

Seitdem im Frühjahr 2004 bekannt wurde, dass das neue Terminal am Flughafen Rostock-Laage den Namen von Hans Joachim Pabst von Ohain tragen soll, wurde heftig über den Plan diskutiert. Die Diskussion riss auch nicht ab, nachdem Gesellschafter und Geschäftsführung des Flughafens sich für diese Namensgebung entschieden hatten, obwohl die von der Hansestadt Rostock berufene Expertenkommission zuvor weitere Forschungen zu Ohain angemahnt hatte. In den Sondersammlungen des Deutschen Museums in München gibt es eine Handakte Ernst Heinkels, in der Schriftstücke zur Entwicklung des Strahltriebwerks HeS 11 zwischen Ende 1943 und Ende 1944 abgelegt wurden. In dieser Handakte befindet sich ein Dokument, das geeignet ist, die Kontroverse über Hans-Joachim Pabst von Ohain zu entschärfen.¹ Es ist ein erster Durchschlag einer sechsseitigen, eng beschriebenen Niederschrift einer Zeugenvernehmung unter dem Briefkopf des Chefs der Luftwaffen-Rechtspflege, die am 25. November 1944 von einem Oberfeldrichter vorgenommen wurde. Der Durchschlag ist maschinenschriftlich von dem vernehmenden Richter, dem Vernommenen und einer anwesenden Stabsheiferin gezeichnet und als Geheime Kommandosache eingetragen. Heinkel wurde dieses Vernehmungsprotokoll am 25. Januar 1945 zugesandt, da er keine Zeit gefunden hatte, zu einer persönlichen Vernehmung zu kommen. Stattdessen formulierte Heinkel eine Stellungnahme zu dem Vernehmungsprotokoll, das er am 15. Februar 1945 an den zuständigen Oberfeldrichter sandte. Damit endet dieser Vorgang in der Akte.

Im Folgenden soll der Inhalt der Vernehmungsniederschrift zunächst vorgestellt und anschließend versucht werden, die Angaben – in Bezug auf die zentralen handelnden Personen – zu prüfen. Abschließend werden einige Überlegungen angestellt, wie weit dieses Dokument geeignet ist, die Rolle von Hans-Joachim Pabst von Ohain im Dritten neu zu bewerten.

1. Das Vernehmungsprotokoll²

Vernommen wurde am 25. November 1944 Werner Hilgendorf, 28 Jahre alt, zu diesem Zeitpunkt seit rund einem Monat Grenadier bei einer Ausbildungskompanie der Panzerjäger in Gnesen, vorher jedoch – seit Juli 1939 – Ingenieur bei Heinkel in Rostock, darunter etliche Jahre im Büro von Hans Joachim Pabst von Ohain. Die Vernehmung erfolgte als Vorermittlung zu einem Kriegsgerichtsverfahren. Der „*militärische Vorgesetzte*“ des neu einberufenen Grenadiers hatte es in Gang gesetzt, „*demgegenüber er [Hilgendorf, L.B.] Andeutungen über Schwierigkeiten auf dem Gebiet der Turboentwicklung gemacht hatte.*“³ Auf diesen sechs Seiten schildert Hilgendorf nicht allein seinen Beitrag zur Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel, sondern nennt auch Einzelheiten zur Rolle Ohains. Und die Schlussfolgerung, die er dem vernehmenden Richter nahelegt, ist: Ohain habe den Kriegseinsatz seines Triebwerks aus wissenschaftlichen, aber auch aus ethisch-religiösen Motiven hintertrieben.

Es ist aber nicht Ohain, der in Hilgendorfs Schurkengeschichte die Hauptrolle spielt, sondern Harald Wolff, dem Heinkel im Herbst 1941 die Leitung über die Strahltriebwerksprojekte in seinem Unternehmen übertragen hatte. Denn es gab bei Heinkel nicht nur die Projektgruppe Ohain, die sich mit Strahltriebwerken beschäftigte, sondern auch die Gruppe um Max Adolf Müller, der mit etlichen Mitarbeitern im Mai 1939 von Junkers zu Heinkel gewechselt war; nach Hilgendorfs Auffassung mit besseren Technikern und einem besseren Projekt. Zwischen diesen beiden Gruppen entstanden etliche Spannungen und Wolffs Aufgabe bestand auch darin, zu vermitteln. Hilgendorfs Geschichte handelt zuerst davon, wie Ohain und Wolff dem Projekt der Gruppe um Müller Hindernisse in den Weg stellten, bis Heinkel 1942 Müller die Kündigung nahelegte. Hilgendorf selbst habe nach dem Ausscheiden Müllers Anstrengungen unternommen, das Strahltriebwerk von Ohain meist mit Rückgriff auf Erkenntnisse aus dem Projekt Müllers zu verbessern, sei aber dabei von Wolff behindert worden, bis er schließlich auf eigenen Wunsch aus dem Büro Ohains ausgeschieden sei.

¹ Deutsches Museum München, Sondersammlungen, Archiv, Dokumentation, (DMM/ASD) FAA 001/0323.

² Alle weiteren Angaben nach: Oberkommando der Luftwaffe (OKL), Chef der Luftwaffen-Rechtspflege, Vernehmungsprotokoll, 25.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323.

³ OKL, Oberfeldrichter Dr. Schleich an Heinkel, 25.1.44, ebd.

Das Motiv des Kreises um Ohain und Wolff sei die Sicherung ihres Einflusses bei Heinkel gewesen, vor allem aber Zweifel über den Ausgang des nationalsozialistischen Krieges. Ohain habe eine immer größere Gleichgültigkeit bei der Weiterentwicklung der Turbine an den Tag gelegt und sich – unterstützt durch Wolff – auf technische Spielereien verlegt. Hauptsächlich sei ihm an der Vergrößerung und Verbesserung seiner Forschungseinrichtungen gelegen gewesen. Ohain habe zudem schon Mitte 1943 geäußert, dass sein „*Turbo-Triebwerk*“ in diesem Krieg nicht mehr zum Zuge kommen werde, während Wolff gleich mehrfach bemerkt habe, dass Deutschland den Krieg verlieren werde. In den letzten Sätzen seines Verhörs kommt Hilgendorf undeutlich auf die Überzeugungen Wolffs und Ohains zu sprechen, die sie seiner Ansicht nach zur Sabotage der Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel geführt hätten: *„Auffallend ist nur, dass die Herren, die zu dem Kreise der Herren v. Ohein und Dir. Wolf gehörten, in den Jahren 1942/43, katholisch gewesen sind.“*

2. Die Beteiligten

Wie ist diese Vernehmung zu bewerten? Es gibt im Wesentlichen zwei Zugänge, die sich gegenseitig nicht ausschließen. Der erste und naheliegende ist: Dies ist die Aussage eines Ingenieurs, der sich für das Ende seiner Karriere an seinen früheren Vorgesetzten rächen will, und sie deshalb denunziert. Hilgendorfs Vorwürfe sind so schwerwiegend, dass sie ausgereicht hätten, Wolff und Ohain zum Tode zu verurteilen. Er ist sich über die möglichen Folgen seines Schritts durchaus im Klaren, und er versucht, die Bewertung seiner Geschichte zu steuern. Er *„möchte Herrn Dr. v. Ohein“* (von Wolff spricht er in diesem Zusammenhang nicht) keine *„bewusste Sabotage zur Last legen“*, wozu er auch *„keine Anhaltspunkte habe.“*

Tatsächlich wirft er Ohain, vor allem aber Wolff, Sabotage vor. Hilgendorf wollte Rache nehmen, für die Zurückweisung seiner Ideen während der Zeit bei Ohain, vor allem aber für die Einberufung zu den Panzerjägern. Diesen Vorwurf konnte er nicht offen vorbringen, aber es war durchaus ungewöhnlich, dass ein Ingenieur, der Kenntnisse über eines der wichtigsten Rüstungsprojekte hatte, zur Wehrmacht freigegeben wurde. Hilgendorf lastete auch dies offenbar Wolff an, der sich trotz der fruchtlosen Bemühungen um die Verbesserung der Ohainschen Strahltriebmaschine seinem Weggang aus Rostock entgegen gestellt habe. Für ihn selbst hatte die Einberufung bittere Konsequenzen. Gnesen lag mitten im Zentrum der im Januar 1945 losbrechenden sowjetischen Offensive in Polen. Am 22. Januar 1945 starb Hilgendorf in einem Lazarett in Landsberg an der Warthe.⁴

Dass hier ein Denunziant spricht, lässt sich auch aus dem sehr vage formulierten Vorwurf schließen, im Strahltriebwerksprojekt bei Heinkel habe es eine *„katholische Gruppe“* gegeben. Da Jesuitenpatres bei der Vorbereitung des Attentats auf Hitler mitgewirkt hatten, war das Feindbild des Katholizismus als Hort des Widerstands gegen das Regime wiederbelebt worden; wenn sich Hilgendorf dieses Feindbildes bedient, lässt das auf die feste Absicht schließen, seinen früheren Vorgesetzten so weit wie möglich zu schaden, selbst wenn die Beweise wegen der Verzögerung der Strahltriebwerksentwicklung nicht ausreichen würden, gegen Wolff und Ohain vorzugehen. Obwohl sie von einem Denunzianten stammen, gibt es jedoch etliche Hinweise, dass Hilgendorfs Aussagen auf Tatsachen beruhen. Dies ist der zweite Zugang zur Interpretation dieses Dokuments: Hilgendorf, wenngleich vom Rachemotiv geleitet, gibt Hinweise, ein Rätsel zu lösen, das die historische Forschung immer wieder beschäftigt hat: Warum gelang es trotz der Pionierrolle der Heinkel-Werke nicht, eines der Ohainschen Triebwerke bis zum Kriegsende in die Serienproduktion zu nehmen?

Die Schlüsselfigur in der Darstellung Hilgendorfs ist der im Mai 1942 bei Heinkel ausgeschiedene Max Adolf Müller. Selbst wenn er seine eigenen Anstrengungen zur Verbesserung der Ohain-Turbine in den Vordergrund hebt, dann doch stets mit Verweis darauf, dass sie letztlich auf den Arbeiten der Gruppe von Müller basierten. Hilgendorf erwähnt überdies, er habe schon vor seiner Verneh-

⁴ Die Datenbank des Volksbundes Deutscher Kriegsgräberfürsorge verzeichnet unter der Nummer B2047446 den Grenadier Wilhelm Karl Werner Hilgendorf, geb. am 30.10.1916, gest. 22.1.45. [www.volksbund.de/graebersuche; Zeitpunkt des letzten Besuchs der Seite: 6.11.06]

mung eine interne Denkschrift über die Ohain-Strahltriebwerke HeS 8 und HeS 11 verfasst, in der auch die Vorwürfe gegen Wolff und Ohain aufgelistet gewesen seien. Nicht nur Heinkel, sondern auch Müller habe noch nach seinem Ausscheiden ein Exemplar dieser Denkschrift erhalten.

Hilgendorfs Vorwürfe gipfeln letztlich darin, dass es ein Fehler gewesen sei – und im Umkehrschluss der wichtigste Erfolg der Saboteure Wolff und Ohain – dass Müllers Turbine nicht mehr fertiggestellt werden konnte. Diese These formulierte auch Heinkel bereits während des Krieges: „*He S 30 töten war ein Fehler*“, heißt es in einer Vorlage zu einer Besprechung im Reichsluftfahrtministerium am 10. November 1944, also 14 Tage vor der Vernehmung Hilgendorfs.⁵ In seiner Autobiographie hat Heinkel diese Auffassung präzisiert, und zwar ausdrücklich als Vorwurf gegen Wolff: „*Die geschilderten Zustände in Zuffenhausen hatten zur Folge, dass das modernste und meistversprechende unter meinen Triebwerken, der He S 30, mit großer Verspätung erst Ende 1942 zu ein paar Probeläufen kam.*“⁶ Eine Nagelprobe für die Vorwürfe Hilgendorfs ist mithin die Geschichte der Turbine von Max Adolf Müller und ihrer Absetzung zugunsten des Triebwerks von Ohain. Wer war also jener Max Adolf Müller und was war die Ursache des Konflikts über dessen Triebwerk?

Max Adolf Müller ist als Pionier des Strahltriebwerks bei weitem nicht so bekannt wie Ohain, doch wird er in den Darstellungen zur Geschichte der Strahltriebwerke regelmäßig vermerkt.⁷ Als stellvertretender Leiter des Flugtechnischen Instituts an der TH Charlottenburg hatte er bald nach Ohain begonnen, sich mit einem neuen Antriebssystem zu beschäftigen. Anlass war der Wechsel des Leiters jenes Instituts, Herbert Wagner, an die Spitze der Flugzeugentwicklung im Junkers-Konzern. Wagner bekam dort den Auftrag, ein Flugzeug mit sehr großer Reichweite zu entwickeln. Umgehend stand fest, dass die herkömmlichen Ottomotoren als Antrieb im Prinzip nicht ausreichen würden.⁸ Aus diesem Grund begannen Wagner und Müller 1937 mit Studien über Rückstoßantriebe, die recht bald greifbare Resultate zeigten: Zwar zeigte sich der Chef der Motorenentwicklung bei Junkers, Otto Mader, so skeptisch, dass das Triebwerkprojekt nicht direkt bei der Stammfirma, sondern einer Tochtergesellschaft des Junkers Konzerns, der Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik, MWF, in Angriff genommen wurde, dort freilich gelang es bereits Anfang 1939, ein funktionsfähiges Versuchsgerät herzustellen.⁹ Anders als in der radial verdichteten Turbine von Ohains war der Kern des Geräts von Müller und Wagner ein mehrstufiger Axialverdichter, der wiederum – ebenso wie weitere deutsche Strahltriebwerksentwicklungen – auf Arbeiten von Alfred Betz und Walter Encke in der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen seit Anfang der 30er Jahre basierten.¹⁰

Die Versuche mit der Turbine von Wagner und Müller mussten kurz vor dem Beginn der Erprobung unterbrochen werden. Als der Junkers-Konzern Anfang 1939 Heinrich Hertel – der kurz zuvor bei Heinkel entlassen worden war – als Chef der Flugzeugentwicklung einstellte, kehrte Herbert Wagner Junkers den Rücken und wechselte auf einen Lehrstuhl an der Technischen Hochschule in Danzig. Kurz zuvor war überdies der wichtigste Förderer des Projekts bei Junkers, der Chef der Motorenproduktion, Fritz Achterberg, tödlich verunglückt, so dass die 15-köpfige Magdeburger

⁵ Besprechung mit Herrn Schelp, 10.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323.

⁶ Heinkel; Ernst: *Stürmisches Leben*, hrsg. v. Jürgen Thorwald (d. i. Heinz Bongartz), Stuttgart u. a., o. D.; S. 433.

⁷ Schabel, Ralf: *Die Illusion der Wunderwaffen. Die Rolle der Düsenflugzeuge und Flugabwehrraketen in der Rüstungspolitik des Dritten Reiches*, München 1994 S. 46ff.; Constant, Edward W. II: *The Origins of the Turbojet Revolution*, Baltimore, London 1980 S. 178ff.

⁸ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025. Dieses Interview mit Müller wurde von einem Mitarbeiter Heinkels für dessen Biographie *Stürmisches Leben* geführt. Die Angaben in der Biographie gehen zu einem großen Teil auf die Ausführungen Müllers zurück; zu Wagner: Friedrich, Rudolf: *Erste Arbeiten am axial durchströmten Strahltriebwerk*, in: Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (Hg.): *Herbert Wagner. Dokumentation zu Leben und Werk*, o.O. o.J., S. 81 – 94; Herbert Wagner, *Meine Arbeiten am Strahltriebwerk*, Anlage zu einem Brief vom 8.5.80, ebd., S. 126 – 127.

⁹ Friedrich, S. 88f.

¹⁰ Zur Übersicht über die deutschen Strahltriebwerksentwicklungen s. den Bericht der British Intelligence Objectives Sub-Committee (BIOS), *German Gas Turbine Developments during the period 1939 – 1945*, BIOS Overall Report No. 12, 1949, Schriftendepot der Universitätsbibliothek, Ruhr-Universität Bochum.

Entwicklungsgruppe zunächst an das Flugtechnische Institut in Berlin zurückkehrte, um Mitte 1939 von Heinkel übernommen und im September 1939 fest bei der Ernst Heinkel Flugzeugwerk GmbH angestellt zu werden.

Der Wechsel zu Heinkel am Vorabend des Zweiten Weltkriegs war der entscheidende Entwicklungssprung in der Geschichte der Magdeburger Projektgruppe – nun von Max Adolf Müller allein geleitet. Die meisten Angehörigen der Magdeburger Gruppe hatten gerade eben ihr Studium beendet und wären als Angehörige eines Forschungsinstituts kaum vor der Einberufung zur Wehrmacht zu schützen gewesen. Heinkel hingegen konnte als einer der wichtigsten Unternehmer der nationalsozialistischen Rüstung nachgerade beliebig Freistellungen vom Kriegsdienst erwirken. Die Gruppe Müllers blieb daher nicht nur von personellen Einbussen verschont, sondern sie wuchs in den folgenden Monaten rapide, da die Leiter anderer Forschungsinstitute ihre wertvollsten Mitarbeiter zu Müller vermittelten, um sie auf diese Weise vor der Unterbrechung ihrer Forschung durch den Kriegsdienst zu schützen. Max Adolf Müller hatte aus diesem Grund bereits Mitte 1940 annähernd 50 Ingenieure und Wissenschaftler in seiner Entwicklungsgruppe, die zu den begabtesten Köpfen in den deutschen Ingenieurwissenschaften gehörten.¹¹

Unter dieser Konzentration auf die Wagner-Müller-Turbine, die unter der Bezeichnung He S 30 bei Heinkel weiter entwickelt wurde, litt vor allem das zweite Strahltriebwerksprojekt bei Heinkel, jenes von Hans-Joachim Pabst von Ohain. Im Unterschied zu Müller, der als Ingenieur im bekanntesten flugtechnischen Institut Deutschlands groß geworden war und seine Turbine anwendungsbezogen – auf die Problemstellung des Flugzeugbaus hin – entwickelt hatte, war Ohain in erster Linie ein theoretisch orientierter Kopf, für den die Anwendung seiner Turbine gegenüber der Klärung der theoretischen Grundlagen unbedingt nachrangig war. Allein, um Ohain überhaupt eine Anleitung für die konstruktive Umsetzung seiner Strahltriebwerke zugänglich zu machen, hatte Heinkel ihn im Juni 1939 zu einem Aufenthalt bei Wunibald Kamm, Leiter des Instituts für Motor- und Kraftfahrzeugwesen der TH Stuttgart vermittelt.¹² Kamm freilich nutzte die Gelegenheit, um seinerseits einen begabten Mitarbeiter bei Heinkel unterzubringen, um ihm die Unterbrechung durch den Kriegsdienst zu ersparen, jenen Werner Hilgendorf, der – wie erwähnt – im Juli 1939 im Büro von Ohain eingestellt wurde.

Durch den Eintritt der Gruppe Max Adolf Müllers löste sich auf den ersten Blick das Problem der anwendungsbezogenen Weiterentwicklung des Turbinenkonzepts von Ohain. Bereits während des Krieges und auch später behauptete Müller, Heinkel habe ihn zum Leiter der „*gesamten Triebwerksentwicklung bei den EHF, also auch der 6 bis 8 Herren umfassenden bereits vorhandenen Gruppe des Herrn v. Ohain*“ ernannt. Auch führte er mehrfach an, der wichtigste Erfolg Ohains, der spektakuläre Flug des Versuchsflugzeugs He 178 mit der Ohain-Turbine He S 3, sei überhaupt erst durch seine Einwirkung möglich geworden: „*Ich hatte damit gleichzeitig die Verpflichtung übernommen, die in Marienehe bestehende Gruppe werkstoffmäßig und konstruktiv zu beraten, damit die dort schon laufende Aufgabe, die zu versagen drohte, doch noch zum Tragen kam.*“¹³

In den Schilderungen Müllers zeichnen sich die Spannungen zwischen den Köpfen der Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel bereits ab. Ohain war seit 1936 damit beschäftigt, seine am physikalischen Institut der Universität Göttingen entwickelten theoretischen Überlegungen zu einem Strahltriebwerk mit radialem Verdichter zu konkretisieren und konnte dabei anders als Müller mit dem Axialverdichter von Betz und Encke auf keine Vorarbeiten zurückgreifen. Der Vorwurf der Säumigkeit ließ sich leicht gegen ihn formulieren. Zumal, da er auf die Loyalität seiner Mitarbeiter nicht rechnen konnte – Hilgendorf ist das beste Beispiel – musste Ohain die stetig anschwellenden Projektgruppe Müllers, die sich kompromisslos darauf konzentrierte, ein Triebwerk für den Kriegseinsatz zu schaffen, als Bedrohung seiner eigenen Arbeit empfinden, die er nach wie vor an der Er-

¹¹ Max Adolf Müller, Entwurf eines Schreibens an Generalingenieur Eisenlohr, RLM, ca. Juni 1942, DMM/ASD FAA 0001/1068.

¹² Heinkel an Kamm, 2.6.39, DMM/ASD FAA 001/0314.

¹³ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

arbeitung der physikalischen Grundlagen ausrichtete. Nicht allein Hilgendorf, sondern etliche weitere Beobachter der Arbeit Ohains lasteten ihm das Festhalten an der Grundlagenforschung an, auch Heinkel selbst: „*Physiker Ohain*“ lautete die Kurzfassung des Vorwurfs, der in etlichen Notizen und Briefen Heinkels festgehalten ist.¹⁴

Die eingehendste Charakterisierung der beiden Leiter der Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel formulierte Wunibald Kamm, der Heinkel nach dem Auftaktbesuch Ohains im Juni 1939 weiterhin beriet. Im Januar 1941 wies er Heinkel darauf hin, dass Müller Praxis und Theorie mit einem „*Gedankenreichtum von seltenem Wert*“ zu vereinigen wisse, während Ohain „*ein wissenschaftlich sehr klar denkender [...] Mann*“ sei, „*dem ein hohes Verantwortungsgefühl eher Beschränkungen in der Auswahl der Gedanken vorschreibt*.“¹⁵ Als die Konflikte zwischen Ohain und Müller bald darauf eskalierten, da Müller die Weiterentwicklung der Ohainschen Turbine (He S 8) an sich reißen wollte, riet Kamm Heinkel noch eindringlicher, Müller an sich zu binden, auch um den Preis, dass Ohain aus dem Unternehmen ausschied: „*Wenn in Rostock der Eindruck entsteht, dass Müller unverträglich und machthungrig sei, so ist mir dies aus den dortigen Umständen und aus den persönlichen Eigenschaften Müllers heraus leicht erklärlich. Müller [...] hat sich in selbstloser Hintanstellung der Verfolgung seiner eigenen Entwicklungsvorschläge fast vollkommen für die [...] Betriebsbereitmachung des He S 8A-Triebwerks [...] eingesetzt und stets in der Hoffnung gelebt, dass [...] er auch an die wirksame Förderung des Triebwerks He S 30 und der übrigen von ihm vorbereiteten Arbeiten kommen könne. [...] Erschwert wird ihm die Sache auch dadurch, dass Herr v. Ohain, der ihm gegenüber früher äußerte, er wolle im wesentlichen nur das He S 8 A-Triebwerk fertigmachen und dann sich mehr in die theoretische Arbeit, unter Umständen an einer Hochschule, zurückziehen, neuerdings ihm gegenüber Anspruch darauf erhebt, das Gesamtgebiet des Strahltriebwerks, also einschließlich der von Müller bisher bearbeiteten Probleme zu behandeln [...]*.“ Vor die Wahl gestellt, einen dieser beiden Männer für die Leitung der Strahltriebwerksentwicklung auszuwählen, setzte Kamm hinzu, würde er sich unbedingt für Müller entscheiden, der „*eine ganz auf die Sache eingestellte ungeheure Stoßkraft und Einsatzbereitschaft*“ gezeigt habe. „*Die Aufgaben, die Herr v. Ohain erfüllt, lassen sich dagegen auch von anderen begabten Diplom-Ingenieuren nach einiger Einarbeitung erledigen*.“¹⁶

Was auf den ersten Blick als bloße Rivalität zweier Ingenieure erscheint, hatte unter der nationalsozialistischen Herrschaft eine politisch-ideologische Komponente. „*Selbstlose Hintanstellung*“, „*Stoßkraft*“ und „*Einsatzbereitschaft*“ waren Begriffe, die zur Kennzeichnung einer „*nationalsozialistischen*“ Führungspersönlichkeit verwendet wurden, also Charakteren, die „*um der Sache selbst*“ willen prinzipielle Erwägungen hintanstellten und die Reflexion des eigenen Handelns einer unbedingten Leistungsbereitschaft opferten.¹⁷ Wenn Kamm Ohain ein „*Verantwortungsgefühl*“ zuschrieb, das ihn in der Auswahl seiner Gedanken beschränkte, so war das negativ gemeint. Ohain, der offenbar in einer prinzipiellen Erwägung darauf bestand, auch während des Krieges das Verhältnis zwischen theoretischer Forschung und Anwendung nicht zu verletzen, war in dieser Perspektive nicht mehr zeitgemäß.

Im Gegensatz dazu gehörte Müller zu jenen Ingenieuren und Wissenschaftlern, die nicht nur treu zum nationalsozialistischen Regime standen, sondern auch ihre Arbeit vorbehaltlos in den Dienst des nationalsozialistischen Kriegs stellte und dabei moralische Hemmnisse abstreiften. Geboren im

¹⁴ Besprechung mit Herrn Schelp, 10.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323. vergl. Heinkel an den Vorstand der EHAG, 15.3.44, „hervorragender Physiker, der aber einen energischen Chef-Konstrukteur haben muss, der die schon seit 6 Jahren betriebene Bastelei des Herrn von Ohain nicht zulässt.“ DMM/ASD FAA 001/0365.

¹⁵ Kamm an Heinkel, 11.1.41, DMM/ASD FAA 001/0314.

¹⁶ Kamm an Heinkel, 29.5.41, DMM/ASD FAA 001/0314.

¹⁷ Der nationalsozialistische Wandel der Führerauswahl ist v. a. für die Gestaltung der Offizierslaufbahn belegt: Kroener, Bernhard R.: „Menschenbewirtschaftung“. Bevölkerungsverteilung und personelle Rüstung in der zweiten Kriegshälfte (1942 – 1944), in: Ders. U.a.: Organisation und Mobilisierung des deutschen Machtbereichs. Zweiter Halbband: Kriegsverwaltung, Wirtschaft und personelle Ressourcen, 1942 – 1944/45, Stuttgart 1999,(= Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, 5/2) S. 859f.

lothringischen Metz, war Müller schon in der „*Kampfzeit*“, also vor der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler, zu den Nationalsozialisten gestoßen.¹⁸ Die Förderung der Magdeburger Gruppe wurde auch dadurch erleichtert, dass Müller durch Parteikontakte sein Konzept Hermann Göring auf dem Reichsparteitag 1939 präsentieren konnte. Auch in den folgenden Jahren hatte er keine Hemmungen, Partei- und Regierungsstellen über die „*Ungeheuerlichkeit*“ zu informieren, die dazu geführt hatte, dass „*dem deutschen Volk [...] eine vielleicht kriegsentscheidende Waffe bereits während ihrer Herstellung [...] zerstört*“ wurde. Letzten Endes gaben erst diese „*Dolchstöße*“ den Ausschlag, dass Heinkel Müller im Mai 1942 die Kündigung nahe legte. Dass Müller zu den fanatischen Nationalsozialisten zählen ist, offenbart sich allerdings erst recht durch seine Arbeit, nachdem er bei Heinkel ausgeschieden war: Der Mann, dem Heinkel schon im März 1944 „*nachweinte*“,¹⁹ arbeitete dann im Auftrag des Führungshauptamtes der Waffen-SS an der Entwicklung eines Strahltriebwerks für Panzer und war schließlich in die Entwicklung von so genannten Selbstopfergeräten beteiligt, die einen spezifischen Beitrag der SS zur nationalsozialistischen Rüstung darstellten.²⁰

Im Gegensatz zu Müller entzog sich Ohain dem Druck, sein Triebwerk in die industrielle Produktion und möglichst schnell zum Kriegseinsatz zu bringen. Hilgendorfs Vorwurf, Ohain sei die Fertigstellung seiner Turbine gleichgültig gewesen, wird unter anderem dadurch belegt, dass der Name Ohain in den Protokollen über Entwicklung und Produktion seiner Triebwerke zwischen 1942 und 1945 höchst selten zu finden ist, obwohl er nach dem Ausscheiden Müllers unangefochtener Leiter der nach Zuffenhausen bei Stuttgart verlegten Strahltriebwerksentwicklung war. Erst im April 1943 erhielt er die Prokura für die Hirth-Motoren GmbH, obwohl Heinkel diese Gesellschaft eigens zur Herstellung der Ohain-Turbine erworben hatte und Ohains Abteilung bereit Mitte 1942 nach Zuffenhausen umgezogen war.²¹

Das war keine Sabotage, zeigte aber immerhin eine Orientierung an Prinzipien – nicht moralischen, aber jenen, aus denen sich Maß und Ziel wissenschaftlicher und technischer Entwicklung ableiten lassen. Widerständig wurde Ohain, der sich auf diese Weise allerdings schon vom „*Heinkel-Tempo*“ einer durch Improvisation und Durchstechermethoden gekennzeichneten Entwicklungspolitik absetzte, allerdings erst im Wechselspiel mit Harald Wolff. Sowohl Heinkel als auch Müller stellen Wolff das denkbar schlechteste Zeugnis aus. In einem Briefwechsel 1948 titulieren sie Ohain und Wolff als „*Nichtskönner*“ (Müller) und Gauner (Heinkel über Wolff).²² Im Interview für die Biographie Heinkels bezeichnet Müller Wolf noch drastischer als „*den größten Stümper der Entwicklung, der in seinem ganzen Leben nie etwas selbständig bearbeitet hat, sondern immer nur von dem Nachbau des geistigen Eigentums anderer lebte*.“²³ Heinkel gab schon während des Krieges seine Auffassung zu Protokoll, dass Wolff „*zu weich*“ gewesen sei, um die Produktionsvorbereitung der Strahltriebwerke rechtzeitig zu organisieren. Seit 1943 sammelte Heinkel belastendes Material gegen den Mann, den er ursprünglich engagiert hatte, um den Konflikt zwischen Müller und Ohain zu schlichten.

Ein Blick auf den Werdegang Wolffs lehrt, dass dieser Mann keineswegs weich, sondern mutig war. Im Jahr 1885 geboren, kam er zu Heinkel, da er nach einer langen und erfolgreichen Karriere

¹⁸ Max Adolf Müller, Entwurf eines Schreibens an Generalingenieur Eisenlohr, RLM, ca. Juni 1942, DMM/ASD FAA 0001/1068. Dieser Entwurf, mit dem der Chef des Motorenbaus im RLM auf Fehler in der Strahltriebwerksentwicklung hingewiesen werden sollte, enthält etliche Vorwürfe gegen Ohain, Wolff und auch Heinkel, die teils auch in der Vernehmung Hilgendorfs genannt werden; Verfasser war ursprünglich ein nicht genannter Mitarbeiter Müllers, SS-Mann, der mit Müller in einer „langjährigen von der Kampfzeit herrührenden Kameradschaft verbunden“ war. Müller machte sich selbst zum Autoren, indem er den Bericht von der dritten in die erste Person setzte. Wie dieses Denunziationsschreiben in die Hand von Heinkel geriet, ist nicht zu klären.

¹⁹ Heinkel an den Vorstand der EHAG, 15.3.44, DMM/ASD FAA 001/0365.

²⁰ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

²¹ Verzeichnis der vertretungsberechtigten Personen, Stand 1.7.42 (handschriftlich im April 1943 geändert), DMM/ASD FAA 001/0304.

²² Müller an Heinkel, 25.1.48, DMM/ASD FAA 001/1068; Heinkel an Müller, 28.9.48, ebd. Den Hinweis auf beide Dokumente verdanke ich Dr. Volker Koos.

²³ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

1941 als Direktor des Werkes Spandau der BMW entlassen worden war. Selbst wenn die Haltung Wolffs bislang nur andeutungsweise zu erschließen ist, so lassen sich gerade aus dieser Entlassung Schlussfolgerungen über sein Weltbild und seine Motive ziehen, die ihn – soweit ist der Vorwurf Hilgendorfs tatsächlich zu bestätigen – zu dem Entschluss führten, die Fertigstellung der letzten Turbine Ohains, He S 11, zu verhindern. Wenig älter als Heinkel, gehörte Wolff zu den Pionieren des Flugzeugbaus. Als leitender Ingenieur in der Flugzeugbau-Abteilung bei Siemens & Schuckert war er während des Ersten Weltkriegs maßgeblich an der kurzen, aber spektakulären Entwicklung des Flugzeugbaus bei Siemens beteiligt, die nicht nur einige der wichtigsten deutschen Flugmotoren hervorbrachte – die tatsächlich aus französischen Modellen abgeleitet waren – sondern auch Flugzeuge: darunter den Jagdeinsitzer Siemens D IV, dessen Konstruktion Wolff zugeschrieben wird.²⁴ Wenngleich Siemens unmittelbar nach dem Waffenstillstand den Flugzeugbau einstellte, blieb Wolff bei dem Konzern, allerdings nun beim Flugmotorenwerk von Siemens & Halske in Spandau, das 1933 in die Siemens Apparate und Maschinenbau (SAM) ausgegliedert wurde. In dieser Gesellschaft nahm Wolff den Posten des technischen Geschäftsführers ein.

Schon allein diese Skizze macht eine wichtige Lebenserfahrung Harald Wolffs deutlich: Als er im Ersten Weltkrieg bei Siemens & Schuckert mit dem Flugzeugbau begann, war er kaum 30 Jahre alt und seine Erfahrung in den zwanziger Jahren lässt sich auf den Nenner bringen, dass die Scheinblüte der Rüstung des Ersten Weltkriegs eine ganze Generation talentierter junger Männer aufgesogen, sie nach dem Ende des Krieges aber einer ungewissen Zukunft überlassen hatte. Schon allein deshalb musste er einer erneuten Aufrüstung skeptisch gegenüberstehen, die sich in der Ausgliederung der SAM 1933 ankündigte, nachdem Carl-Friedrich von Siemens, jüngster Sohn von Werner von Siemens während der 20er Jahre mehrfach darüber nachgedacht hatte, den Flugmotorenbau ganz aufzugeben. Es ist nach den bislang vorliegenden Erkenntnissen nicht möglich festzustellen, wie weit Wolff als Direktor der SAM an der Entscheidung Carl-Friedrich von Siemens beteiligt war, sich den Forderungen des Reichsluftfahrtministeriums zu verweigern, die Kapazität des Flugmotorenwerkes in Spandau der nationalsozialistischen Rüstungsplanung gemäß auszubauen. Diese Weigerung, die Siemens mit der fehlenden wirtschaftlichen Grundlage für den Flugmotorenbau im Frieden begründete, führte 1936 zur Verstaatlichung des Siemens-Flugmotorenbaus als Brandenburgische Motorenwerke (Bramo), die Gebäude und Personal, darunter auch den Direktor Harald Wolff, von Siemens übernahm.²⁵

Da die Bramo als Staatsunternehmen unter etlichen Umstellungsschwierigkeiten litt, verfügte das RLM bereits 1938 die Fusion mit BMW, die allerdings auch erst unter Druck und mit beträchtlichen finanziellen Anreizen auf das Angebot einging, die frühere Siemens-Gesellschaft zu übernehmen.²⁶ Die Bramo war ein großer Brocken für BMW. Franz-Josef Popp, seit der Neugründung 1922 Generaldirektor des Unternehmens, reagierte auf die Chancen der Fusion mit einem Entwicklungsprogramm, das BMW zu der führenden Flugmotorenfirma neben Daimler-Benz und Junkers machen sollte, aber bedeutete, dass die Entwicklungsanstrengungen des Werkes in Spandau zunichte gemacht wurden. Er forderte 1940, dass sich BMW weder auf den in Spandau seit der Mitte der 30er Jahre entwickelten Flugmotor (BMW 800), noch auf den zu diesem Zeitpunkt vom Reichsluftfahrtministerium mit oberster Priorität versehenen Motor konzentrieren sollte, der am Stammsitz in München gebaut wurde (BMW 801), sondern der gesamte Konzern sich auf Flugmotorenprojekte werfen sollte, die die Stellung von BMW auf dem Verkehrsmarkt der Nachkriegszeit sichern würden. Die unterdessen in Spandau bereits begonnene Strahltriebwerksentwicklung würde BMW hingegen den anderen Firmen oder einem staatlichen Forschungsinstitut überlassen. Wolff muss sich an seine eigenen Erfahrungen am Ende des Ersten Weltkriegs erinnert gefühlt haben: mit einem Federstrich wurden langjährige, technisch aussichtsreiche und mit erheblichem persönlichen Engage-

²⁴ Eine historische Darstellung zum Flugzeugbau bei Siemens fehlt. Die Angaben stammen aus der Broschüre der Siemens AG: Milestones. 100 Years of powered flight. 100 years of innovation by Siemens, o. O. 2003.

²⁵ Budraß, Lutz: Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland, Düsseldorf 1998, S. 383ff.

²⁶ Zur Übernahme der Bramo und zum Konflikt über Wolff nun im Detail: Werner, Constanze: Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW. München 2006, S. 32–49.

ment vorangetriebene Projekte abgesetzt, die im Falle von Siemens/Bramo eine Aufgabe sämtlicher Arbeiten seit dem Ende des Ersten Weltkriegs bedeuteten. In dieser Situation entschloss sich Wolff, das entscheidende Schreiben Popp dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) zuzuspielen. Die Folge war die BMW-Krise, von der sich der Konzern bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr erholte: Popp musste den Vorstandsvorsitz Anfang 1942 aufgeben. Wolff wurde zwar bereits 1941 entlassen, aber Bruno Bruckmann, der Chef der Motorenentwicklung in Spandau, stieg zum Leiter der Flugmotorenentwicklung im gesamten BMW-Konzern auf.²⁷

Als Wolff 1941 bei Heinkel die Oberleitung über die konkurrierenden Strahltriebwerksprojekte übernahm, hatte er somit mindestens bei zwei Gelegenheiten Einfluss auf grundlegende Unternehmensentscheidungen in der nationalsozialistischen Rüstung gehabt: die einzige offene Verweigerung eines Luftfahrtunternehmens, an der Radikalisierung der nationalsozialistischen Aufrüstung teilzunehmen, hatte er zumindest unmittelbar verfolgen können, während er den Anlass für die Krise geliefert hatte, die einen der wichtigsten Flugmotorenproduzenten ins Chaos stürzte.

Die Situation bei Heinkel ähnelte in zweierlei Hinsicht der bei BMW: auch hier gab es mit Hans-Joachim von Ohain ein aussichtsreiches technisches Projekt, das von einem rabiaten Konkurrenten bedroht wurde, und es gab einen überaus selbstherrlichen Unternehmenschef, dem technische Forschung und Entwicklung allenfalls als Mittel zur Wahrung der Rolle des Unternehmens in der nationalsozialistischen Industrie diente. Nachdem Müller 1942 das Unternehmen verlassen hatte, konzentrierte sich Wolff darauf, die kontinuierliche Weiterentwicklung der Ohain-Turbine gegen den Druck Heinkels zu sichern, möglichst schnell in die industrielle Produktion der He S 11 einzusteigen. Der entscheidende Coup gelang ihm, als er mit dem Hinweis auf Heinkels kleinliche Eingriffe in die Arbeit in Zuffenhausen – in einem Schreiben an Wolff im Februar 1943 hatte Heinkel in 14 Punkten Detailentscheidungen kritisiert, bis hin zu der Gewährung eines einwöchigen Urlaubs für den Leiter des Prüfstandes – eine Vollmacht des Generalluftzeugmeisters im RLM, Erhard Milch, erwirkte, mit der Wolff zum kommissarischen Leiter des Werkes Zuffenhausen ernannt wurde. Die Kündigung Wolffs hatte Heinkel zuvor abgelehnt.²⁸

Von diesem Zeitpunkt an war Heinkel ein unmittelbarer Eingriff in den Strahltriebwerksbau in Zuffenhausen verwehrt. Erst 1944 – mit der Entscheidung für den „*Volksjäger*“ He 162 konnte er wieder auf die Fertigstellung der Turbine drängen, da die Ohain-Turbine für dieses Flugzeug vorgesehen war. Nun freilich fiel es Wolff und den anderen Beteiligten nicht schwer, trotz des wachsenden Zorns Heinkels auf die Kriegsumstände zu verweisen, wenn die Verzögerung der Fertigstellung der Turbine begründet werden musste.

Auf diese Weise erklärt sich der Umstand, dass Heinkel auf die Berichte Hilgendorfs über den verzögerten Anlauf der Produktion bis zu dessen Einberufung nicht reagieren konnte, obwohl er Hilgendorfs Wunsch nach einer Versetzung schon vor der Zeugenaussage registrierte.²⁹ Unterdessen sammelte nicht nur Hilgendorf – als verlängerter Arm Müllers – und Heinkel Material, um Wolff zu Fall zu bringen, sondern auch Wolff seinerseits gegen Heinkel – Angaben Müllers aus der Nachkriegszeit zufolge versuchte Wolff Müller sogar zu einem gemeinsamen Vorgehen gegen Heinkel zu überreden.³⁰ Auch Hilgendorf erwähnt eine Bemerkung Wolffs, dass Heinkel sich mit einer Weitergabe des belastenden Materials vorsehen solle, da es ihm selbst ein Kriegsgerichtsverfahren eintragen könne. Hätte Heinkel doch begründen müssen, warum er Müller die Kündigung nahelegte, als dieser das Reichsluftfahrtministerium in die Konflikte zwischen den beiden Entwicklungsteams bei Heinkel einweihte. Am Ende war es dieses Wissen, dass jeder der Beteiligten genügend Material über den jeweils anderen besaß, das die Eskalation hinauszögerte, bis Hilgendorf seine Zeugenaussage machte. Dann freilich übersandte Heinkel als Anlage zu seiner Stellungnahme das Material

²⁷ Werner, S. 87 – 109.

²⁸ Heinkel an Wolff, 22.2.43 und Wolff an Heinkel, 24.2.43, DMM/ASD FAA 001/0365. Heinkel, *Stürmisches Leben*, S. 431f.

²⁹ Besprechung mit Herrn Schelp, 10.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323.

³⁰ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M.A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

gegen Wolff, das er schon im März 1944 an den Vorstand der EHAG geschickt hatte, und versuchte sich mit einer Floskel aus dem Verfahren zu ziehen: *„Was noch im einzelnen sich in Zuffenhausen bei der Entwicklung entsprechend den Angaben Hilgendorfs ereignet hat, vermag ich nicht zu beurteilen, da meine Aufgabe von einer höheren Warte aus gesehen sich mit den von Hilgendorf geschilderten Details selbstverständlich nicht befassen konnte“*³¹ Am 15. Februar 1945 hatte offenbar selbst Ernst Heinkel eingesehen, dass eine Forcierung des Kriegsgerichtsverfahrens ihm keinen Nutzen mehr bringen konnte.

Dass Heinkel es vermied, Wolff auch in der Nachkriegszeit als Saboteur zu bezichtigen, hatte einen anderen Grund. Heinkel, der sich zu dieser Zeit selbst dem Spruchkammerverfahren über seine Verwicklung in die nationalsozialistischen Verbrechen stellen musste, schreibt in einem Brief an Müller 1948: *„Wenn Wolff vor eine Spruchkammer käme, dann würde er bestimmt behaupten, dass er Sabotage getrieben habe und er würde nicht angeben, dass er aus Unfähigkeit die Strahltriebwerke nicht weiter entwickeln konnte“*³² Die Abneigung Heinkels gegen Wolff war so groß, dass er ihm noch nicht einmal das Widerstandsmotiv zugestehen wollte, obwohl er einen entscheidenden Beleg dafür in seinen eigenen Akten hatte. Heinkel wollte Wolff und Ohain als Versager erscheinen lassen und ließ die eigentliche Wendung in der Geschichte der Strahltriebwerke auch in seiner Autobiographie unterschlagen.

3. Schluss

Mit einigen Vorbehalten kann aus der Aussage Hilgendorfs der Schluss gezogen werden, dass Wolff methodisch gegen den Kriegseinsatz der Strahltriebwerke arbeitete und sich dabei mit dem wesentlich jüngeren von Ohain einig war, der sich – so lässt sich die Aussage Hilgendorfs auch interpretieren – Freiräume für seine Grundlagenforschung schaffen wollte und sich gegen die Absicht stemmte, sie möglichst schnell im Krieg einzusetzen. Wolff und Ohain gingen aber offenbar so geschickt vor, dass nicht genügend Beweise entstanden, um Hilgendorfs Anwürfe zu erhärten. Beide überlebten den Krieg. Wolff war nach Kriegsende bis zu seiner Pensionierung 1954 Geschäftsführer der Studiengesellschaft für Triebwerksbau bei BMW.

Letztlich ist aber auch die Spekulation tragfähig, dass das Handeln Wolffs und Ohains sich nicht allein aus der Erkenntnis speiste, dass der Krieg für Deutschland verloren war: Immerhin war Wolff für die Serienproduktion der He S 11 verantwortlich, die mit dem gewachsenen Einfluss Heinkels durch die He 162 1944 in einem stillliegenden Bergwerk bei Kochendorf in Württemberg eingerichtet werden sollte, möglichst rasch und unter weitgehender Ausnutzung von KZ-Häftlingen. Der wichtigste Ertrag der Verweigerung Ohains und Wolffs war daher, dass dieser Teil der Verlagerung nicht mehr abgeschlossen werden konnte. Der Umstand, dass sich sogar Karl Hayn, der 1942 die Einrichtung des KZ-Werks von Heinkel in Oranienburg geleitet hatte, gegen das Projekt in Kochendorf wandte, da auch der Häftlingseinsatz *„ein großes Volumen an Unterbringungsmöglichkeiten, Verpflegungseinrichtungen und andere Dinge“* fordere, gibt einen Eindruck davon, wie furchtbar die Bedingungen der Produktion in Kochendorf gewesen wären, wäre sie auf Touren gekommen.

Es gibt zu wenige Informationen über von Ohain und Wolff, um auch die Behauptung zu belegen, dass ihr katholischer Glaube sie befähigt habe, den Kriegseinsatz des Strahltriebwerks zu hintertreiben. Immerhin verbrachte jedoch von Ohain die letzten Jahre seiner wissenschaftlichen Tätigkeit an der katholischen Universität in Dayton/Ohio.

In einem Reader, den das Rostocker Friedensbündnis zuletzt im vergangenen Jahr veröffentlichte, wird als ein wichtiger Beweggrund, die Benennung des Flughafenterminals nach Hans Joachim Pabst von Ohain abzulehnen, Folgendes ausgeführt: *„Wenn düsengetriebene Kampflugzeuge schließlich – unvorhersehbar – nicht in entscheidendem Umfang eingesetzt wurden, so ist das ist nicht Verdienst von Ohains, sondern (glückliches) Resultat einiger technologischer Mängel in den*

³¹ Heinkel an Schleich, OKL, Luftwaffen Rechtspflege, 15.2.1945.

³² Heinkel an Müller, 28.9.48, DMM/ASD FAA 001/1068.

*Heinkel-Werken (der originale Ohain-Motor war zu schwer und vom Material her zu aufwendig, als dass sich Nazideutschland im Stadium des fortgeschrittenen Krieges mit ihm noch eine Serienproduktion leisten konnte); [...] sowie der Kurzsichtigkeit und technischen Inkompetenz hoher Nationalsozialisten und Wehrmachtsoffiziere.*³³

Ein einzelnes Vernehmungsprotokoll reicht nicht aus, um von Ohains Widerstand gegen die Vereinnahmung seiner Erfindung für den nationalsozialistischen Krieg unzweifelhaft zu beweisen. Weitere Forschungen zu Ohain und zur Geschichte seiner Strahltriebwerke sind jetzt um so dringender anzumahnen, um sein Handeln unter dem nationalsozialistischen Regime in allen Facetten freizulegen. Trotz dieses Vorbehalts lässt sich durch die Aussagen des Denunzianten Hilgendorf und ergänzende Materialien eine neue These zu Ohain formulieren: Das Strahltriebwerk der Heinkel-Werke wurde auch deshalb nicht mehr im Zweiten Weltkrieg eingesetzt, weil sein Erfinder, Hans Joachim Pabst von Ohain, und der Verantwortliche für seine Produktion, Harald Wolff, sich dem gemeinsam entgegenstellten. In diesem Licht sind sie aller Ehren wert.

³³ Rostocker Friedensbündnis (Hg.): Hans Joachim Pabst von Ohain als Namensgeber für den neuen Flughafen-Terminal in Rostock-Laage? Materialien zur Diskussion, Rostock 2005, S. 6f.