friedrich	26.02.1894	06.11.1969	815	12.07.1914

Anlage 4 – Wohnanschriften in Johannisthal früher-heute

Die Angaben sind Eintragungen in den Berliner Adressbüchern und Flugplatzheften.

1916

Kaiser-Wilhelm-Straße 34, Eintrag: W. Rieseler, Fluglehrer

(heute Sterndamm/Ecke Johannes-Werner-Str.)

- Hauseigentümer für das Haus Nr. 34-35 war 1916 der Schlossermeister Robert Fröhlich.

1917-1919

Parkstraße 17/Erdgeschoss, Eintrag: W. Rieseler, Fluglehrer

(zuvor auch Stubenrauchstraße, dann ab 1932 Umbenennung in Königsheideweg)

- Sein Vermieter und Hauseigentümer war Klempnermeister Hermann Schmidt
- Im Haus wohnte auch der Flugplatzinspektor i. R. B r a c h t.



Parkstraße 17 (heute Königsheideweg 238/Ecke Redwitzgang). Das Haus hatte und hat drei Eingänge. Wo konkret Walther Rieseler seine Wohnung mietete, ist nicht bekannt. Das Hausdach in der linken Bildecke auf dem linken und rechten Foto ist der Redwitzgang 22/Ecke Heubergerweg (Aufnahme vom 7. August 2014).

Von 1918-1930 war die Parkstraße als Stubenrauchstraße ausgewiesen und ist erst 1932 in den Königsheideweg eingegliedert worden.

Vermutlich ist in dieser Zeit (um 1917) ist sein Vater verstorben und er holte seine Mutter *Helene Rieseler, geb. Kreßler (1867 in Leipzig-? In Berlin)* nach Johannisthal. Sie wohnen zusammen in der Stubenrauchstraße 17 (durch Straßenumbenennung dann Parkstr. 17). Seine Mutter war die Mieterin der Wohnung. Fraglich ist, ob zu diesem Zeitpunkt seine Schwester *Traute* auch schon in Johannisthal lebte.

In einer der ältesten Straßen Johannisthal, der Parkstraße, wohnte diesem Haus Nr. 17/III. Stock von 1918-1931 *Witwe Helene Rieseler* und ebenfalls im III. Stock 1928 die Laborantin *Traute Rieseler*, die Schwester von *Walther Rieseler*.

1935-1938 war die Schwester *Pohle-Rieseler, Traute* ebenfalls in der Johannes-Werner-Straße 23 eingetragen, im gleichen Wohnhaus wie *Walther Rieseler*.



Interessant ist, dass der französische Flugzeugführer *Charles Boutard* (1884-1951), verheiratet gewesen mit der ersten deutschen Flugzeugführerin *Amelie Hedwig* („Melli“) *Beese-Boutard* (1886-1925), im Jahre März 1926 bei *Helene Rieseler* in der Stubenrauchstr. 17 wohnte.

Charles Boutard

1923-1935

Johannes-Werner-Straße 23/II. Stock, Eintrag: **Walther Rieseler, Flugzeugbau**

Um 1923 wird *Walther Rieseler* geheiratet haben und ist mit seiner Frau in die Johannes-Werner-Straße 23 gezogen.

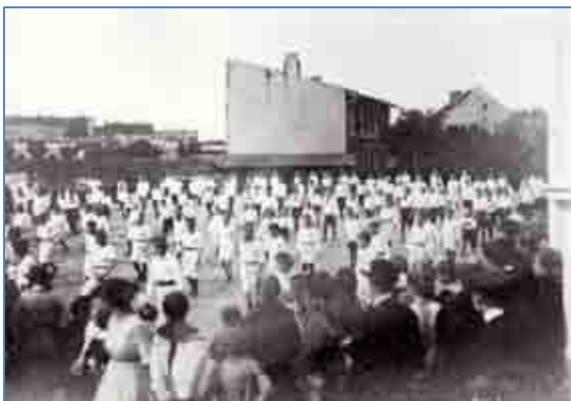
Rieseler, Walter, Fluglehrer, Johannisthal, Johannes-Werner-Str. 23.
Oberschöneweide 30 37

Eintrag Telefonbuch 1923

- Hauseigentümer für das Haus Nr. 22-23 war der Lehrer der Johannisthaler 8. Volksschule *Friedrich Dreibrodt*, er war auch Hauseigentümer der Bismarkstraße 5a.
- *Gerhard Rieseler*, der Sohn *Walther Rieseler*s, könnte in die Volksschule in der damaligen Friedrichstr. 16 (heute Winckelmannstr. 62) eingeschult worden sein. (Die Schule bestand von 1886-1981)



Friedrich Dreibrodt 1917



Gerhard Rieseler könnte entsprechend seines geschätzten Alters auch an der Einweihung der Turnhalle im Jahre 1920/22 auf diesen Bildern abgebildet sein.



Ein undatiertes Foto der Johannisthaler Volksschule

Der Name Johannisthal (etwa gleichbedeutend mit „im Thale gelegen“) geht auf den Namen *Johannes Wilhelm Werner* (?-1754) zurück. Die im Jahre 1909 benannte Johannes-Werner-Straße erinnert noch heute an den Gründer von Johannisthal im Jahre 1753. In Karten um 1762/1768 wurde der Ort noch als „Johannesthal“ oder „Johanes Thal“ eingezeichnet.



Blick in die Johannes-Werner-Straße vom Johannisthaler Rathaus 1935 aufgenommen. Das rechte Eckhaus war das Wohnhaus Rieseler's.



Der Blick aus ihrem Fenster auf das Rathaus Johannisthal im Jahre 1935



Marie und Walther Rieseler in ihrer Wohnung im Jahre 1933 (?). Die beiden Aufnahmen könnten in der Johannes-Werner-Straße 22/II. Stock oder Segelfliegerdamm 32 entstanden sein.



1933: Walther Rieseler



Sohn Gerhard mit Frau Edith, geb. Schönfeld

1937

Segelfliegerdamm 32, Eintrag: W. Rieseler Flugzeugbau

(Flugplatzstraße (1915-1928), Sturmvogelstraße (1928-1934), dann Segelfliegerdamm)

- Vermutlich hat sich das Ehepaar Rieseler durch den Umzug in den Segelfliegerdamm/Ecke Trützscherstraße wohnungsmäßig verkleinert oder ist aus anderen Gründen umgezogen. Der Sohn Gerhard könnte um diese Zeit bereits selbständig gewesen sein.
- Eine Büronutzung dort ist unwahrscheinlich, denn das Büro befand sich seit 1935 an der Rudower Chaussee 31-41, nach Gründung seiner Firma „Rieseler & Co. Apparatebau“. Im Telefonbuch 1937 war seine Firmenadresse Flugplatz, Westhalle 1, dem Standort seiner Hubschrauber-Versuchshalle.

Rieseler Walter Flugz.-Kon-
strukt. App.-Bau Johtal Flugpl.
Westhalle 1 **63 16 80**
Wohn. Johtal Segelfliegerdamm 32
63 46 47

Eintrag im Telefonbuch 1937



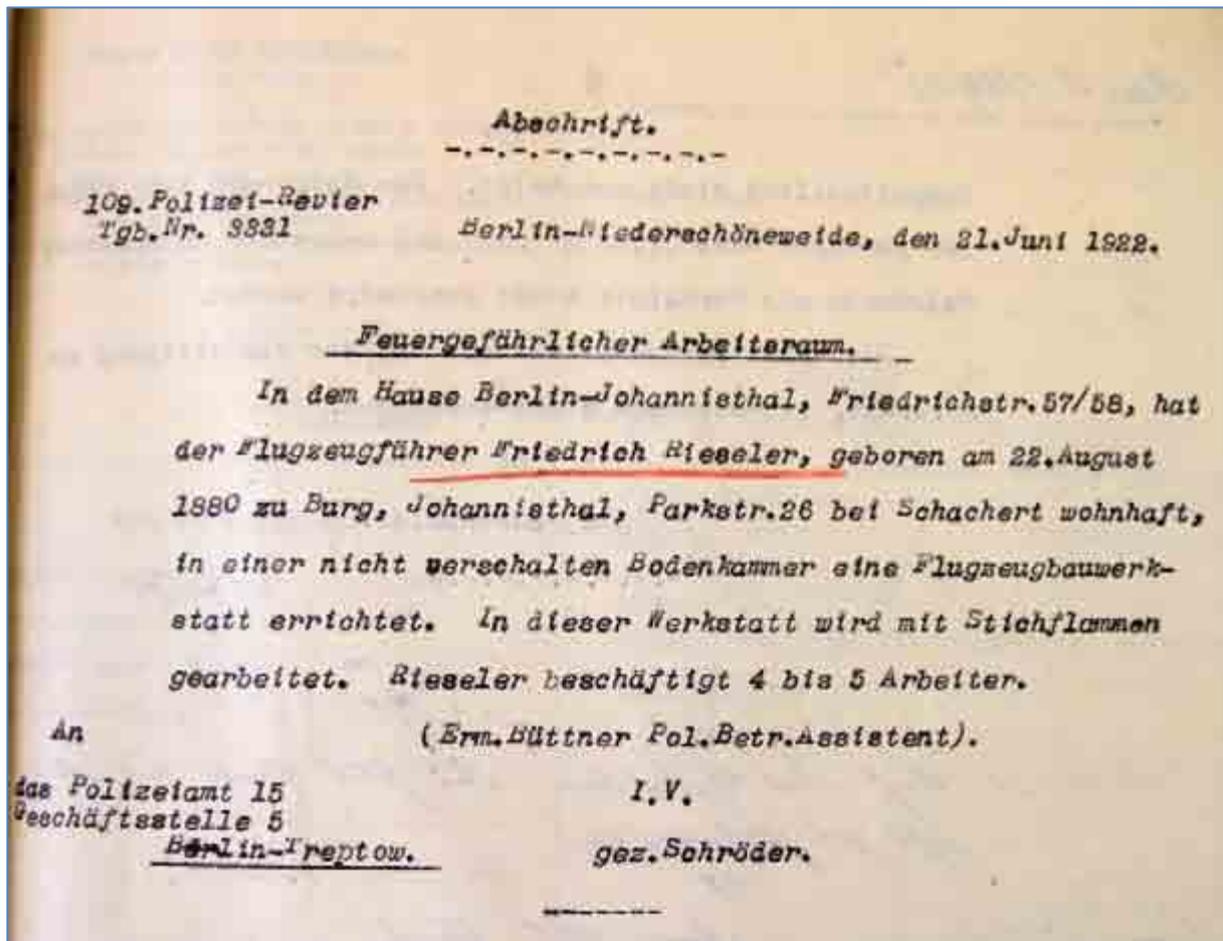
Linker Eingang heute Segelfliegerdamm 32 im Jahre 2014. Der Flugplatz befand sich gegenüber. Möglich ist, dass die Wohnung sich an der Ecke befand und der Eingang damals zur Trützscherstr. 22 gehörte. In früheren Adressbüchern ist eine solche Anschrift für Rieseler ebenfalls angegeben gewesen.



Trützscherstraße/Ecke Segelfliegerdamm mit dem Eckeingang im Jahre 1995, gebaut 1927/28. Davor steht die Eiche, die anlässlich des 400. Geburtstags Martin Luthers (1483-1546) durch Baron Carl Luis Freiherr Trützscher v. Falkenstein (1824-1891) im November 1883 gepflanzt wurde und noch heute dort steht.⁶³

⁶³ Heft 2 zur Ortsgeschichte: „Die Luthereiche in Berlin-Johannisthal“, Joachim Rahn, 2013

Interessant ist ein Dokument aus dem Bauaktenarchiv des Bezirksamtes Treptow-Köpenick von Berlin, Ordner Winckelmannstraße (früher Friedrichstraße, erste Straße Johannisthal).



Im Berliner Adressbuch gab es zu *Friedrich Riesel, Ingenieur*, folgende Einträge:

1923 *Rieseler GmbH*, Friedrichstraße 57/58

Rieseler, G. m. b. H., Sparkaminfabrikation, Johannisthal, Friedrichstr. 57. 58. Oberschöneweide (31 00)

Telefonbuch 1923

1925 Berlin-Johannisthal, Friedrichstraße 60

1927-1931 Berlin-Niederschöneweide, Berliner Str. 39/I. Stock

Das genannte Wohnhaus Friedrichstraße 57/58 (heute Neubau Winckelmannstraße 19-21) gehörte Friedrich Knappe (1867-1918), später den Erben aus seiner Familie. In diesem Haus befand sich 1922 die Feuermeldestelle und die Unfallstation, auf dem Hof war eine Bäckerei.



Friedrichstraße 57/58 um 1918 (Knappe-Haus)

Friedrichstr. 57/58 im Jahre 1930⁶⁴

Friedrich Wilhelm Rieseler (22.03.1880 in Burg-?)⁶⁵ wird in dem Vermerk des zuständigen Polizeireviereviere Niederschöneweide als Flugzeugführer bezeichnet. Er wurde 1914-1918 als Flieger oder danach als Sportflieger ausgebildet.

Es handelt sich um einen Halbbruder von *Walther Rieseler*, einem der drei weiteren Söhne von *Gustav Rieseler* aus erster Ehe mit *Pauline Rieseler*, geb. *Wutke* (1858-1888).

In der Vita auf der Internetseite über *Walther Rieseler* ist ein weiterer Halbbruder, *Hermann Rieseler* (1877-1951), genannt. Hier konnten folgende Anschriften in Berlin (wenn identisch) gefunden werden:

- 1919 Monteur, Berlin-Reinickendorf, Granatenstr. 15
- 1921 Monteur, Berlin N 65 (Wedding), Gentier Str. 1
- 1923 Mechaniker, Berlin SO 16 (Mitte), Michaelkirchplatz 23
- 1937-1943 Berlin NW 21 (Berlin-Moabit), Rathenower Str. 50

*Hermann Rieseler*⁶⁶ entwickelte und patentierte den „Rieseler Diesel-Hochdruckmotor“.

Während des Zweiten Weltkrieges arbeitete der Kraftfahrzeugingenieur *Wunibald I. E. Kamm* (1893-1966) zusammen mit *Hermann Rieseler* an einem kraftstoff- und temperatur-unempfindlichen Hochdruck-Dieselmotor mit Anpassung der Luftzufuhr an die Einspritzmenge und sehr niedrigem Kraftstoffverbrauch.⁶⁷



Wunibald I. E. Kamm

⁶⁴ Foto aus der Dokumentenreihe über den Flugplatz Berlin-Johannisthal 1909-1914, Heft Nr. 12, „Papa Raschke - Aus dem Leben des Johannisthaler Holzhändlers, Konstrukteur und Flugzeugbauer Gustav Raschke“.

⁶⁵ Geburtsurkunde 154/1880 StA Burg.

⁶⁶ „Wegbereiter der modernen Kraftfahrttechnik“, Potthoff/Schmidt, Springer-Verlag Berlin, 2012.

⁶⁷ www.deutsche-biographie.de/sfz39669.html

Personenregister

Beese-Boutard, Amelie Hedwig	19, 53
Boutard, Charles	53
Brand, Arthur	5, 8
Brown, Frank H.	28
Budig, Friedrich	46
Cargancio, Victor	16
Dreibroth, Friedrich	53
Fischer, Franz	24
Flettner, Anton	35
Fokker, Anton	5, 8, 9
Freyberg, Egloff, v. Freiherr	16
Fröhlich, Robert	52
Gnädig, Reinhold	46
Grade, Hans	48
Groner, Wilhelm	15
Gruhl, M. H.	18
Hanuschke, Bruno	19
Hertel	40
Hildebrandt, Alfred	9
Hüffer, Georg, Dr.	7
Jäger, Heinz	21
Jeschonnek, Hans	40
Kamm, Wunibald	58
Kern, Willi	16
Klemin, Alexander, Prof.	6, 25
Knape	57
Kojemann	44
Kreiser, Walter	5, 18, 20-27
Leuter	40
Lilienthal, Gustav	11, 12
Lucht	40
Luther, Martin	56
Marwitz v.	16
Mohn, Johannes	30, 31, 36, 37, 38, 39, 41, 45
Oppermann, Paul	16
Ossietsky, v. Carl	21, 23
Polte, Willi	46

Raab, Antonius	16, 23, 25, 45, 46
Raschke, Gustav	24
Riemer (Pfarrer aus Britz)	41
Rienau, Deckert, Rohr, v. Marwitz	16
Rieseler, Friedrich	43, 57, 58,
Rieseler, Gerhard	5, 53, 55, 56
Rieseler, Gustav	5, 42
Rieseler, Helene	5, 43, 52, 53
Rieseler, Marie, geb. Kunze	5, 41, 55
Rieseler, Paul	43
Rieseler, Pauline	58
Rieseler, Traute	52
Rieseler, Werner	4, 5, 10, 17, 43, 45
Rieseler, Wilhelm	43
Rothgießer, Georg	48
Sadowski	5
Schmidt, Hermann	52
Schulz, Heinrich	16, 17
Schulze, Gustav	6, 7
Senffleben, Max	13, 15
Sperrl, Hugo	30, 40
Spies	40
Student, Knut	30, 40
Thelen, Robert	10
Thüna v, Freiherr	16
Trützscher v. Falkenstein, Carl Luis	56
Udet, Ernst	16, 38, 39, 40, 44
Ungewitter, Kurt	16
Wechsler, Rubin	8
Werner, Johannes	54
Widerhold, Konrad	23
Wieting, Werner	24
Wilford, E. Burke	20, 28
Witterstätter, Carl W.	16