

TECHNIK UND KULTUR

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Diplom-Ingenieure



26. JAHRGANG

BERLIN, 20. JULI 1935

Nr. 7, S. 109—116



Geheimer Regierungsrat Professor F. Romberg in Berlin:

Reichsausschuß technischer naturwissenschaftlicher Berufsstände

Die technischen und naturwissenschaftlichen Berufe — Ingenieure, Baumeister, Chemiker, Physiker usw. — unterlagen in der Vergangenheit einer ständig wachsenden Unterteilung und damit Zersplitterung, die sich im Organisatorischen sichtbar auswirkte. Die letzte Ursache für diese Erscheinung ist in der Entwicklung des geistigen und wirtschaftlichen Liberalismus zu suchen, der besonders diejenigen Berufe bestimmend beeinflussen mußte, die in enger oder enger Verbindung mit der Wirtschaft, namentlich der Industrie, stehen.

Der geistige Liberalismus führte zu einer immer stärker werdenden Aufspaltung der Berufsgruppen, zu einer Spezialisierung sowohl der Berufsfunktionen als auch innerhalb dieser zu einer Aufteilung nach Fächern, zu denen, entsprechend der technisch-industriellen Entwicklung, immer neue hinzutraten. Der geistige Zusammenhang der Träger eines gemeinsamen Berufes mußte damit zerrissen werden; das Bewußtsein der Verbundenheit in einem Berufe schwand sowohl innerhalb des gleichen Berufsstandes wie zwischen den Berufsständen selbst, oder es konnte sich überhaupt nicht fühlbar entwickeln.

Der wirtschaftliche Liberalismus, eine Frucht des geistigen, und in Verbindung mit ihm der Marxismus vernichteten den ursprünglichen Berufsbegriff in seinem ethischen Charakter, und es traten als bestimmende Größen zunehmend die materiellen Fragen, das Gewinnstreben, der wirtschaftliche Ertrag der Facharbeit in den Vordergrund.

Dieser Entwicklung folgte die Organisation der Berufsträger. Einmal durch die Bildung der Fachvereine und deren beherrschende Stellung; zum andern bildeten sich aus den ursprünglichen, den Beruf als solchen pflegenden Berufsverbänden wirtschaftliche Organisationen, die dann — je nach politischer Einstellung — sich in die großen und internationalen gewerkschaftlichen Syndikate eingliederten. Zerrissen so die Fachvereine die Berufsträger nach den Fächern, so schieden die Gewerkschaften dazu noch nach Klassen und parteipolitischen Gesichtspunkten. Und beide mußten so das Bewußtsein vernichten, einem Beruf anzugehören, der sich auf einem all diesen Berufsträgern gemeinsamen Fundament und auf einer gemeinsamen Geisteshaltung gründet.

Das Ergebnis dieser Entwicklung ist bekannt. Sie hätte sich im überwundenen Staatssystem noch

weit unheilvoller ausgewirkt, als es der Fall war, wenn nicht innerhalb des Berufskreises eine Hemmung vorhanden gewesen wäre: die berufsständischen Verbände. Diese hielten den Berufsgedanken wach; sie versuchten die Berufsträger zu sammeln über Fächer hinweg, sie kämpften, allen Anfeindungen und Verleumdungen trotzend, mit Standhaftigkeit und von Idealismus beseelt gegen den liberalistisch-marxistischen Strom und für die Ueberwindung der Klassenspaltung und des Klassenkampfes durch die Bildung der Berufsstände mit der Pflege des Berufsethos und der Berufskameradschaft.

Bei solcher Einstellung war es eine Selbstverständlichkeit, daß diese Verbände die Nationalsozialistische Revolution nur freudig bejahen konnten; bedeutete doch die Weltanschauung des Nationalsozialismus die seelische Fundamentierung ihrer geistigen Haltung und damit die in greifbare Nähe gerückte Verwirklichung des verfochtenen Zieles.

Mehr als 2 Jahre sind verflossen, seitdem die gewaltige Umwälzung die seelische und geistige Haltung des ganzen Volkes zu wandeln begann, seitdem aber auch ungeheure Arbeit auf dem wirtschaftlichen Gebiete und in der Arbeitsbeschaffung vollbracht wurde. Noch ist alles im Flusse, wie es auch nicht anders sein kann. Es wäre ungerrecht, aber auch engstirnig, wollten die technisch-naturwissenschaftlichen Berufsträger darüber rechten, daß sich ihre Blüentrenräume nicht schon in dieser kurzen Zeitspanne erfüllt haben. Eine in über 100 Jahren erfolgte Fehlentwicklung läßt sich nicht in so kurzer Zeit richtigstellen; und es ist ferner zu bedenken, daß — im neuen Staat erst recht — alles erkämpft werden muß, erkämpft durch Leistung und Opfer im Dienste für Volk und Staat.

Zweifelloso waren die berufsständischen Verbände in der Vergangenheit Kämpfergemeinschaften, und sie fochten als solche gegen eine ihnen feindliche Umwelt. Diese Gegnerschaft ist beseitigt; und nun müssen die Verbände erst recht Kämpfergemeinschaften sein für den nationalsozialistischen Staat und für die Nutzbarmachung ihrer geistigen Kräfte zum gemeinen Besten.

Im Wesen des Nationalsozialismus liegt die Konzentration, die Ueberwindung der Spaltungen und Zerreißung, die eine natürliche Folge des Individualismus sind.

Die Weltanschauung des Nationalsozialismus überwindet die Klassenspaltung durch seine fundamentale Idee der Ueberordnung von Volk und Staat, der gliedhaften Verbundenheit der Menschen untereinander und mit der Wesenheit ihrer Gesellschaft. Durch die Errichtung der Deutschen Arbeitsfront fand dieser Gedanke sichtbaren Ausdruck und Verwirklichung.

In organismischem Zusammenhang damit steht die Wiederherstellung des Berufsbegriffes in seinem ursprünglichen ethischen Charakter, wodurch die „Arbeit“ im Beruf verwurzelt und ihre Entwürdigung durch ihre Charakterisierung als „Ware“ beseitigt wurde. Der Beruf tritt wieder in den Vordergrund. Und deshalb muß auch die Aufspaltung in Fächer durch den Beruf überwunden werden.

Wie die „Konzentration“ der Menschen zur Volksgemeinschaft, entsprechend der Tatsache, daß es sich dabei um ein seelisch-geistiges Problem handelt, durch die Beseitigung der Ursachen der Zersplitterung erreicht werden mußte und erreicht wurde, und nicht etwa lediglich durch organisatorische Maßnahmen, so kann auch die Zersplitterung der Berufe in Fächer nicht durch mehr oder weniger mechanische Summierung der Fächer und der Berufsfunktionen beseitigt werden. Hier wie dort handelt es sich um ein geistiges Problem: um das Bewußtsein der Berufsverbundenheit und der Berufsverpflichtung. Wie die Volksgemeinschaft übergeordnete Wesenheit und der einzelne gliedhaft mit ihr verbunden ist, so ist auch der Beruf übergeordnet, und der einzelne ist gliedhaft mit seinem Beruf verbunden. Deshalb kann auch eine organisatorische Zusammenfassung der in einzelne Fächer getrennten Berufsträger durch die Zusammenfassung der fachlichen Vereinigungen allein nicht die notwendige „Konzentration“ schaffen, nicht das geistige und kameradschaftliche Band, nicht die innere Verpflichtung gegenüber dem Berufe und seinen höheren Aufgaben in Volk und Staat und nicht neben der seelischen auch die geistige Verwurzelung in der Idee der Volksgemeinschaft fundieren.

Während in anderen Berufen (Rechts-, Heil-, Erzieher- usw. /berufen) trotz fachlicher Aufspaltung das Bewußtsein der gemeinsamen Berufsverpflichtung auch in der Vergangenheit nie ganz erloschen war, muß dieses im technischen Berufe von Grund auf erst aufgebaut werden. Während andere Berufe im Bewußtsein der Allgemeinheit als Berufe leben und deshalb auch öffentliches Interesse und Berufsraum haben, ist der technische Berufsträger bisher fast nur als „Fachmann“ in Erscheinung getreten, nicht aber als Glied eines Berufes. Da die „Technik“ fast ausschließlich Sache der privaten Wirtschaft und ihres Gewinnstrebens war, ist auch der Träger dieser „Technik“ von untergeordneter Bedeutung geblieben, und sein Berufsraum wurde deshalb auch mehr und mehr eingeengt.

Im neuen Staat gewinnt aber die „Technik“ grundlegende Bedeutung für den Staat, weil ohne sie ein sozialistischer Staat nicht bestehen könnte. Freilich muß dazu die „Technik“ entliberalisiert werden. Das aber setzt voraus, die Entliberalisierung

der Berufsträger. Wer für den sozialistischen Staat kämpft, muß für die Entliberalisierung der technischen naturwissenschaftlichen Berufsträger kämpfen durch die Bildung ihrer Berufsstände; denn dadurch wird das geistige Problem gelöst: die organische Eingliederung der Berufsträger in Volk und Staat, der Ingenieur und Technik in die Kultur, der technischen naturwissenschaftlichen Arbeit in die Gesellschaftsarbeit und ihre Lösung aus einseitiger wirtschaftlicher Verstrickung.

So sehr die Wichtigkeit und Notwendigkeit der fachlichen Gemeinschaftsarbeit neben der zumeist in der industriellen Wirtschaft sich vollziehenden fachlichen Berufsarbeit anerkannt werden muß, so ist doch festzustellen, daß durch diese Arbeit allein der höhere Zweck nicht erreicht werden kann, daß damit auch die im Interesse des Staates liegende Weitung des Berufsraumes nicht zu erzielen ist. Und auch die fachliche Gemeinschaftsarbeit kann nur den notwendigen Erfolg haben, wenn sie von dem Berufsgeist und der Berufsgesinnung getragen wird.

In den berufsständischen Verbänden ist diese Erkenntnis lebendig. Es lag im Wesen der vergangenen Entwicklung, daß diese Verbände bisher versucht haben, diese Gedanken jeder für sich auf ihren jeweiligen Sondergebieten vorwärts zu tragen. Das Bewußtsein der Gemeinsamkeit der Idee und des gemeinsamen geistigen Fundamentes aller einzelnen Gruppen konnte aber erst durch die seelische Umwandlung durch den Nationalsozialismus zum Durchbruch kommen.

Als Ergebnis dieses Umbruches und mit der Blickrichtung auf den großen gemeinsamen Beruf, als dessen Glieder und Diener sie sich sehen, haben sich berufsständische Verbände im technischen Berufskreis zur Gemeinschaftsarbeit zusammengefunden und als Organ derselben einen „Reichsausschuß technischer naturwissenschaftlicher Berufsstände“ eingesetzt.

Seine Geisteshaltung und seine Zielrichtung werden gekennzeichnet durch folgende

Leitsätze:

I.

Die berufsständischen Organisationen:

Verband Deutscher Diplom-Ingenieure E.V.

Deutscher Ingenieur-Verband E.V.

Reichsverband Deutscher Baumeister E.V.

sehen ihre Pflicht darin, dem nationalsozialistischen deutschen Volk und Staat mit allen Kräften zu dienen und die geistigen Kräfte der Berufsträger für Volk und Staat nutzbar zu machen.

II.

Sie erstreben zur dauernden und wirkungsvollen Erfüllung dieser Verpflichtung die organische Eingliederung der technischen naturwissenschaftlichen Arbeit in die Gesellschaftsarbeit und deshalb die organische Eingliederung der technischen naturwissenschaftlichen Berufe in Volk und Staat.

III.

Sie sind überzeugt, daß diese im Interesse von Volk und Staat liegende Eingliederung nur dann eine organische und ihrem Zweck wahrhaft die-

nende ist, wenn im technischen naturwissenschaftlichen Berufskreis die Berufsstandbildung durchgeführt wird.

IV.

Sie fassen den Berufsstand auf als Geistesgemeinschaft der Berufsträger mit innerster Verpflichtung gegenüber Volk und Staat, als Leistungsgemeinschaft, getragen von Berufsethik und Berufsverbundenheit aller seiner Glieder.

V.

In einheitlicher Ausrichtung auf dieses Ziel, in

leidenschaftlichem Wollen, Volk und Staat zu dienen und geistig verbunden im Berufe haben sie zur Gemeinschaftsarbeit für das Ziel den „Reichsausschuß technischer naturwissenschaftlicher Berufsstände“ eingesetzt.

VI.

Der Reichsausschuß erstrebt eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen für sein Ziel in Frage kommenden Stellen und Körperschaften im nationalsozialistischen Staat.

Dr.-Ing. W. Scholz in Berlin:

Die Stellung des Werkverkehrs in der deutschen Wirtschaft

Von den innerhalb der Fachgruppe „Straßen- und Kraftverkehr“ auf dem „Tag der deutschen Technik“ in Breslau (4. bis 8. Juni 1935) gehaltenen Vorträgen geben wir nachstehenden Vortrag auszugsweise wieder im Hinblick auf die besondere Bedeutung des behandelten Gebietes.

Die Schriftleitung.

Durch die Entwicklung der Kraftfahrzeuge sind wir jetzt im Begriffe, zu neuen und grundlegend verändernden Bedingungen des Verkehrslebens zu kommen, so daß wir mit Recht von einem völligen Auf- und Umbruch des Landverkehrs sprechen können, nachdem ein Jahrhundert lang der Schiene die Entwicklung im Landverkehr gehörte. Bei dem gewaltigen Aufschwung der kapitalistischen Verkehrsentwicklung, bei der Entstehung geschlossener, politisch wie wirtschaftlich gefestigter Staaten müssen wir dem Problem des Verkehrs bei ihrer überragenden Bedeutung für den kulturellen und wirtschaftlichen Fortschritt der Welt die ihr gebührende Würdigung zuteil werden lassen. Wenn das Kraftfahrzeug dem Streben nach gründlicherer Erforschung der Verkehrsvorgänge wieder einmal einen entscheidenden Antrieb gab, dessen Auswirkungen wir nicht nur in einer gewaltigen Evolution auf dem Gebiete des Schienenverkehrs und seiner Bedienung zu erkennen vermögen, so kann ein derartiger Aufbruch nur erklärt werden aus technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Vorteilen eines neuen Verkehrsinstrumentes, das mit diesen Eigenschaften seine entscheidende Bedeutung im Verkehrswesen kennzeichnete. In diesem Abschnitte der Entwicklung formte sich der Begriff des Werkverkehrs. Unter Werkverkehr pflegt man jenen Verkehr zu verstehen, der von einzelnen Produktions- oder Handelsunternehmen auf eigenen Fahrzeugen zum Zwecke der Beförderung eigener Erzeugnisse ausgeführt wird. Der Werkverkehr ist nicht etwa die Erfindung des Kraftwagens, sondern vielmehr eine wichtige zu manchen Zeiten ausschlaggebende Form der Verkehrsorganisation.

Mit der Vorherrschaft der Eisenbahnen im Verkehr trat die Bedeutung des Werkverkehrs stark zurück. Die wirtschaftsgeographische Lage Deutschlands mit seinem westlichen industriellen und östlichen agrarischen Teil veranlaßte die Eisenbahnen besonders ein Fernbeförderungssystem auszubauen. Demgegenüber traten die damals allerdings noch kaum erkennbaren Bedürfnisse eines Flächenverkehrs in den Hintergrund. Man konnte sich damals nicht im klaren sein, daß mit einer solchen Richtung der Beginn zu einer Entwicklung gelegt wurde, die sich später mit dem Auftreten des Kraftwagens als falsch erweisen mußte. In dieser Be-

trachtung der Entwicklung der Schiene kann kein wie nur irgend gearteter Vorwurf liegen. Es ergibt sich jedoch die Notwendigkeit, die heute in rückschauender Hinsicht leicht festzustellende gebundene Entwicklung der Schienenbahnen in ihren krasssten Punkten zu liquidieren und ihre weitere Entwicklung in Bahnen zu lenken, bei denen alle am Verkehr Beteiligten nur Vorteile haben und die Volkswirtschaften vor vermeidbaren Verlusten bewahrt bleiben.

Nach einer Statistik im Juli 1934 setzt sich die Zahl der im Werkverkehr tätigen Fahrzeuge aus 73 088 Lastkraftwagen von 1 bis 2 t Tragfähigkeit und 49 805 Lastkraftwagen von mehr als 2 t Tragfähigkeit, also insgesamt rund 65 vH. des gesamten Lastkraftwagenbestandes. Dieser Zahl stehen gegenüber 14 866 Lastkraftwagen bei der Eisenbahn und dem Transportgewerbe, d. h. 7,9 vH. des Gesamtbestandes. Das Verhältnis dieser im Transportgewerbe tätigen Fahrzeuge zu den im Verkehr eingesetzten Lastkraftwagen ist demnach rund 1:8. Das Uebergewicht des Werkverkehrs über den gewerblichen Güterverkehr läßt den Schluß zu, daß bisher weder ein gewerblich betriebener Güterverkehr noch die Eisenbahn den jeweils auftretenden spezifischen Beförderungsbedürfnissen zu entsprechen vermochten. Offenbar stand aber beim Werkverkehr nicht so sehr die Frage der Kosten im Vordergrund als vielmehr die Frage der zweckmäßigsten Organisation der eingesetzten Verkehrsmittel; fast ausschließlich hat auch die Frage nach der technischen Eigenart des jeweils gewählten Transportmittels das Verhalten der Unternehmer bestimmt.

Wenn auch der Werkverkehr einen wesentlichen Faktor des Lastkraftwagenverkehrs darstellt, so darf doch, um die Entwicklung der Landverkehrsmittel in richtige Bahnen zu lenken, der Kraftverkehr nicht losgelöst für sich betrachtet werden. Einen wesentlichen Faktor in der Preisgestaltung der Güter bilden die Transportkosten. Die deutsche Wirtschaft wendet jährlich 6 bis 8 Milliarden RM für Transportkosten auf. Eine entscheidende Veränderung im deutschen Verkehrswesen muß also auch den Zweck verfolgen, den Gesamtbetrag dieser Kosten zu ermäßigen. Neben der technischen Entwicklungsstufe, die die Kraftfahrzeuge er-

reicht haben, war die Ueberteuerung bestimmter Verkehrsarten eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Entwicklung des Kraftverkehrs, insbesondere der Werkverkehr hat hier Schrittmacherdienste geleistet. Das Tarifsystern der Reichsbahn belegt bestimmte Güterarten mit hohen Transportkosten, läßt aber die Frage unberücksichtigt, ob auch die Hersteller dieser Güter zur Tragung dieser höheren Transportkosten in der Lage sind. Für viele Zweige der Fertigung lag es sehr nahe, sich die durch den Kraftwagen geschaffene Voraussetzung einer Transportermäßigung nutzbar zu machen. Dazu kamen transporttechnische Erwägungen: die Schienenbahn ist für die Bewältigung von Massengütern über weite Entfernungen geeignet. Wo immer sie versucht hat, einen Flächenverkehr aufzubauen und im Rahmen dieses Verkehrs kleine und kleinste Gütermengen zu befördern, bedurfte es eines weitaus größeren Aufwandes als ihn das Ergebnis rechtfertigte. Sie bemühte sich immer wieder um eine Auflockerung des Schienenverkehrs durch schnellfahrende Leichtgüterzüge, Behälterverkehr und Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Güterwagen. In kostenmäßiger Hinsicht bleiben diese Ersatzleistungen unwirtschaftlicher als ein Werkverkehr. Der Behälterverkehr verursacht im Durchschnitt einen Mehraufwand von 20 RM je Tonne (Kleinbehälterverkehr).

Die offenkundigen Mängel des Schienenverkehrs versucht die Reichsbahn insbesondere auf dem Gebiete des Nahverkehrs und des Flächenverkehrs durch stärkeren Einsatz von Lastkraftwagen zu mildern. Die Betrachtungen über die durch den Werkverkehr ausgelöste Umgestaltung des deutschen Verkehrs wesens sind in der Erfahrung begründet. Zu diesen Gesichtspunkten kommen neue hinzu: der eindeutige und unablenkbare Motorisierungswille unseres Führers und Reichskanzlers und der Bau der Reichsautobahnen. Eine planmäßige und gewollte Vermehrung des Kraftwagenbestandes in Deutschland führt zu einer gewissen Beeinträchtigung des nichtmotorisierten Verkehrs. Die Wirkung auf den Schienenverkehr wird nicht ausschließlich darin liegen, daß die Quantität der Verkehrsleistungen auf der Schiene zurückgeht, sondern vielmehr darin, daß das Wesen des Schienenverkehrs überhaupt sich ändern wird. Ein ausgeprägter Motorisierungswille schließt seiner Natur nach

die fortschritts hemmende Rücksichtnahme auf überkommene Einrichtungen aus. So wird die Zukunft den Schienenverkehr unter dem Gesichtspunkt der Möglichkeiten betrachten, die ihm bei einem schnell sich aufwärts entwickelnden Kraftverkehr verbleiben.

Durch den Bau der Reichsautobahnen gewinnt heute über den Werkverkehr hinaus der gewerbliche Güterverkehr erhöhte Bedeutung. Wichtig ist hierbei die Frage der Auslastung. Im allgemeinen erreicht der gewerbliche Güterfernverkehr eine Auslastung von 70 bis 80 vH. (der Werkverkehr etwa 60 vH.). Die fertiggestellten Reichsautobahnen werden diese Frage für den gewerblichen Güterfernverkehr noch günstiger gestalten. In diesen Wochen wird lebhaft gearbeitet an der gesetzlichen Grundlage für den gewerblichen Güterfernverkehr auf Lastkraftwagen. Die in Aussicht gefaßte Regelung lehnt sich stark an jene an, wie wir sie heute schon in Gestalt der Laderaumverteilung G.m.b.H. vor uns sehen. Wenn der Gesetzentwurf zwar die privatwirtschaftliche Basis für die weitere Zukunft des Güterfernverkehrs auf Lastkraftwagen schafft, so läßt er doch die Frage des Kraftwagentarifs offen, sie soll in späteren Verhandlungen geklärt werden. Daß später jeder Kraftwagentarif aufgebaut sein muß auf die Selbstkosten des Kraftwagens, wo der Begriff „Selbstkosten“ durchaus nicht im engen Sinne des einzelnen Fahrzeuges ausgelegt werden darf, ist für uns eine Selbstverständlichkeit, die sich aus jeder wirtschaftlichen Betriebsführung ergibt. Im vordringlichen Interesse der deutschen Gesamtwirtschaft liegt es aber, daß keine gesunde Entwicklungsmöglichkeit abgeriegelt und damit wiederum ein unnatürliches und verzerrtes Wettbewerbsverhältnis herbeigeführt wird. Man kann infolgedessen nichts Besseres tun, als eine Rahmenregelung zu schaffen, die zwar jede unnatürliche Entwicklungsrichtung sperrt, jeder natürlichen, im Wesen des Kraftwagens liegenden Tendenz aber völlig freie Entfaltung erlaubt; denn ein so sich frei entwickelnder Kraftwagenverkehr wird nicht nur das Blut sein, das in den vom Nationalsozialismus neu geschaffenen Verkehrsadern pulsiert, sondern er wird auch ein entscheidender Schritt auf dem Wege zu einer Vermehrung der deutschen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und des deutschen Wohlstandes darstellen.

Vom Arbeitsraum der Diplom-Ingenieure

Juni 1935 / Erstes Halbjahr 1935.

Wenn am Schluß des¹ letzten Berichtes gesagt wurde, daß in der Nachfrage nach freien Kräften „ein gewisser Beharrungszustand näher gerückt ist“, so daß die Zahl der Stellenangebote nur noch wenig Veränderungen unterworfen sein dürfte, so hat der Monat Juni das zunächst bestätigt.

Aus der Uebersicht I geht hervor, daß die Gesamtzahl der gemeldeten offenen Stellen zwischen den beiden vorhergehenden Monaten liegt. Das zweite Vierteljahr 1935 hat gegenüber dem ersten Vierteljahr eine erneute fühlbare Steigerung der Angebote gebracht, und zwar von einem Monatsdurchschnitt von 477 im ersten Vierteljahr auf 520 im zweiten Vierteljahr 1935.

Für das erste Halbjahr 1935 ergab sich somit ein Angebot von freien Stellen von rund 498 im Monatsdurchschnitt. Ein Vergleich mit den Vorjahren zeigt das erste Schaubild; hier sind die Monatsdurchschnitte in den einzelnen Vierteljahren der Jahre 1924 bis 1935 aufgetragen, und die Schaulinie ergibt ein zutreffendes Bild des Verlaufes der deutschen Wirtschaftslage in diesem Zeitraum. Sie zeigt, daß der erreichte Stand der Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften wieder zwischen 1928 und 1929 liegt und nach dem Höhepunkt von 1927 strebt. Die letzten Veröffentlichungen über den Stand der industriellen Beschäftigungen gehen mit dieser Feststellung gleich.

Die Gesamtentwicklung in der Nachkriegszeit kennzeichnet das zweite Schaubild, in dem die angebotenen freien Stellen im Monatsdurchschnitt der Jahre 1921 bis 1935 eingetragen sind. (Linie 1.) Darnach hatte das Jahr 1934 das Jahr 1929 erreicht und das Jahr 1935 strebt klar nach dem Durchschnitt des Jahres 1928. Diese Linie zeigt deutlich auch die verschiedenen Ab-

¹ Technik und Kultur 26 (1935) 96—97.

Uebersicht I

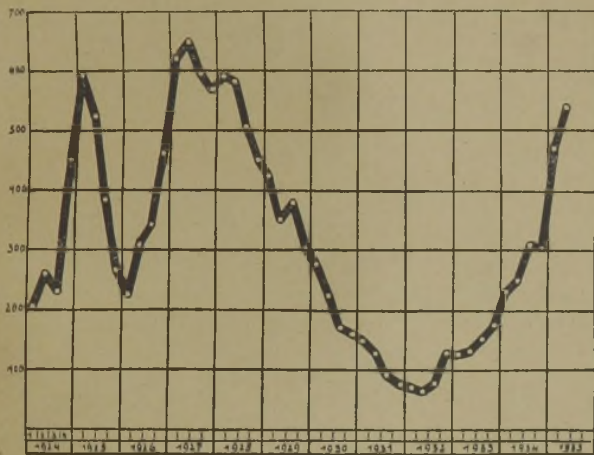
Gesamtzahl der offenen Stellen für Diplom-Ingenieure in den einzelnen Monaten und Vierteljahren 1932 bis 1935.

Monat	1932	1933	1934	1935
Januar . . .	67	104	300	480
Februar . . .	78	134	350	466
März	66	144	343	484
1. Vierteljahr .	211	382	993	1430
April	79	146	343	502
Mai	55	141	354	538
Juni	60	123	371	520
2. Vierteljahr .	194	410	1068	1560
Juli	66	122	396	
August	91	149	410	
September . . .	81	179	427	
3. Vierteljahr .	238	450	1233	
Oktober	134	157	416	
November	133	186	393	
Dezember	117	193	395	
4. Vierteljahr .	384	536	1204	
Gesamt	1027	1778	4498	

Uebersicht II

Stellenangebote in den Hauptfachgebieten für Diplom-Ingenieure in den einzelnen Monaten und Vierteljahren 1933 bis 1935.

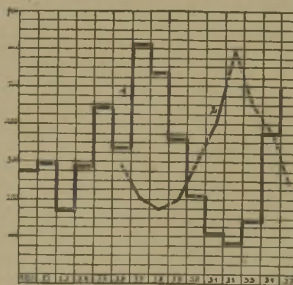
Monat	1933				1934				1935			
	A	B	Mw	St	A	B	Mw	St	A	B	Mw	St
Januar	18	5	62	19	41	43	184	32	58	53	309	60
Februar	20	16	64	34	85	49	180	36	28	61	329	48
März	30	15	68	31	51	47	209	36	44	58	327	55
1. Viertelj.	68	36	194	84	177	139	573	104	130	172	965	163
April	16	24	79	27	24	46	231	42	20	71	363	48
Mai	17	17	71	36	32	50	234	33	26	64	394	54
Juni	15	15	63	30	23	70	234	44	22	93	357	48
2. Viertelj.	48	55	213	93	79	166	699	124	68	228	1114	150
Juli	28	8	66	20	29	52	276	39				
August	23	16	90	20	51	78	251	30				
Septemb.	26	32	88	33	54	59	252	62				
3. Viertelj.	77	56	244	73	134	189	779	131				
Oktober	21	25	86	25	42	67	269	38				
Novem.	22	29	105	30	24	72	244	53				
Dezemb.	28	27	107	31	22	47	254	72				
4. Viertelj.	71	81	298	86	88	186	767	163				
Gesamt	264	229	949	336	478	680	2818	522				
Jahresz.	1778				4498							



1. Schaubild.

schnitte der wirtschaftlichen Entwicklung der Nachkriegszeit: der Anstieg in der Scheinkonjunktur der beginnenden Inflation (1921, 22); die starke Störung durch den Ruhrkrieg und die völlige Geldentwertung (1923); den Wiederanstieg nach Ueberwindung der Inflation (1924); die Schrumpfung infolge des Kapitalmangels und der Tributleistungen (1926); der scharfe Anstieg durch das Einpumpen fremder Gelder in die gesamte Wirtschaft (1927) und schließlich der Zerfall, der sich unaufhaltsam fortsetzte (1928 bis 1932); schließlich der stetige und schärfer werdende Anstieg nach der nationalsozialistischen Umwälzung (1933—35).

Im zweiten Schaubild ist eine Linie „2“ eingezeichnet. Sie stellt dar die Zahl der Zifferanzeigen in vH. der Anzeigen, unter Nennung der ausschreibenden Stelle („offene Anzeigen“). Es zeigt sich klar die Abhängigkeit der Zahl der Zifferanzeigen von der Lage des Arbeitsraumes, indem diese Zahl regelmäßig mit



2. Schaubild.

Besserung der Lage bzw. dem wachsenden Angebot freier Stellen fällt und umgekehrt. So trafen im Jahre des Tiefstandes (1932) auf 100 offene Stellenanzeigen 600 Zifferanzeigen, im ersten Halbjahr 1935 dagegen nur 237. Und auch diese Zahl ist absolut genommen noch reichlich hoch. Man kann immer wieder feststellen,

daß Zifferanzeigen veröffentlicht werden, die keine innere Berechtigung für ihre Anonymität haben. Aber diese leidige Frage wird, wie so manche andere des Arbeitsraumes, erst befriedigend gelöst werden können, wenn der Ingenieurberuf selbst eine befriedigende Regelung erfahren hat.

Die Aufteilung der gemeldeten offenen Stellen auf die Hauptfachrichtungen ergibt sich aus der Uebersicht II, in der bedeuten:

- A: Stellen ohne vorgeschriebene Fachrichtung, Verwaltung, kaufmännische Tätigkeit u. ä.
- B: Bauwesen, Hochbau, Architekten, Tiefbau usw.
- Mw: Maschinenwesen, Maschinenbau, Elektrotechnik, Schiff- und Schiffsmaschinenbau, Luftfahrttechnik.
- St: Stoffwirtschaft, Chemie, Hüttenwesen, Bergbau.

Man erkennt aus den Zahlen, daß das Maschinenwesen (Mw) bestimmend für die gesamte Arbeitsraumlage ist. Beachtlich ist der Aufschwung des Bauwesens, in dem im Monat Juni die Höchstzahl freier Stellen seit dem Tiefstand erreicht wurde.

Dipl.-Ing. K. F. Steinmetz.

Lynkeus:

Rundblick

Durch eine Anordnung der Reichskammer der bildenden Künste wurden die im Architektenberufe bestehenden Verbände und damit auch der Bund deutscher Architekten (BDA) aufgelöst; seine Mitglieder sind nunmehr unmittelbare Mitglieder der Kammer.

*

Am 26. Juni d. J. fand in Berlin die erste Arbeitstagung der Reichsbetriebsgemeinschaft „Steine und Erde“ statt. Die Tagung bezweckte die „Schaffung einer Basis gläubigen Vertrauens zwischen den verantwortlichen Männern der Wirtschaft, der Betriebe und der Arbeitsfront“, die Vertiefung des Geistes der Betriebsgemeinschaft und die Vermittlung neuen Wissens. Nach Begrüßung der Teilnehmer durch den Reichsbetriebsgemeinschaftsleiter Dr. Klose wies Stabsobmann der NSBO, Dr. Hupfauer, darauf hin, daß es einer noch langwierigen Erziehungsarbeit bedürfe, um das deutsche Volk zu einem instinktiv richtigen sozialistischen Denken und Handeln zu führen. Weiter sprachen: Pressewalter Stein über „Arbeitertum im neuen Staat und die Aufgabe der Presse“, Leiter des Amtes für Arbeitspolitik, Mende, über „Gemeinschaftsgeist“ (wobei er sich gegen die Außenseiter wendete, die sich schon früher den Organisationen ferngehalten hätten und heute für den Betrieb eine Gefahr bedeuteten; er wendete sich ferner gegen die Lohnforderungen, die sich jetzt noch nicht erfüllen ließen, man dürfe nicht das jetzt geschaffene Große dadurch gefährden, daß die Revolution zu einer Lohnrevolte werde); schließlich Generaldirektor Vögler, Stellvertretender Leiter der Reichsbetriebsgemeinschaft und Leiter der Hauptwirtschaftsgruppe VI (er sprach sich für einen sozialen Leistungslohn, anständige Behandlung der Gefolgschaft und anständige Arbeitsplätze aus und schloß: „wenn wir planvoll zusammenarbeiten, so werden wir zu gesünder Arbeit und zu gesünderen Lohnverhältnissen gelangen“).

*

Der Bayerische Ministerpräsident veröffentlichte sein an den Rektor der Universität München (im Anschluß an das Stiftungsfest der Universität) gerichtetes Schreiben, das allgemeine Beachtung verdient. Ministerpräsident Siebert führt zwei Punkte an: einmal die Tatsache, daß die Beteiligung an den Preisaufgaben im abgelaufenen Universitätsjahr eine geringe und wenig fruchtbare gewesen sei; zum anderen, „daß an dem Ehrentage der Universität . . . nicht einmal 25 vH. der Dozentschaft teilgenommen hat“. In einem Antwortschreiben bedauert der Rektor und mißbilligt diese geringe Beteiligung der Dozentschaft. Gründe für diese doch wohl recht auffällige Erscheinung werden nicht angegeben.

*

Der Reichsminister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung hat (Reichsgesetzblatt I, 751) eine Anordnung (vom 21. März 1935) erlassen über die Ernennung und Entlassung der Beamten und der Lehrpersonen an den öffentlichen Schulen im Bereiche des Reichs- und Preuß. Ministeriums für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung. Darnach hat sich der Reichsminister vorbehalten:

a) bei Reichsbeamten: die komm. Bestellung zu Aemtern der Reichsbesoldungsgruppen A2c und auf-

wärts und die Aufhebung solcher Bestellungen; ferner die Ernennung und Entlassung der Inhaber von Planstellen der Reichsbesoldungsgruppen A2d bis A4c;

b) bei Preuß. Beamten: die komm. Bestellung und Aufhebung solcher bei Aemtern der preuß. Besoldungsgruppen A2b und aufwärts, soweit sich der Ministerpräsident diese Befugnis nicht vorbehalten hat; ferner die Ernennung und Entlassung der planmäßigen Beamten der preuß. Besoldungsgruppen A2c bis A3c und der Besoldungsgruppe A4b, soweit ruhegehaltfähige Zulagen in Höhe von 700 oder 500 RM gezahlt werden, ferner der Fachschullehrer und der außerplanmäßigen Lehrpersonen an Staatlichen Fachschulen.

*

Wie die Tagespresse berichtete, hielt Reichsminister Dr. Rust anlässlich der 25-Jahrfeier der Technischen Hochschule Breslau eine Ansprache, in der auf die veränderte Grundlage der Technischen Hochschule Breslau infolge des Verlustes schlesischen Industriegebietes hinwies und weiter ausführte:

„. . . Aber wir wollen nicht über materielle Verluste klagen, denn aus diesem Schicksal heraus wurde der deutsche Mensch geboren, der durch die Not der Zeit gelernt hat, sich auf den ihm gebliebenen Raum zu beschränken. Diese neue Lage stellt auch neue Anforderungen an die Leistungen der Technischen Hochschule im Osten. Es darf nicht mehr sein, daß mangelhafte Vorbildung begabte deutsche Arbeitsmenschen an der Weiterentwicklung hemmt. Wir werden daher die Türen der Fachschulen weit öffnen müssen; denn, wenn einer Zahl von nur noch 600 Studenten in Breslau eine Ueberzahl von Dozenten gegenübersteht, so ist das ein Zustand, der sich auf die Dauer nicht wird halten lassen.“

*

Reichsminister Dr. Goebbels sprach am 26. Juni 1935 zu den Teilnehmern des zweiten Lehrganges der Reichspresseschule (Anwärter für den Schriftleiterberuf) Worte, die zweifellos von allgemeiner Bedeutung sind und weitgehendste Beachtung verdienen. Nach Presseberichten führte Dr. Goebbels u. a. aus:

„. . . Wenn mir mitgeteilt wird: daß sich die allgemeinen Bildungs- und Wissensverhältnisse in Ihrem Kreise auf einem wenig erfreulichen Niveau befinden, so können Sie sich denken, daß ich einem solchen Zustand vielleicht zwei Monate zuschauen kann, aber nicht länger. Es ist keine Entschuldigung, wenn man sagt, die Schuljahre hätten nicht genug Wissen geboten. Sie können auch nicht sagen: Wir kommen aus kleinen Verhältnissen und haben nicht die Möglichkeit gehabt, uns weiterzubilden. Gerade hier in Berlin wird Ihnen wie sonst nirgendwo Gelegenheit in Hülle und Fülle geboten, das allgemeine Wissen zu ergänzen und zu vertiefen. Die Männer, die heute Deutschland regieren, kommen fast alle aus kleinen Verhältnissen. Sie sind auch nicht in Palästen

geboren und haben sich emporgearbeitet durch eigenen Fleiß und durch eigene Kraft.

Es scheint, daß einige von Ihnen ihren Aufenthalt in Berlin als eine Art Erholungsurlaub ansehen. In Berlin ist man etwas anderes gewohnt; hier arbeiten Millionen vom frühesten Morgen bis in die Nacht, um das tägliche Brot zu haben. Diese müssen Ihnen zum Beispiel dienen.

Ich werde für den nächsten Kursus strengere Auslesegesetze in Anwendung bringen, und ich kann Sie auf das bestimmteste versichern, daß ein Journalist, der nicht über ein gewisses Maß von Wissen und Charakter verfügt, in die Presseliste einfach nicht aufgenommen wird. Er kann dann alles andere werden, aber nicht Schriftleiter. Daß die Presse auf ein schlechtes Bildungsniveau heruntersinkt, lasse ich um so weniger zu, als dann Journalisten solcher Art später die Freiheit der Meinung für sich reklamieren.

Wer sich an Arbeit vorbeidrückt in der Annahme, daß es in Deutschland nur mit Gesinnung getan wäre, der befindet sich auf einem sehr verhängnisvollen Holzwege. Der neue Staat wird einmal die rechte Gesinnung als etwas Selbstverständliches voraussetzen müssen. Es sollen hinzukommen: Wissen und Können, Fleiß und Beständigkeit, Charakter und Aufrichtigkeit...“

*

Auf dem „Tag der deutschen Technik“ in Breslau sprach u. a. Dr.-Ing. Runge, Berlin, über „Der technische Sachverständige als Träger deutschen Rechtsempfindens“ und führte etwa folgendes aus:

Die fehlerhafte Erkenntnis des Begriffs „Sachverständiger“ in den letzten Jahrzehnten ist ein Hauptgrund für die zahlreichen im Sachverständigenwesen festzustellenden Mängel. Der Sachverständige soll nicht nur sachkundig sein, er muß vielmehr als besondere Eigenschaft auch Verständnis für das Recht und die Pflicht des einzelnen gegenüber dem Staate, d. h. der Allgemeinheit besitzen und damit eine besondere weltanschauliche Zuverlässigkeit aufweisen. Nur dann kann er auf den Hauptgebieten seiner Tätigkeit auch Leistungen hervorbringen und Anerkennung finden.

Der technische Sachverständige hat die Rechte und Pflichten der Einzelperson gegenüber der Gesamtheit und umgekehrt der durch Schaffung der technisch-wissenschaftlichen Grundlagen zu wahren. Er soll aus seiner praktischen Erfahrung heraus zu seinem Teil die Wege für eine Fortentwicklung von Gesetz und Recht aufzeigen. Auf diese Weise können z. B. Städtebau und Landesplanung, Fragen der Enteignung und Entschädigung u. a. m. in fortschrittlichem Geiste auch gesetzgebend und rechtlich durch die Tätigkeit des Sachverständigen fortentwickelt werden.

Zu dieser Tätigkeit gehört indes eine unbedingte Freiheit in geistiger und materieller Beziehung. Der Sachverständige darf weder an den Staat, noch an die Wirtschaft gebunden sein. Er muß dieselbe Freiheit und denselben Schutz genießen, wie der Richter, wenn er als Helfer am Recht diesem zur Seite stehen soll.

Diese Tätigkeit setzt eine gewisse Sachkenntnis auf den Gebieten der Gesetzgebung und der Rechtsprechung

voraus. Nur so bleibt der Sachverständige in der erforderlichen Verbundenheit mit dem Recht und seiner Entwicklung. Eine gerechte und angemessene Vergütung der Tätigkeit ist ebenfalls eine Voraussetzung für das Heranwachsen einer zuverlässigen und allen Anforderungen gerecht werdenden Sachverständigenschaft. Auch die Wirtschaft ist auf ein vollkommen zuverlässiges, sachkundiges und weitblickendes Sachverständigenwesen angewiesen. Auch hier dürfen weder geistig noch materiell die Sachverständigen in ihrer Pflichterfüllung beeinflussbar sein.

Die besondere Stellung im Rechts- und Wirtschaftsleben bedingt auch eine nach außen in Erscheinung tretende Charakterisierung des Sachverständigen. Wenn die in Zukunft nach strenger Auswahl durch die berufenen Stellen weltanschaulich sowie technisch-wissenschaftlich erprobten sachverständigen Persönlichkeiten fester als bisher in den Schutz des Staates gestellt werden und ihnen eine Grundlage gegeben wird, die sie geistig und materiell unabhängig und unbeeinflussbar macht, so wird der technische Sachverständige in Wahrheit zum Träger deutschen Rechtsempfindens werden.

*

Eine Kolonialschule für den kaufmännischen Nachwuchs soll in Bremen eingerichtet werden. In Anwesenheit eines Vertreters des kolonialpolitischen Amtes der Reichsleitung der NSDAP fanden dahin zielende Besprechungen statt.

Die Schule soll in enger Verbindung mit dem Deutschen Kolonial- und Ueberseemuseum in Bremen arbeiten. Während seit langem eine landwirtschaftliche Kolonialschule besteht, fehlt es an einer Einrichtung, die dem kaufmännischen Nachwuchs eine systematische Schulung für erfolgreiche koloniale Arbeit vermittelt. Die in Bremen vorhandenen Sammlungen des Kolonialmuseums, die bremische Einrichtung der Im- und Exportschule sowie der Außenhandelsstelle sollen die Grundlage für die neue Schule bilden, die, nicht wissenschaftlich-akademischen Zielen zustrebend, sich bewußt auf die Erziehung zu praktischer Arbeit im Dienste deutscher Kolonialgeltung beschränkt.

*

Einen ausgezeichneten Einblick in die Tätigkeit des Arbeitsdienstes und seine Zusammenarbeit mit dem Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit (RKW) gab eine „Pressebesprechung“, zu der das RKW und die Reichsleitung des Arbeitsdienstes in das „Haus der Deutschen Presse“ am 27. Mai 1935 eingeladen hatten.

Das Ziel der Arbeitsplanung des Arbeitsdienstes folgt aus der Arbeitsaufgabe des Arbeitsdienstes, das deutsche Bauernland zu stärken und zu erweitern. Dieses Ziel ist, vom Blickpunkt der einzelnen Arbeitsdienstabteilungen aus gesehen, zur Zeit bereits als erreicht zu betrachten. Nicht mehr, wie vor zwei Jahren, steht heute nur ein Bruchteil der Abteilungen so, daß dieser Aufgabe nachgekommen werden kann; sondern der Einsatz ist praktisch nunmehr so erfolgt, daß ihre ganze Arbeit der Steigerung unseres Bodenertrages oder der Erschließung unseres Bauernlandes zugutekommt. Vom Blickpunkt, der das ganze Reich überschaut, ist das Ziel der Arbeitsplanung jedoch kaum mehr als vielleicht halbwegs erreicht. Denn von hier aus gesehen, heißt das Ziel, mit geschlossenen Verbänden von Arbeitsabteilungen nach be-

völkerungspolitisch, wirtschaftlich und technisch einheitlich durchgearbeiteten Plänen zunächst vor allem die Gebiete zu besetzen, in denen der Bauer durch falsch gewordene Besitzverteilung, schlechte Absatzlage, mangelhafte Bodenkulturverhältnisse u. dgl. besondere Not leidet, oder wo große kulturfähige Flächen überhaupt ungenutzt geblieben sind. Eine wohldurchdachte Reichsplanung würde darum die Verlegung von noch wohl der Hälfte der Arbeitsdienstabteilungen in die ärmsten und dünnstbevölkerten Gebiete des Reiches fordern. Dies zu erreichen, liegt indes vorläufig noch außerhalb des Vermögens des Arbeitsdienstes.

Ueber die Arbeitsausbildung des Arbeitsdienstführers und ihr Ziel ist gleichzeitig die Öffentlichkeit noch kaum unterrichtet. Dieses Ziel fordert, den unteren Führern die Kenntnis und Fähigkeit von Erdbauhandwerkern und den mittleren und oberen, vom Zugführer an aufwärts, die von Bauleitern für die vom Arbeitsdienst zu erledigenden einfachen Arbeiten am Boden zu vermitteln. Es ist klar, daß schon die geistig richtige Einstellung auf dieses Ziel Zeit erfordert. Denn neue Wege mußten hier beschritten werden. Einmal war die Ausbildungsart auf die Einstellungsbedingungen im nationalsozialistischen Arbeitsdienst, die keine bestimmte Ausbildung für die Führeranwärter vorschreiben, sowie auf seine besondere Lebensform auszurichten; sodann war, anders als in den vorhandenen technischen Lehranstalten, die Ausbildung ausschließlich auf die Fähigkeit abzustellen, die Bodenkulturarbeiten, die für den Arbeitsdienst geeignet sind, auf Grund fertig vorliegender Bauentwürfe fachgerecht auszuführen. Die Kenntnisse, die ihre Entwurfsaufstellung erfordert, waren also aus dem Lehrplan fortzulassen. Den schriftlichen Niederschlag dieser Erfahrungen bilden die Handbücher der Arbeitstechnik des Arbeitsdienstes, wie sie gegenwärtig im Erscheinen begriffen sind, und von denen das erste jetzt vorliegt.

Die Darlegungen fanden eine eindrucksvolle Ergänzung durch einen Film des Arbeitsdienstes, in dem die falsche und richtige Handhabung der Arbeitsgeräte sowie die falsche und richtige Arbeitshaltung gezeigt wurden. Ein weiterer Film „Die Entstehung des Spatens“ fiel nicht wesentlich aus dem Rahmen, wie man ihn bisher gewohnt war; um dem Nichtingenieur einen Einblick in die Herstellung der Geräte zu geben, dazu zeigte zwar dieser Film gute Ansätze, die aber nicht durchgehalten sind.

In einer Schlußansprache zeigte Oberregierungsrat Wolter Weg und Ziel der Zusammenarbeit des RKW mit dem Arbeitsdienst auf, die in der Schaffung von Unterrichtsmitteln für den Arbeitsdienstführer über „Arbeitstechnik“ gipfelt.

¹ Handbuch der Arbeitstechnik. — Heft 2: Vermessungstechnik im Erd- und Kulturbau. — Leipzig und Berlin: B. G. Teubner, 1935.

Von unseren Hochschulen

TH Breslau: Auf Antrag der Fakultät für Bauwesen wurde mit Zustimmung des Reichswissenschaftsministers der o. Professor Domke „in Anerkennung seiner tief-schürfenden und hervorragenden Leistungen als Lehrer und Forscher auf dem Gebiet des Ingenieurbaues zum Dr.-Ing. E. h. ernannt.

TH München: Dozent Dr.-Ing. K. Günther (Eisenbahnbau und -betrieb) ist zum nichtbeamteten a. o. Professor in der Fakultät für Bauwesen ernannt worden.

Zur Wiederbesetzung des o. Lehrstuhles für Chemie an der Universität Berlin ist ein Ruf an den o. Professor der organischen Chemie der TH, Dr. Hans Fischer, (Nobelpreisträger), ergangen.

TH Berlin: Zum o. Professor in der Fakultät für Bauwesen wurde der Dozent für Energiewirtschaft und Hydraulik an der TH München, Dr.-Ing Otto Streck, ernannt.

TH Hannover: Der a. o. Professor in der Fakultät für Bauwesen, Dr.-Ing. R. Finsterwalder, wurde beauftragt, die Geodäsie in Vorlesungen und Uebungen zu vertreten. Prof. Finsterwalder ist in der breiten Öffentlichkeit als wissenschaftlicher Leiter der deutsch-russischen Alai-Pamir-Expedition (1928) und der deutschen Nanga-Parbat-Expedition (1934) bekannt geworden.

Literatur

Neue Bücher:

Sombart, Werner: Deutscher Sozialismus im Urteil der Presse. Ein Zeitbild, zusammengestellt von den Verlegern Buchholz & Weißwange. Berlin: Buchholz & Weißwange G.m.b.H. 1935. 83 und XII Seiten, 1 Tafel: Quellenverzeichnis, 1 Bildnis des Verfassers. Kart. 0,95 RM.

Das Buch Sombarts: „Deutscher Sozialismus“ hat in der deutschen Fach- und Tagespresse einen starken Widerhall gefunden und — wie das bei diesem Thema nicht anders denkbar ist — sich widersprechende Beurteilung erfahren. Es ist ein verdienstvolles Unternehmen des Verlages, daß er, übersichtlich geordnet und durch ein besonderes Quellenverzeichnis leicht benutzbar, eine Sammlung der Beurteilungen herausgegeben hat, die eine hervorragende Ergänzung des Buches darstellt und für die Erkenntnis unserer Zeit unentbehrlich werden wird. Wer nach solcher Erkenntnis ringt, kann weder am Sombartschen Buch, noch an diesem „Zeitbild“ vorübergehen.

K. F. Steinmetz.

50 Jahre Mitteldeutscher Braunkohlen-Bergbau. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Deutschen Braunkohlen-Industrie-Vereins E.V. in Halle (Saale) 1885/1935. Halle (Saale): Wilhelm Knapp 1935. DIN A4, 600 Seiten, zahlreiche Abbildungen in Kunstdruck und Mehrfarbendruck.

Das Buch ist keine Vorgeschichte; es ist die Geschichte des Braunkohlenbergbaus schlechthin. Und wie jede wahrhafte Geschichte die Menschen erfassen muß, die bestimmend den Lauf des Geschehens lenkten, so stellen die Verfasser in den Mittelpunkt dieser Entwicklungsgeschichte die Männer, welche bestimmend waren und sind. So erhebt sich dieses Buch weit über bisher bekannte Jubiläumswerke von Firmen und Gesellschaften, es ist Zeitgeschichte im besten Sinne und damit ein hervorragender Beitrag zur deutschen Geschichte selbst.

K. S. von Schweigen.

Elektrizität und Landwirtschaft

Im Rundblick, Juni-Heft 1935, S. 107, brachten wir eine Notiz, zu der uns das RWE in Essen mitteilte, daß sie nicht den Tatsachen entspricht. Der Berichterstatter hat zwei verschiedene Rechtsstreite durcheinander gebracht. Die erwähnte Entschädigung ist aus anderen Gründen gezahlt worden.