

LAUT NIEDERÖSTERREICH

Der Hauptverein der Ingenieure der
niederösterreichischen Landesverwaltung –
Eine kurze Existenz?

1932 – 1938

*Stollendurchschlagsfeier beim Kraftwerk XI, Oberndorf am
Gebirge, Frühjahr 1923. Aufnahme von Wilert, Traismauer.
EVN-Archiv.*

*Die Erschließung der Wasserkraft und Elektrifizierung des Landes
stellte eine der größten technischen Leistungen während der
Ersten Republik dar.*



Die erste, kurze Episode der Vereinsgeschichte ereignete sich vor dem Hintergrund von vier großen Brüchen in der Geschichte Österreichs: dem Zerfall der Donaumonarchie und der Gründung der Republik Österreich 1918; der Abkehr von einer demokratischen Regierungsform und der Errichtung eines autoritären Ständestaates unter Kanzler Engelbert Dollfuß 1933/34; dem „Anschluss“ Österreichs an das Dritte Reich 1938; sowie die Zerschlagung des NS-Regimes und die Wiedergeburt der Republik Österreich 1945. Nachdem sich diese Ereignisse in rascher Abfolge, binnen des Erlebnishorizontes einer Generation, zutragen, kam es zu einer eigentümlichen Vermengung von Neuerung und Kontinuität von Gesellschaftsstrukturen, wirtschaftlicher Entwicklung oder Mentalitäten. Auch die niederösterreichische Beamtenschaft musste sich diesen Herausforderungen stellen und damit auch die Mitglieder des vor 80 Jahren gegründeten Vereins der Ingenieure im n.ö. Landesdienst.



Ing. Rudolf Kolbeck
Erster Obmann

Auch das technische Umfeld in Niederösterreich war stark von der fortgesetzten wirtschaftlichen Krise der jungen Republik geprägt. Zwar kam es durchaus zu Fortschritten, etwa bei der Elektrifizierung und dem Bahnbau, doch verblieben die ausgearbeiteten Pläne zumeist in den Schubladen der Ingenieure. Es fehlte demnach keineswegs am Know-how, doch gab es kaum öffentliche Mittel, die in die Infrastruktur investiert werden konnten. Eine der zentralen Leistungen der Ersten Republik lag allerdings in der Erschließung der Wasserkraft als Energiequelle. Zwar erfolgten schon vor 1918 wichtige Pionierarbeiten im Kraftwerksbau, der eigentliche Boom setzte jedoch in den 1920er Jahren ein. Auslöser waren der Mangel an größeren Kohlelagerstätten – die man an die Nachfolgestaaten der Monarchie, etwa die Tschechoslowakei, verloren hatte – sowie harte Zölle auf Brennstoffimporte, die Österreichs chronische Zahlungsbilanzkrise weiter verschärften. Viele Großprojekte wie die Staustufen im Kamptal wurden bereits in der Zwischenkriegszeit geplant, konnten aber erst mit Hilfe von Mitteln aus dem Marshallplan ab 1949 umgesetzt werden.

Die Niederösterreichische Beamtenschaft und die politischen Brüche der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Schon der Übergang 1918 vom Kronland hin zum Bundesland zeitigte einen wichtigen Einfluss auf das Selbstverständnis und die Zusammensetzung der (hohen) Beamtenschaft.¹ Vor allem die dienstrechtliche Trennung zwischen Staats- und Landesbeamten – die allerdings alle für die niederösterreichischen Verwaltung zuständig waren – zeitigte Folgen, da sich die beiden Gruppen auch in ihrem sozialen Hintergrund unterschieden. Zu den für die politische Verwaltung Niederösterreichs zuständigen Staatsbeamten zählten Angehörige und Sprösslinge des ehemaligen (Verwaltungs-)Adels, klassischer Weise Abgänger der ehemaligen Ritterakademie Theresianum in Wien. Landesbeamte entstammten mehr der Bürgerlichen Schicht und organisierten sich im Cartellverband (CV). Der Bruch von 1918 traf beide Gruppen schwer, gingen sie doch der wichtigen Identifikationsfigur, des Kaisers, verlustig. Von den höchsten Niederösterreichischen Beamten von vor 1918 verblieb auch nur mehr ein Drittel in den Diensten der Republik. Während sich die CV-nahen Landesbeamten fortan stark an die Christlichsoziale Partei annähernten, verblieben die Staatsbeamten vordergründig unpolitisch, was in Folge der politischen Dominanz der Christlichsozialen Partei in Niederösterreich zu einem nachhaltigen Aufstieg Ersterer bei gleichzeitigem Bedeutungsverlust Letzterer führte. Nach dem Systemwechsel 1933/34, als durch den Bundeskanzler Engelbert Dollfuß zunächst das Parlament ausgeschaltet und schließlich eine neue Verfassung für einen autoritären Ständestaat verabschiedet wurde, dürfte in der monarchisch sozialisierten hohen niederösterreichischen Beamtenschaft kaum jemand der Demokratie nachgetrauert haben. Schließlich hatten die Jahre der Demokratie meist nur massive Kürzungen und einen Prestigeverlust für die Beamten bedeutet. Für die CV-Mitglieder unter der Beamtenschaft brachte die Zeit im Ständestaat die absolute Dominanz, woran die Einrichtung der „Vaterländischen Front“ als Einheitspartei des Dollfuß/Schuschnigg-Regimes nichts änderte. Auch der „Anschluss“ Österreichs an das „Dritte Reich“ im März 1938 führte zu keinem abrupten Bruch. Einzig die allerhöchsten Landesbeamten sowie solche mit jüdischem Hintergrund wurden sofort ausgetauscht, denn das Hauptaugenmerk lag auf der reibungslosen Fortführung der Verwaltungsaufgaben. Zunächst waren es die Theresianum-Absolventen, die wieder an Bedeutung in der Landesverwaltung gewinnen konnten, während die CV-Mitglieder bis 1940 bei sich bietenden Gelegenheiten großteils aus dem Dienst entfernt wurden. Im Vergleich zu 1938 waren 1940 jedoch nur mehr 8

Prozent der einstmaligen Spitzenbeamten im Dienst, während die Landesverwaltung von nun an fest in der Hand von Parteigängern der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei – zumeist Juristen aus der Oberschicht – lag.

Die Wurzeln des Vereins

Obzwar erst 1932 offiziell gegründet, reichen die Ursprünge des Vereins der Ingenieure im n.ö. Landesdienst ebenfalls bis in die Zeit der Monarchie zurück. Entsprechend waren seine Mitglieder mit den oben beschriebenen politischen Herausforderungen konfrontiert. Es muss allerdings festgehalten werden, dass sich unter der höchsten niederösterreichischen Beamtenschaft, die sich politisch exponieren musste, kaum akademische Techniker, sondern vor allem Juristen fanden.

Die archivalisch belegbaren Vorgängervereinigungen aus dem Ingenieurskorps auf österreichischem, im speziellen niederösterreichischem Gebiet, gehen auf das Jahr 1900 zurück. Unmittelbarer Vorgängerverein war der „Verband der Ingenieure der niederösterreichischen Landesregierung“, dessen Gründung am 4. Mai 1910 erfolgt war. Eine Namens- und Satzungsänderung wurde 1923 durchgeführt. Von da an lautete der Name „Verband der Ingenieure der n.ö. Landesregierung (übertragener Wirkungsbereich).“² Über Einflussbereiche und Mitgliederstand gibt es keinerlei Aufzeichnungen. Derartige Ingenieurszusammenschlüsse begannen sich ab 1848, wie der Österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein (ÖIAV), als einer der ältesten weltweit, zu bilden. Neben sehr eng definierten professionellen Vereinen schloss sich die Beamtenschaft des noch jungen – und bis 1921 mit Wien vereinten – Bundeslandes Niederösterreich auch zu Vereinigungen zusammen, die größere Personengruppen, wie etwa die Akademiker im Landesdienst umfassten. Für Letztgenannte stand so der „Verein von n.ö. Landes-Konzeptsbeamten“, der dem Dachverband „Zentralverband der n.ö. Landesbeamtenvereine“ (seit 1921: Bund der n.ö. Landesangestellten, seit 1935: Hauptvereinigung der öffentlichen Angestellten des Landes Niederösterreich) angehörte, offen. Nachdem die Bediensteten der Landesverwaltung bis 1938 in zwei unterschiedliche Besoldungsordnungen geschieden wurden – in eine landständisch-autonome (Landesbeamte) und eine landesfürstlich-politische (Staatsbeamte), mit spezifischen Interessensverbänden –, gehörten die bun-

LAUT NIEDERÖSTERREICH

desangestellten Akademiker im Landesdienst einer parallelen Vereinigung an, der Standesgruppe der Akademiker im „Reichsverband der öffentlich Angestellten“. ³

In den Beständen des Vereins der Ingenieure im n.ö. Landesdienst finden sich Belegstellen, wonach sich 1932, die zu diesem Zeitpunkt bereits bestehenden Ingenieursvereinigungen, nämlich die „Vereinigung der Ingenieure des n.ö. Landesdienstes“ und der „Verband der Ingenieure des n.ö. Landesbaudienstes“ zu einer „Arbeitsgemeinschaft der Ingenieursverbände beim Amte der n.ö. Landesregierung“ zusammengeschlossen hatten. Dieser Zusammenschluss sollte durch die Gründung des „Hauptvereines der Ingenieure der n.ö. Landesverwaltung“ zusätzlich untermauert werden, da ihm sowohl Landes- als auch Bundesingenieure angehörten. Daneben bestanden noch die gewerkschaftlich aktiven Vereine der Landes- und Bundesingenieure.

Mit der Gründung des neuen Vereins war es gelungen, sämtliche Ingenieursgruppen der niederösterreichischen Landesverwaltung zusammenzufassen. Als oberstes Ziel formulierte man „die Hebung der Stellung und des Ansehens des Ingenieurs in der Verwaltung“ und proklamierte die „Gleichberechtigung der Arbeit des beamteten Ingenieurs mit der Arbeit anderer akademischer Gruppen.“ ⁴

Zum ersten Obmann wählte man Landesoberbaurat Ing. Rudolf Kolbeck, dem stellvertretend Ing. Kurt Rosche zur Seite stand. Komplettiert wurde der Vorstand durch je zwei Schriftführer und Kassiere.

Dipl.-Ing. Fritz Weigl

Nach Rudolf Kolbeck und Kurt Rosche stand Fritz Weigl von 1936 bis zur Auflösung 1938/39 dem Verein vor. Aus Anlass seines 70. Geburtstags am 6. Mai 1951 würdigte ihn der wiedergegründete Verein in einer Presseaussendung für seine „langjährige hervorragende fachliche Tätigkeit, insbesondere im Wasserversorgungswesen“ sowie dass er „nach dem Zusammenbruch 1945 am Wiederaufbau des technischen Dienstes in Niederösterreich maßgeblich beteiligt“ gewesen war und „sich als Landesbaudirektor bleibende Verdienste um die Organisation des n.ö. Landesbauamtes erworben“ hatte. Dem Nachkriegsverein trat Weigl allerdings erst wieder 1956 bei. Zu seinem 80. Geburtstag wurde ihm nicht nur das goldene Komturkreuz des Landes Niederösterreich, sondern auch von der Vereinigung der Dipl.-Ing. der n.ö. Landesverwaltung in der Vollversammlung am 17. Mai 1961 per Akklamation die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Das unspektakuläre (vorübergehende) Ende des Vereins

Von der offiziellen Gründung bis zur großen Zäsur der Auflösung des Vereins 1938/39 hatte lediglich die Ausrufung des Ständestaats Einfluss auf die Vereinsstatuten. Aufgrund der bundesgesetzlichen Bestimmungen vom 19. Oktober 1934 mussten die Vereinssatzungen damals hinsichtlich der Einrichtung des Berufsstandes der öffentlich Bediensteten geändert und neu formuliert werden. Es sollte dies bis in die Gegenwart die einzige zwingende Veränderung der Satzungen bleiben. Durch die Satzungsänderungen 1934 war der Verein zwar umgebildet worden, existierte aber weiter, ehe die nationalsozialistische Macht ergreifung ein jähes Ende des noch jungen Vereins brachte. Am 18. November 1938 wurde ein Antrag auf Löschung gestellt, drei Tage zuvor wurden die Tätigkeiten vom Reichsbund der Deutschen Beamten, Graf Spreestrasse 17, Berlin übernommen. Eine derartige Übernahme galt aber nur für „arische“ Mitglieder. Im Milieu von Beamtenorganisationen wurden häufig Beschlagnahmungen von Vereinsvermögen durchgeführt, das oftmals von der NSDAP am Stillhaltekommissar vorbeigeführt und „ziellos“ abtransportiert wurde.⁵ Der Antrag ist die letzte schriftliche Aufzeichnung für über zehn Jahre.

Neubeginn einer Erfolgsgeschichte

1949 – 1963

Der Zweite Weltkrieg hinterließ ein weitestgehend zerstörtes, vierfach besetztes Österreich. In Niederösterreich waren die Kriegsfolgen besonders ausgeprägt, sei es durch den strategischen Bombenkrieg – Wiener Neustadt war zu mehr als 70 Prozent zerstört worden, die Infrastruktur hart getroffen – oder die Kampfhandlungen während der letzten Kriegsmonate. Zudem geriet das Bundesland bis 1955 unter sowjetische Besatzungsherrschaft, ein Umstand, dessen negative wirtschaftliche Auswirkungen noch Jahrzehnte spürbar blieben. Nicht nur wurden die allermeisten, noch intakten Industrieanlagen demontiert und als „deutsches Eigentum“ in die Sowjetunion verbracht, auch die im Land verbleibenden Anlagen, wie vor allem die Ölfördereinrichtungen im Marchfeld und die Raffinerie in Schwechat, wurden von der sowjetischen Besatzungsmacht rücksichtslos ausgebeutet und heruntergewirtschaftet. Darüber hinaus blieb die sowjetische Besatzungszone von den Investitionen des amerikanischen „European Recovery Programs“ (ERP, besser bekannt als Marshallplan) ausgeschlossen, wodurch sich Ostösterreich bis 1955 bei weitem weniger entwickeln konnte, als der Rest der Bundesgebietes.⁶

Andererseits hatte das Land während der NS-Zeit einige Impulse erhalten, die nach dem Krieg ihre positive Wirkung entfalten sollten. So wurde unmittelbar nach dem „Anschluss“ Österreichs 1938 an das Deutsche Reich der Bau der – freilich erst 1969 fertiggestellten – Westautobahn als „Reichsautobahn“ in

FESTBROSCHÜRE 80 JAHRE



*Spatenstich zum Bau der Westautobahn, 7. April 1938.
Bundesarchiv Berlin*

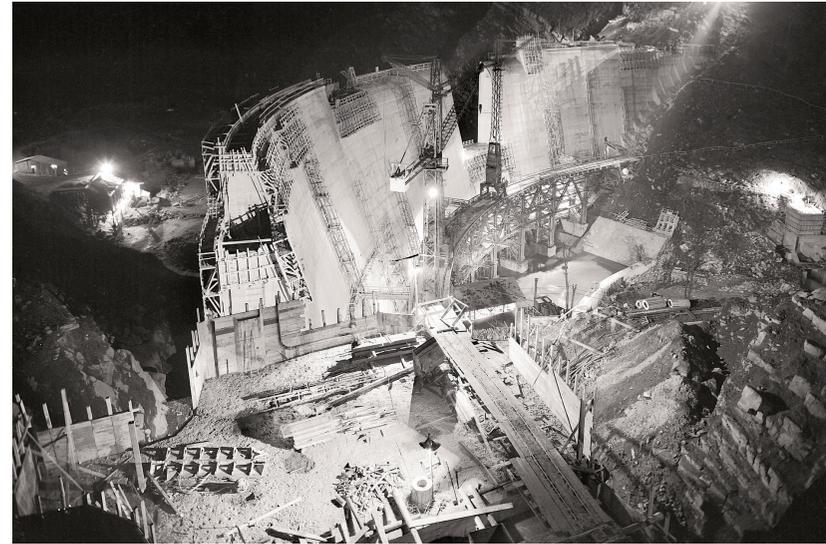
Adolf Hitler beim Spatenstich zur ersten Autobahn Österreichs am Walsertal bei Salzburg, weniger als einen Monat nach dem „Anschluss“. Hinter ihm der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen Dr. Fritz Todt.

Angriff genommen, ebenso jener des schon lange zuvor geplanten Donaukraftwerks Ybbs-Persenbeug. Die meisten der Infrastrukturprojekte der Nationalsozialisten gediehen aufgrund des Kriegsverlaufs – oftmals auch trotz des Einsatzes von Zwangs- und Sklavenarbeitern aus den Konzentrationslagern – nicht besonders weit. Trotzdem stellten sie eine wichtige Grundlage für den Wiederaufbau nach 1945 dar.

War der Wiederaufbau des Landes in den ersten Nachkriegsjahren noch extrem mühselig, so entwickelte sich vor allem mit Wiedererlangung der Souveränität durch den Staatsvertrag von 1955 eine unglaubliche Dynamik, die später als „Wirtschaftswunder“ in die Geschichte eingehen sollte. An allen Ecken und Enden wurde gebaut, sei es um Wohnraum zu schaffen, sei es um die zerstörte Infrastruktur wieder in Stand zu setzen oder zu verbessern – auch für die Donauschifffahrt – sei es um der sich rasant entwickelnden Motorisierung der Gesellschaft entsprechen zu können. Kamen in Niederösterreich 1950 noch fünf Personenkraftwagen auf 1000 EinwohnerInnen, so vervielfachte sich diese Zahl bis 1964 auf 88 Pkw pro 1000 EinwohnerInnen. Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, wurden engagierte Straßenbauprojekte umgesetzt – wie der Ausbau des Autobahnnetzes (Wiederaufnahme des Baus der Westautobahn 1954, Beginn des Baus der Südautobahn 1959) oder die Errichtung der neuen Wachaustraße

*Bau des Kampkraftwerkes Dobra, 1950er Jahre
Archiv der EVN (426-4-51).*

Wegen der schlechten wirtschaftlichen Situation in der Ersten Republik werden viele in der Zwischenkriegszeit geplante Projekte erst nach dem Zweiten Weltkrieg realisiert: so etwa 1949 bis 1957 der Bau der Kampkraftwerke mit den drei Staustufen Ottenstein, Dobra und Thurnberg.



samt Dürnsteiner Tunnels (1954-1959). Weiters kam es zur Fertigstellung beziehungsweise Errichtung des Donaukraftwerks Ybbs-Persenbeug (1954-1959) oder der Staustufen entlang des Kamp (1949-1957). Neben des infrastrukturellen Nutzens und einer weitsichtigen Energiepolitik standen hinter diesen Projekten auch volkswirtschaftliche Überlegungen, mit dem Ziel das Heer der Arbeitslosen abzubauen und den Tourismus zu fördern. Gedanken zum Umweltschutz machte sich zu dieser Zeit noch kaum jemand.

Für die akademischen Techniker im niederösterreichischen Landesdienst stellte die Zeit des Wiederaufbaus eine extreme Belastungsprobe dar. Während man einerseits durch Kriegsverluste sowie die Entnazifizierung zumindest zeitweise große personelle Einbußen zu verzeichnen hatte, musste man andererseits die enormen Anstrengungen des Wiederaufbaus in allen technischen Bereichen überwachen, verwalten und teilweise auch planen. Nicht nur das schiere Arbeitsaufkommen, auch die rasch voranschreitende technologische Komplexität verlangten von den Beamten enormen Einsatz und Bereitschaft zur persönlichen Weiterbildung. Gleichzeitig konnte der öffentliche Dienstgeber kaum ansprechende pekuniäre oder ausstattungsmäßige Arbeitsbedingungen bieten. Daher waren zu wenige Abgänger der technischen Hochschulen im Landesdienst vertreten.

Grundlagen der Vereinsarbeit und Entwicklung während des ersten, langen Bestandsjahrzehnts

In den Novembertagen 1949 verfasste ein Proponentenkomitee, bestehend aus den Diplomingenieuren Kandler, Bündner, Bart, Kumpan, Müller und Höbinger ein Schriftstück, das an Dipl.-Ing. Franz Simlinger gerichtet war. Darin hieß es: *„Es ist beabsichtigt, den im Jahre 1938 aufgelösten Ingenieurverein der Niederösterreichischen Landesverwaltung wieder unter dem oben genannten Titel erstehen zu lassen. Dieser Verein ist vollkommen unpolitisch und sein Hauptziel ist, die Standesinteressen der Diplomingenieure der n.ö. Landesverwaltung zu vertreten. Das gefertigte Proponentenkomitee hat bereits die Statuten ausgearbeitet und die notwendigen Schritte zur Genehmigung des Vereins durch das Bundesministerium für Inneres unternommen; einer Genehmigung dürfte nichts im Wege stehen.“*⁷

Am 15. Dezember 1949 genehmigte die Sicherheitspolizeidirektion Wien offiziell mittels schriftlichem Bescheid (Z1.SD.16597 – 49) die Neubildung der „Vereinigung der Diplomingenieure der n.ö. Landesverwaltung“. ⁸ Dabei war Dipl.- Ing. Josef Bart für die schriftliche Korrespondenz der Antragsteller mit der sicherheitspolizeilichen Behörde verantwortlich. Rund einen Monat später ergingen Einladungen zur ersten Vollversammlung, die am 1. Februar stattfinden sollte, an die Gebietsbauämter St. Pölten, Krems an der Donau und Wiener Neustadt, wobei es laut den Aufzeichnungen nicht nur bereits eingeschriebenen Mitgliedern, sondern auch Interessenten möglich war, an dieser Versammlung teilzunehmen. So hieß es in der Einladung: *„Jene Interessenten, welche die Beitrittserklärung noch nicht abgegeben haben, können dies noch nach Pkt.3 der Tagesordnung nachholen.“*

Die Satzungsvereinbarungen aus dem Jahre 1908 wurden, wie schon zur offiziellen Gründung 1932, auch zur Neugründung 1949 weitgehend herangezogen und nur gering modifiziert. Auch der Vereinssitz verblieb, dem zentralen Dienort der meisten Mitglieder entsprechend, im Niederösterreichischen Landhaus in der Wiener Herrengasse.

In der ersten konstituierenden Vollversammlung am 7. Februar 1950 unterstrichen die Teilnehmer die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer derartigen Vereinigung. Im ersten vom Verein publizierten Mitteilungsblatt wurde demnach auch selbstbewusst dargelegt, wonach die Mitglieder strebten: durch die Vereinigung soll „*das Standesbewusstsein und der Korpsgeist der Ingenieure gestärkt*“ und eine Plattform zur fachlichen und persönlichen Diskussion geschaffen werden. Desweiteren wurde darauf hingewiesen, dass es auch in anderen Akademikerguppen „bereits ähnliche Vereine“ gäbe und eine „*Fühlungnahme mit diesen auch Aufgabe des Ingenieursvereins*“ sein würde.⁹

Neben der „*Feststellung der Stimmberechtigten*“ sah die Tagesordnung der konstituierenden Vollversammlung einleitende Worte des Proponentenkomitees, die Konstituierung des Vereins, sowie die Wahl des Vorstandes vor. Die erste gewählte Führungsmannschaft des neu gegründeten Vereins setzte sich aus den Diplomingenieuren Oberbaurat (und kurze Zeit später Hofrat) Otto Heinz Müller (Obmann), Hofrat Josef Bollenberger (1. Obmann Stellvertreter), Baurat Josef Bart (2. Obmann Stellvertreter), Baukommissär Robert Kumpan (Schriftführer) und Baurat Rudolf Bündner (Kassier) zusammen. Ihnen wurde ein „Ausschuss“ zur Seite gestellt, der als Beratendes Organ des Vorstands angesehen werden kann.

Für die Vereinsarbeit grundlegend waren wiederum die Vereinsstatuten aus der Vorkriegszeit, derer man sich unvoreingenommen bedienen konnte. „Unpolitisch“ setzte man sich weiterhin in erster Linie für die Wahrung und Förderung der Mitgliederinteressen ein. Dieser Leitsatz basiert auf Gegenseitigkeit, da es die Satzungsvereinbarung auch den Mitgliedern zur Pflicht macht, „*die Interessen des Vereins zu wahren und fördern*“, wobei ein Verstoß dagegen mit dem Vereinsausschluss sanktioniert werden konnte.¹⁰ Als

Maßnahmen zur Umsetzung des Vereinszweckes werden in den Satzungsvereinbarungen „*das Vorgesprechen bei zuständigen Behörden, Vertretungs- und Verwaltungskörpern*“ sowie „*das Verfassen von Vorschlägen und deren Überreichung an zuständigen Stellen*“ genannt. Gemeinnützige Einrichtungen sollen gefördert und Bibliotheken angelegt werden. Auf das Abhalten von Vorträgen und Veranstaltungen, welche dem gemeinschaftlichen Miteinander dienen und bald zu einem wichtigen Merkmal der Vereinsarbeit werden sollten, wird ebenfalls schon im Moment der Neugründung hingewiesen.

Als Vereinsmitglieder kamen alle jene in Frage, die „*als Akademiker technischer Richtung mit vollendetem vorgeschriebenem Hochschulstudium in einem Dienstverhältnis zum Amte der n.ö. Landesregierung stehen oder auf Grund eines derartigen Dienstverhältnisses einen Ruhegenuss beziehen*“. Jedes Mitglied war in der Vollversammlung stimmberechtigt. Beamten war ein aktives und passives Wahlrecht vorbehalten, Angestellte genossen lediglich das aktive Wahlrecht. Die Teilnahme an Veranstaltungen gesellschaftlicher bzw. geistlicher Natur war selbstverständlich nicht an die Art der Anstellung gebunden, wohl aber an ein bestehendes Dienstverhältnis: War das Dienstverhältnis mit dem Amt der niederösterreichischen Landesregierung gelöst worden, bedeutete dies damit den automatischen Vereinsaustritt. Als Mitgliedsbeitrag einigte man sich damals auf zwei Schilling pro Jahr, wobei außertourliche Ausgaben, etwa für Geschenke bei besonderen Ehrungen, durch Sammlungen unter den Kollegen gedeckt werden sollten.

War man anfangs vor allem auf die Anliegen der Beamten im höheren Baudienst und höheren kulturtechnischen Dienst bemüht, erweiterte sich der Kreis ab 1952 um die Kollegen aus der Agrarbezirksbehörde. Auch unter ihnen waren technische Akademiker, denen die Möglichkeit eines Beitritts gegeben wurde.¹¹ Gerade in dieser Behörde gab es große Probleme zwischen Diplomingenieuren und Juristen. Die zahlenmäßig dominanten Techniker waren hierbei den Juristen unterstellt, was immer wieder zu Auseinandersetzungen führte.¹² Es ist dies ein Indiz dafür, dass man ab nun wieder verstärkt versuchte, allen akademischen Technikern im Landesdienst eine Vertretung zu sein. Ab 1963 öffnete sich der Verein auch

den Kollegen des höheren agrartechnischen und forstwirtschaftlichen Dienstes. Weiterhin ausgeschlossen blieben die Diplomingenieure in den Reihen der für das Land tätigen Lehrer, da sie aus Sicht des Ingenieursvereins in einem wesentlich anderen Aufgabengebieten tätig waren.¹³

Die Frauen der ersten Stunde

Die Reihen der Mitglieder des Vereins der Diplomingenieure im n.ö. Landesdienst füllten fast ausschließlich Männer. Die einzige Ausnahme, die in den Mitgliederlisten bis 1963 aufscheint, ist die Diplomingenieurin Martha Schmidt, spätere Koller. Bereits in der allerersten Mitgliederliste scheint sie im Landesamt B/1 – Hochbau, als Vertragsangestellte auf. Geboren 1920, war sie am 1. Oktober 1949 in den Landesdienst eingetreten und anscheinend fast gleichzeitig Vereinsmitglied geworden. Vom Verein 1953 zur Pragmatisierung und 1956 zur Beförderung in die V. Dienstklasse vorgeschlagen, scheint sie spätestens ab 1957 als Mitarbeiterin im Landesamt B/6 – Wohnhauswiederaufbau auf. 1971 ging sie in Pension.

Martha Koller, als einzige Frau unter hunderten männlichen Technikern, belegt die generelle Entwicklung der Rolle von Österreicherinnen in technischen Berufen. Waren Frauen theoretisch seit 1919 an der Technischen Universität Wien zum Studium zugelassen, freilich unter der Voraussetzung, dass sich dadurch kein Platzmangel und damit eine „Schädigung und Beeinträchtigung“ der männlichen Studenten ergab, so sollte ihr Anteil an den Inskribierten bis in die 1970er Jahre hinein unter zehn Prozent bleiben. Die meisten Frauen waren an den Fakultäten für Architektur und für Technische Chemie zu finden, während der Anteil in den eigentlichen ingenieurwissenschaftlichen Fächern verschwindend gering blieb.

Frau Dipl.-Ing. Ingeborg Czernay, geboren 1930, hat im Jahr 1948 als außerordentliche Hörerin Landwirtschaft an der damaligen Hochschule für Bodenkultur in Wien immatrikuliert. Im folgenden Studienjahr dann als ordentliche Hörerin inskribiert und ihr Studium mit der 3. Staatsprüfung am 14. 2. 1958 abgeschlossen. Sie ist am 4. 10. 1965 in den Landesdienst eingetreten und war bis zur Pensionierung 1990 als landwirtschaftliche Sachverständige mit Bodenschätzungen im Zuge von Agrarverfahren befasst. In diesem Fachbereich war Frau Dipl.-Ing. Czernay laut Ihren Angaben österreichweit die erste Frau.

Erst 1975 sollte die zweite in den Unterlagen aufscheinende Diplomingenieurin in die Vereinigung eintreten, Frau Dipl.-Ing. Nora Pauer.

Die Mitgliederzahl erhöhte sich kontinuierlich.¹⁴ Sechs Jahre später war der Mitgliederstand bereits auf 158 angewachsen.¹⁵ Diese Entwicklung spricht eindeutig für eine Dominanz des Ingenieurvereins in

FESTBROSCHÜRE 80 JAHRE

| Abteilung | Aufgabe der Abteilung | Akademiker/Mitglieder | % |
|-----------|-------------------------------|-----------------------|-----|
| B/1 | Hochbau | 10/8 | 80 |
| B/2 | Landesbauamt (Straßenbau) | 38/35 | 92 |
| B/3 | Allgemeiner Wasserbau | 15/12 | 80 |
| B/4 | Kulturtechnischer Wasserbau | 15/14 | 93 |
| B/5 | Maschinenbau + Elektrotechnik | 21/19 | 90 |
| B/6 | Wohnungswiederaufbau | 2/1 | 50 |
| BD | Allgemein | 4/2 | 50 |
| BD | Landesplanung/Raumordnung | 4/4 | 100 |
| GBA | I-IV | 10/9 | 90 |
| Gesamt | alle Abteilungen | 119/104 | 87 |

Tabelle erstellt anhand der Mitgliederliste vom 1.1.1950, Archiv LAUT, I. Teil.

| Jahr | Mitglieder |
|------|------------|
| 1949 | 104 |
| 1951 | 121 |
| 1952 | 140 |
| 1954 | 171 |
| 1956 | 158 |
| 1957 | 179 |
| 1958 | 197 |
| 1959 | 201 |
| 1961 | 198 |
| 1962 | 221 |

Tabelle erstellt anhand von Mitgliederlisten und Vollversammlungsprotokollen, Archiv LAUT, I. bis IV. Teil.

Neben den Mitgliederzahlen erhöhte sich auch der Mitgliedsbeitrag schon Ende 1950 von zwei auf sechs Schilling, also auf 0,50 Schilling pro Monat, laut Vereinsvorstand „eine halbe Straßenbahnfahrt“. ¹⁶ Bereits ab 1960 wurden die Mitgliedsbeiträge auf einem Sparbuch bei der Landeshypothekenbank veranlagt. ¹⁷ Ende 1962 wurde seitens der Vereinsleitung ein Antrag für Inkasso der Mitgliedsbeiträge der Vereinigung der Diplomingenieure der niederösterreichischen Landesverwaltung, durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung gestellt. Etwa vier Monate später gab das Amt seine Zustimmung. ¹⁸ Diese Tatsache ist ein weiteres Indiz für die Wichtigkeit der Ingenieursvereinigung innerhalb des Amtes der Landesregierung und weist gewerkschaftliche Züge auf.

Spätestens 1959, als am 3. Juli bei einem gemeinsamen Heurigenabend beim „Kürassierhengl“ in Grinzing das zehnjährige Bestandsjubiläum gefeiert werden konnte, war offensichtlich, dass es dem neugegründeten Verein gelungen war, sich als Standesvertretung nachhaltig zu etablieren.

Während des ersten, langen Bestandsjahrzehnts standen dem Verein zwei Männer vor, die im Laufe ihrer Karrieren die höchsten technischen Posten im Landesdienst besetzen sollten: Otto Heinz Müller und Karl Simlinger. 1952 zwar als Obmann bestätigt, legte Müller noch im selben Jahr sein Amt zurück, wohl aufgrund der Tatsache, dass er zum Landesbaudirektor von Niederösterreich bestellt wurde. Er blieb jedoch

LAUT NIEDERÖSTERREICH

dem Verein weiterhin auf das Engste verbunden und war oftmals Anlaufstelle und eifriger Unterstützer für dessen Anliegen gegenüber der übrigen Landesverwaltung und in Personalangelegenheiten. Franz Simlinger übernahm das Erbe seines Vorgängers und führte den Verein zu einer ersten Blüte. Als er sich bei der 13. Vollversammlung am 20. Juni 1962 aus „dienstlichen Gründen“ nicht mehr als Obmann zur Wahl stellte, hatte sich die Mitgliederzahl während seiner zehnjährigen Obmannschaft fast verdoppelt. Auch die personelle Besetzung der restlichen Vorstandsfunktionen kann als sehr stabil bezeichnet werden, vor allem die zentralen Funktionen der Schriftführer und Kassiere. Wenig überraschend war es auch der langjährige Schriftführer von Franz Simlinger, Otto Raschauer, der ihm 1962 als Obmann folgen sollte.

| | | |
|---------------|--|--------------------|
| Obmann | Hofrat Dipl.-Ing. Otto Bauer | 1950 – 1952 |
| | Hofrat Dipl.-Ing. Franz Simlinger | 1952 – 1962 |

Der Vorstand der Vereinigung der Diplomingenieure im n.ö. Landesdienst, 1950 – 1962

Weiters haben im Vorstand folgende Personen mitgewirkt:

Dipl.-Ing. Josef Bart, Dipl.-Ing. Josef Bollenberger, Dipl.-Ing. Rudolf Bündner, Dipl.-Ing. Robert Kumpan, Dipl.-Ing. Alois Pohl, Dipl.-Ing. Dr. Otto Raschauer, Dipl.-Ing. Alfred Ziegler

Ingenieur – Diplomingenieur

Die Ursprünge der Berufsbezeichnung „Ingenieur“ reichen bis in die römische Antike zurück. Bis in das 18. Jahrhundert waren damit zwar sehr wohl professionell ausgebildete Techniker gemeint, allerdings immer im militärischen Kontext. Daher gibt es im englischen Sprachgebrauch immer noch den Begriff „Civil Engineer“. Hier waren sie etwa für den Brücken- und Befestigungsbau verantwortlich, konstruierten aber auch Kriegsmaschinen, wie Leonardo da Vinci, der im 15. Jahrhundert ebenfalls als „ingegnier“ bezeichnet wurde. Ingenieure beschäftigten sich aber auch mit Geodäsie und Kartografie. Die erste Ingenieursschule Österreichs wurde 1736 in der Stiftskaserne gegründet.

Erst allmählich wurden auch technische Fachleute im zivilen Bereich als Ingenieure bezeichnet. Im deutschsprachigen Raum wurde der akademische Titel Diplom-Ingenieur erstmals 1899 an der Technischen Hochschule Preußens eingeführt. In Österreich ist Ingenieur seit 1917 die staatlich geschützte Standesbezeichnung für Absolventinnen und Absolventen der Hochschule für Bodenkultur, der Technischen oder Montanistische Hochschule. Unter Reichsdeutschem Einfluss kam es zwischen 1938 und 1945 zur Einführung von Diplomstudien an der Universität für Bodenkultur, wie etwa zum Diplom-Forstwirt, das nach der dritten Staatsprüfung mit dem Titel Diplom-Ingenieur abgeschlossen wurde.

Nach 1945 blieb die Standesbezeichnung Diplom-Ingenieur in Österreich erhalten, was allerdings erst 1969 tatsächlich gesetzlich verankert wurde. Die Vereinigung der Diplomingenieure im N.Ö.-Landesdienst war ein konsequenter Streiter für den Erhalt der Bedeutung des Titels Diplom-Ingenieur, der für eine fundierte technische Ausbildung und zukunftsweisende Ethik stand und steht.

Exkursion zur Baustelle der Wiener Staatsoper, 2. Juli 1953

Am 12. März 1945 versank die am 25. Mai 1869 eröffnete Wiener Staatsoper nach Bombentreffern in Schutt und Asche. Bis auf die Fassade wurde das Gebäude praktisch zur Gänze zerstört. Zwar wurde umgehend nach Kriegsende mit dem Wiederaufbau begonnen, auch unterstützt von der sowjetischen Besatzungsmacht, doch die unglaubliche Masse an Schutt, die zunächst weggeräumt werden musste, mangelnde Transportkapazitäten und die generell verheerende wirtschaftliche Lage des zerstörten Nachkriegsösterreichs zögerten diesen lange hinaus. Erst nachdem 160 Waggons Eisenschutt und 720 Waggons Bauschutt entfernt worden waren, konnte 1947 mit ersten Arbeiten am Gebäude der Wiener Staatsoper begonnen werden. 1948 wurden die österreichischen Architekten Erich Boltenstern (Zuschauerraum und Nebenräume), Otto Prossinger und Felix Cewela (Marmorsaal) sowie Ceno Kosak (Gobelinsaal) mit der Neugestaltung beauftragt. Als 1952 das Bauprojekt aus Geldmangel fast zum Erliegen kam, war es die überraschend billige, dafür sehr moderne Dachkonstruktion der Wiener Firma Waagner-Biro, die für eine gewisse Erleichterung sorgte und das Projekt weiter voranschreiten ließ. Erst am 5. November 1955 konnte die Staatsoper mit der Oper „Fidelio“ von Ludwig van Beethoven neu eröffnet werden – erstmals live vom ORF im Rundfunk übertragen.

Diese für die Zweite Republik symbolträchtige Baustelle erregte auch das Interesse des Vereins der Diplomingenieure im n.ö. Landesdienst – schließlich war der Weg vom Dienstort in der Herrengasse zum Opernring nicht sonderlich weit. So bemühte man sich 1953 bei der Bauleitung der Staatsoper um einen Besuch derselben, was von Regierungsbaurat Dr. Dipl.-Ing. Waska auch ermöglicht wurde. Mit rund 20 Teilnehmern, darunter der Landesamtsdirektor von Niederösterreich Hofrat Dr. Hans Vanura, der Präsidialvorstand Hofrat Dr. Willmitzer sowie der Landesbaudirektor und frühere Obmann des Vereins Hofrat Dipl.-Ing. Otto Müller, konnte man sich im Juli 1953 von den technischen Leistungen ein Bild machen.



Die zerstörte Staatsoper, 1945, Bundesdenkmalamt Wien.



Restauratoren bei der mühsamen Wiederherstellung der zerstörten Fresken in der Wiener Staatsoper, Bundesdenkmalamt Wien.

Von Anfang an am technischen Puls der Zeit

Die Tätigkeitsbereiche des Vereins im Österreich der 1950er Jahre waren äußerst vielseitig. Anhand der ersten Vollversammlungsprotokolle wird deutlich, dass etwa die Gewährleistung von Weiterbildung und interdisziplinären Exkursionen eine konstante Forderung darstellte – was auch den Vereinssatzungen entsprach. Auch ein Antrag auf Studienreisen ins Ausland wurde formuliert.¹⁹

Spätestens Ende 1953 schritt der Verein per Ausschussbeschluss auch zur effektiven Umsetzung der Organisation wissenschaftlicher Vorträge und Exkursionen. Diese sollten als Fachvorträge angelegt sein, „die nicht nur die Angehörigen einer Fachgruppe interessieren, sondern womöglich Randbereiche betreffen, wo sich die Tätigkeit verschiedener Fachgruppen überschneidet oder eine Zusammenarbeit ergibt.“ In einem offiziellen Schreiben erbat sich der Verein Anfang 1954 von seinem ehemaligen Obmann und nunmehrigen Landesbaudirektor Otto Heinz Müller, dass dieser „zur Eröffnung der Vortragsreihe“ den ersten Vortrag übernehmen möge, worauf dann monatliche Vorträge des damaligen Straßenbaudirektors Wudy und anderer Gruppenleiter folgen hätten sollen.²⁰ Wie sich nach kurzen Anlaufschwierigkeiten zeigte – Otto Heinz Müller beklagte vehement die geringe Teilnahme bei einem der ersten Vorträge im April 1954²¹ –, setzte man bei den Themen in der Folge tatsächlich auf Interdisziplinarität, wobei Vorträge im Bereich infrastruktureller Themen dominierten. Die Veranstaltungen wiesen einen wissenschaftlichen, kulturellen und gesellschaftspolitischen Charakter auf. Vor allem aufgrund des Wirkens von Schriftführer Otto Raschauer begann ab 1955 eine dichte Serie von Vorträgen. Führt man sich die Jahre des österreichischen Wiederaufbaus vor Augen, so spiegeln sich diese auch an den Vortragsthemen deutlich wider. Dabei ging es etwa um den österreichischen Straßenbau (z.B. mehrfach zwischen 1955 und 1961: neue Wachaustraße; 1961: der Autobahnbau in Niederösterreich; 1962: Autobahn St. Christophen – Preßbaum,²² Bodenvermörtelung mit Kalk, Zement, Teer und Bitumen) oder Themen wie etwa „Seilförderanlagen für den Personenverkehr“ (1961)²³ den Wasserbau (z.B. 1957: das Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug und die übrigen Staustufen in Niederösterreich); 1958: 100 Jahre kulturtechnischer Wasserbau in Niederösterreich; 1960: die Donau als Problem österreichischer Landschaftspflege; 1961: Bericht über eine wissenschaftliche Donaubereisung oder allgemeine naturschutznahe Baumaßnahmen (z.B. 1956: Aufgaben des Naturschutzes bei Ingenieurbauten in Niederösterreich; 1959: Landschaftlich verbundenes Bauen).

Die Gelegenheit solcher Vortragsveranstaltungen wurde auch dazu genutzt besondere Ehrungen vorzunehmen. So wurde im Rahmen des Vortrages „Brückenbauten in Niederösterreich“ von Hofrat Dipl.-Ing. Bruno Mang am 28. November 1962 dem Landeshauptmann von Niederösterreich, Leopold Figl, die Ehrenmitgliedschaft des Vereins verliehen.

Bei allen behandelten Thematiken richtete sich der Blick stets auch über die österreichischen Grenzen hinaus. So trug etwa am 22. Juni 1955 der Architekt Dipl.-Ing. Dr. Ladislaus Hruska zur „Stadtrandverbauung von Stockholm“, als Analogie zu den Problemen der Wiener Randgemeinden vor,²⁴ Dr. Michael Schuch am 16. Dezember 1960 zur „geophysikalischen Wassererschließung in der Sierra Leone“²⁵ oder am 15. Februar 1961 die Gartengestalter Ing. Karl Paul Filipisky und Dipl.-Ing. Karl Prodingner zu „Velenje – Jugoslawien baut eine Stadt“.²⁶ Neben den fachlichen Vorträgen besuchte man tagesaktuelle Bauprojekte sowie diverse staats- und privatwirtschaftliche Unternehmen: die sich noch im Wiederaufbau befindliche Wiener Staatsoper 1953, zahlreiche Donaukraftwerke und -brücken, Exkursionen zur SMV/OMV oder Zement- und Chemiewerken. Im Vordergrund der meisten Veranstaltungen und Exkursionen stand das technische Wissen. Der rasante Fortschritt erwies sich dabei als treibende Kraft, dem die Landesingenieure bei diesen Veranstaltungen zeitnah folgen konnten. Schon 1958 befasste man sich etwa mit elektronischen Rechenanlagen im niederösterreichischen Agrardienst. Spätere Exkursionen zu diversen Großrechenanlagen sollten folgen.

Der Verein als Personalvertretung

Während des ersten Jahrzehntes seit der Neugründung hatte die Rolle des Vereins als starke Stimme für seine Mitglieder in Personalangelegenheiten die größte Bedeutung. Korrespondenzen bestätigten etwa eine starke Einflussnahme auf Dienstpostenpläne, mit welchen mittels Beförderungsvorschlägen Mitgliedern immer wieder Aufstiege in höhere Dienstklassen ermöglicht wurden. Jedoch stieß man hierbei oft an Grenzen.

Die oft ausführlichen Begründungen der zu den jeweiligen Beförderungsterminen vom Verein dem Präsidialvorstand des Landes Niederösterreich vorgelegten Beförderungsvorschläge spiegeln die drastisch

steigenden Anforderungen an die technischen Beamten wieder, die sich im Zuge des Wiederaufbaus und der Modernisierung des Landes ergaben.²⁷ Der Verein versuchte hierbei der wachsenden Verantwortung und den immer größeren Zuständigkeitsbereichen der akademischen TechnikerInnen entsprechende Posten in höheren Dienstklassen oder wenigstens Biennalzulagen „wegen Überlastung“ zu erwirken. Auch das Ableben von mitunter zahlreichen Kollegen, die während ihrer aktiven Zeit als Beamte verstarben (vier alleine 1957), wurde als „Zeichen der Aufopferung in den schwierigen Zeiten des Krieges und des Wiederaufbaus für den Dienstgeber“ angesehen.²⁸ Über Jahre hinweg wurde der Personal- und Nachwuchsmangel, oft begründet mit dem mangelnden finanziellen Anreiz im öffentlichen Dienst, als extrem bedrückend dargestellt.²⁹

Der Ingenieursverein genoss bis 1963 ein Vorschlagsrecht für Dienstpostenbesetzungen. Den starken Einfluss und den Erfolg des Vereins bei seinen Bemühungen um die Karrieren der Mitglieder untermauern eine Vielzahl von Namensübereinstimmung zwischen Mitgliederlisten, Empfehlungsschreiben und tatsächlich beförderten Personen. Der Ingenieursverein fungierte somit als Personalvertretung für A-TechnikerInnen, eine Tätigkeit die man auch schon vor Kriegsbeginn ausgeübt hatte und für die man durch das Bundesgesetz von 1929 rechtlich befugt gewesen war:

„1. Die Personalvertretungen der mit behördlichen Aufgaben betrauten (öffentlichen) Angestellten des Bundes, der Länder und der Gemeinden sind als „berufliche Vertretungen“ im Sinne des Artikels 10 Abs. 1 Z 8 und des Artikels 11 Abs. 1 Z 2, Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929, anzusehen.

Erst durch die Schaffung der Zentralpersonalvertretung (ZPV) in den 1960er Jahren gingen weite Teile der Personalvertretungsagenden auf diese über. Schon 1956 hatte die niederösterreichische Landesregierung beschlossen, eine auf freiwilliger Basis gewählte Personalvertretung zu akzeptieren. Am 20. Juli 1962 anerkannte Landeshauptmann Leopold Figl per Erlass die Rechte etwaiger gewählter PersonalvertreterInnen und garantierte mit Verordnung deren Unabhängigkeit.³⁰ Damit änderte sich jedoch der Charakter der Personalvertretung für die DiplomingenieurInnen im Landesdienst. Schließlich handelte es sich bei der ZPV nicht mehr um einen Verein mit auf sie maßgeschneiderten Statuten, sondern um eine öffentliche Institution, die dem Schutz und der Förderung von öffentlichen Bediensteten mit den verschiedensten Hintergründen zu dienen und darüber zu wachen hat, dass die aus dem Dienstverhältnis entspringenden Rechte der Bediensteten und ihre berechtigten Interessen gewahrt werden. Demnach ist die Personalvertretung primär ein Kontrollorgan, konkreter, ein Selbstverwaltungskörper auf gesetzlicher Basis.

Aufgrund dieser Entwicklung musste sich auch der Ingenieursverein zunehmend auf die Vertretung der Standesinteressen von A-TechnikerInnen beschränken, hatte aber noch zumindest bis in die 1970er Jahre einen gewissen Einfluss auf Stellenbesetzungen. Grund dafür war wohl der Umstand, dass es noch bis 1978 dauern sollte, bis die Personalvertretung der niederösterreichischen Landesbediensteten per Landesgesetz geregelt wurde. Dazu unterhielt der Verein auch enge Kontakte zu anderen zentralen Arbeitnehmer-Organisationen, ein durchaus gebräuchliches Instrument, um Netzwerke aufbauen zu können. Traditionellerweise hatte sich der Österreichische Arbeiter- und Angestelltenbund (ÖAAB, heute Österreichischer Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerbund) in Niederösterreich als beamtenvertretender Bund durchgesetzt. Mitgliedsüberschneidungen zwischen dem Österreichischen Arbeiter- und Angestelltenbund und dem Verein der niederösterreichischen Landesingenieure waren daher durchaus gängig. Die maßgeblichen politischen RepräsentantInnen waren dem Ingenieurskorps gegenüber loyal und verbunden. Es galt Netzwerke aufzubauen, was einer grundlegenden Tugend des Vereinslebens entspricht. 1958 gewann man zum Beispiel den niederösterreichischen Landeshauptmann-Stellvertreter Kommerzialrat Ing. August Kargl als Ehrenmitglied, 1962 Landeshauptmann Leopold Figl. Beide wurden als Mitglieder des eigenen Standes betrachtet, war doch etwa Kargl selbst Baumeister und die politische Kraft hinter dem Bau der neuen Wachaustraße und des Dürnsteiner Tunnels. Gute Kontakte gab es in jener Zeit auch zum Personalvertreter, ÖAAB-Obmann, späteren Landeshauptmann und Regierungsrat Siegfried Ludwig. Daneben gab es zahlreiche weitere Mitglieder, welche sich parallel zum Verein noch in der Personalvertretung engagierten. In diesem Zusammenhang müssen auch die Idealpostenpläne des ÖAAB erwähnt werden, über die seitens der Personalvertreter dann auch Rechenschaft vor der Ingenieursvereinigung abgelegt und dort intensiv diskutiert wurden.³¹

Es erscheint nur logisch, dass eine gewerkschaftlich und berufsständisch ausgerichtete Interessenvereinigung, wie die der Landesingenieure, gleichzeitig auch beständig von parteipolitischem Interesse gewesen war. So wurde der Vereinsvorstand etwa 1955 um Unterstützung der Demokratischen Union – Landesleitung Wien ersucht, was mit Hinweis auf die eigenen Statuten und die unpolitische Wahrung der Interessen seiner Mitglieder umgehend abgelehnt wurde.³²

Die ersten niederösterreichischen Personalvertretungswahlen am 15. und 16. Oktober 1962 stellte trotzdem eine große Zäsur für die Entscheidungskompetenzen der Ingenieursvereinigung dar. Bisher hatte

man in Verbindung mit der ZPV noch immer ein Vorschlagsrecht zur Dienstpostenbesetzung innegehabt. Von diesem Jahr an wurde eine zusätzliche Gewichtung auf die Vorschläge der einzelnen technischen Referate gelegt. Mit dieser Entscheidung brach der Arbeitgeber mit einer langjährigen Tradition.

Landeshauptmannstellvertreter Kommerzialrat Ing. August Kargl (1898 – 1960)

Die Ehrenmitgliedschaft des Vereins der Diplomingenieure im n.ö. Landesdienst wurde erstmals 1958 an August Kargl verliehen. Zwar hat sich die Begründung für diese Ehrung in den Vereinsunterlagen nicht erhalten, doch Kargls politische Tätigkeit, vor allem als Initiator des Baus der neuen Wachaustraße und des Dürnsteiner Tunnels, aber auch sein Wirken für den Bau des Donaukraftwerkes Ybbs-Persenbeug, lassen auf die große Wertschätzung schließen, die der Verein seiner Person entgegenbrachte. Selber kein Diplomingenieur, besuchte der 1898 in Langenlois geborene Kargl allerdings vor dem Ersten Weltkrieg die Architekturklasse der Akademie der Bildenden Künste in Wien. Der Krieg setzte seinen Ambitionen ein jähes Ende und auch nach seiner Rückkehr aus italienischer Kriegsgefangenschaft 1922 konnte er sein Studium aufgrund des Todes seines Vaters nicht fortsetzen – er übernahm den elterlichen Baumeisterbetrieb und machte die Meisterprüfung. Seit 1924 betätigte er sich politisch für die Christlichsoziale Partei, als Gemeinderat von Langenlois, während des Ständestaates im niederösterreichischen Landtag und von 1937 bis 1938 als Landesrat. Während der NS-Zeit in Österreich wurde er zunächst in das Konzentrationslager Dachau interniert und musste später seinen Militärdienst leisten. Nach 1945 war er kurz als Bürgermeister von Langenlois tätig – nunmehr als Politiker der Österreichischen Volkspartei –, bevor er das Amt des Landeshauptmannstellvertreters übernahm, das er bis zu seinem Tod 1960 bekleidete.

Die Sorge um den technischen Nachwuchs

Der Verein sorgte sich jedoch nicht nur um den Aufstieg der bereits etablierten Mitglieder, er spielte auch eine Rolle bei der Rekrutierung neuer Landesbediensteter. Aufzeichnungen ab den 1950er Jahren belegen ein konstantes Bemühen seitens des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, TechnikerInnen für den Landesdienst zu gewinnen. Auch die Vereinsmitglieder wurden angehalten, „in jeder Beziehung geeignete Diplomingenieure aller Fachrichtungen oder Architekten ausfindig zu machen und sie zum Eintritt in den Landesdienst einzuladen. Die Namen der Gesuchsteller wollen dem Obmann

jeweils bekanntgegeben werden, damit nötigenfalls interveniert werden kann.“³³ Der Mangel an technischem Personal konnte dennoch über lange Zeit nicht behoben werden. Auf diesen Notstand wird in einer 1960 verfassten Denkschrift deutlich eingegangen. Dort hieß es etwa: „Die herrschende Baukonjunktur stellt im Zeitalter der Technik mit seiner Mechanisierung und Automatisierung an die öffentliche Verwaltung große Aufgaben und Anforderungen. Die technischen Landesämter sind ganz übermäßig in Anspruch genommen und müssen sich sehr bemühen, um den gestellten Aufgaben gerecht werden zu können. Dies ist bei dem knappen Personalstand nur mit Idealismus und vollem persönlichen Einsatz jedes einzelnen Technikers möglich. Jeder Ausfall, sei es durch Pensionierung oder Kündigung, bringt schwere Probleme mit sich, da der qualifizierte technische Personalstand meist nur in einem beschränkten Ausmaß vorhanden ist. Die mangelnde Sorge um rechtzeitigen Nachwuchs bringt die Gefahr einer Überalterung mit sich.“³⁴

Im Frühjahr 1962 wurde diese Denkschrift schließlich an Landeshauptmann Leopold Figl übergeben. Um den beschriebenen Umständen trotzen zu können, erlaubte sich der Ingenieursverein, einige Vorschläge zur Verbesserung zu entwerfen und anzuführen: Neben einer Verbesserung der Entlohnung für AnfängerInnen und ausreichend Stipendien für StudentInnen der technischen Hochschulen, die mit dem verpflichtenden Eintritt in den Landesdienst gekoppelt werden sollten, schlug man die schnellere Bindung der AnfängerInnen durch Pragmatisierung und schnellere Aufnahmeverfahren vor. Nicht zuletzt forderte man gerechtere Leistungshonorare, die den Notstand verringern sollten.³⁵ Tatsächlich scheint die Entlohnung das zentrale Problem gewesen zu sein, denn „das Einstiegsgehalt für einen Diplomingenieur betrug tausend Schilling,“³⁶ was weit unter den Einstiegsgehältern in der Wirtschaft lag. Figl versprach sogleich sich der Problematik anzunehmen. Für sein Bemühen und seine Verbundenheit zum Ingenieurskorps überreichte ihm der Vereinsvorstand im selben Jahr die Ehrenmitgliedschaft. An „seine“ Landesingenieure richtete er sich mit dem Ratschlag: „Wenn Sie hinauskommen auf das Land, dann sehen Sie immer zuerst den Menschen und dann die Technik, die ihm zu dienen hat.“³⁷

Die Beseitigung des Personalmangels konnte jedoch nicht ohne Lösung eines weiteren Problems erfolgen. Zwar bemühte man sich um eine Personalvermehrung, um die anfallende Arbeit erledigen zu können, musste aber feststellen, dass eine Aufstockung des Personals nur sehr schwer durchführbar war, da es keine geeigneten räumlichen Möglichkeiten gab, um neue KollegInnen überhaupt unterbringen zu können. Das war eine äußerst schlechte Konstellation, die weiter zur Überstundenarbeit führen

würde, welche weder vom Arbeitgeber, noch vom Arbeitnehmer gewünscht war. Die Notwendigkeit einer Änderung stellte sich als unumgänglich dar, ansonsten würde „eine Verantwortung für die einwandfreie Abwicklung der übertragenen Dienstgeschäfte in den technischen Ämtern abgelehnt“, und „die Übernahme neuer Aufgaben und Aufträge“ nicht möglich sein.³⁸

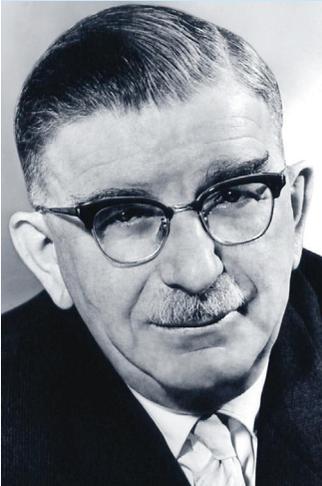
Landeshauptmann DDDr. h.c. Dipl.-Ing. Leopold Figl (1902-1965)

Die dritte Person, der der Verein der Diplomingenieure im n.ö. Landesdienst mit eine Ehrenmitgliedschaft verlieh, war 1962 der damaligen Landeshauptmann Leopold Figl, wobei die Überreichung des Ehrendekretes erst im Jänner 1963 erfolgte. Einerseits handelte es sich bei Figl um einen Mann „vom Fach“, aber auch um einen der beliebtesten Politiker seiner Zeit, von enormer Bedeutung für die Zweite Republik. Andererseits pflegte er als Landeshauptmann persönlichen und direkten Kontakt zum Verein und hatte ein offenes Ohr für die Anliegen der technischen Kollegenschaft.

Figl hatte das Gymnasium in St. Pölten besucht und danach Agrarwissenschaft an der Universität für Bodenkultur in Wien studiert. Von 1934 bis 1938 war der nunmehrige Agraringenieur Direktor des niederösterreichischen Bauernbundes und übernahm damit eine zentrale Funktion im Ständestaat, allerdings auch als niederösterreichischer Führer der paramilitärischen „Ostmärkischen Sturmsharen“. 1938 wurde er wegen seines Widerstands gegen den „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im Konzentrationslager Dachau interniert (1938-1943). Aufgrund seiner Beteiligung an einer Widerstandsgruppe wurde er bereits 1944 abermals verhaftet und im Konzentrationslager Mauthausen interniert. Nach einer Verurteilung wegen Hochverrats saß er ab dem 21. Jänner 1945 im Landesgericht Wien in einer Todeszelle, wurde aber durch das Kriegsende gerettet. Im April 1945 war Figl Mitbegründer und bis 1951 erster Obmann der Österreichischen Volkspartei und wurde provisorischer Landeshauptmann von Niederösterreich (25. April 1945 bis 15. Oktober 1945).

In den ersten Monaten der Zweiten Republik war Figl zunächst Vizekanzler in der Regierung Renner sowie Mitglied des Nationalrates und wurde nach den Wahlen des Jahres 1945 Bundeskanzler. Ab April 1953 bis 1959 war er Außenminister, wobei 1955 unter seiner maßgeblichen Beteiligung der Österreichische Staatsvertrag zustande kam, der die volle Souveränität Österreichs wiederherstellte. Von 1959 bis 1962 war Figl Präsident des Nationalrates, bevor er wieder als Landeshauptmann von Niederösterreich bestellt wurde – auch mit den Stimmen der SPÖ. Während seiner kurzen Amtsperiode wurden mehrere zukunftsweisende Entscheidungen getroffen. Als dritte Landesgesellschaft neben NEWAG (Niederösterreichische Elektrizitätswerke-AG, gegründet 1922) und der Gasvertriebsgesellschaft NIOGAS (NÖ Gaswirtschaftsgesellschaft, gegründet 1954 vom damals mächtigen Landesfinanzreferenten Viktor Müllner als Gegenstück zur verstaatlichten OMV) wurde für die Wasserversorgung 1962 die NÖSIWAG (NÖ Siedlungswasserbau-GmbH) geschaffen. 1963 waren alle geschlossenen Siedlungen in Niederösterreich an das Stromnetz angeschlossen. Es gelangen die Gemeindestrukturreform und der Beginn der Schul- und Bildungsreform im Grundschulbereich.

1946 war Figl zum Dr. h.c. der Technischen Universität Wien ernannt worden, 1948 zum Dr. h.c. der Hochschule für Bodenkultur Wien.



**Landeshauptmann
Leopold Figl**

Foto Niederösterreichischer
Landespressedienst

Beginn der elektronischen Datenverarbeitung in der NÖ Agrarbezirksbehörde

von DI Karl Haas und DI Christian Philipp

Die elektronische Datenverarbeitung zur technischen Unterstützung von Flurbereinigungs- und Zusammenlegungsverfahren begann in der NÖ Agrarbezirksbehörde zirka 1957. Damit konnte man sich durchaus zu den Pionieren in Österreich zählen.

Unter Hofrat Wolf wurde eine Zuse Z11 in der damaligen Dienststelle Muthgasse angeschafft und von ihm auch betreut. Möglich wurde diese Anschaffung durch die guten Kontakte zur Bayerischen Flurbereinigung (Flurbereinigungsamt München), wo Regierungsrat Seifers diese Rechenanlage zusammen mit der Zuse KG aus Neukirchen (Osthessen) ab 1954 entwickelt hatte. Die Finanzierung der Anschaffung erfolgte mittels eines Kredits aus dem European Recovery Program (ERP).

Mit dem selbst für den damaligen Entwicklungsstand eigentlich sehr einfachen, dafür sehr verlässlichen und robusten Rechner war es erstmals möglich, geodätische Berechnungen wie polare Punkte, Vorwärts- und Rückwärtsschnitte, Transformationen aller Art, Absteckdaten, oder Flächenberechnungen automatisiert durchzuführen.



Eine Rechenanlage Zuse Z11 im Technischen Museum Wien

Foto Stefan Kögel.

Konrad Zuse hatte 1941 mit der Z3 den ersten funktionstüchtigen Computer der Welt entwickelt. Nach mehreren Entwicklungen im Dienste der Rüstungsindustrie des „Dritten Reiches“ etablierte sich Zuse mit seiner eigenen Computer-Entwicklungsfirma am europäischen Markt. Nach dem Ausstieg Zuses 1964 wurde die Firma von Siemens 1967 übernommen.

Die in Relais-technik ausgeführte Z11 hatte 1955 zunächst festverdrahtete Programme für die Flurbereinigung. Ab 1956 wurde eine Lochstreifensteuerung (4 Lochstreifenleser) installiert, welche die Maschine Z11 zu einer frei programmierbaren Maschine machte. Die Z11 arbeitete mit dem dualen (binären) Zahlensystem, 27 Bits für ein Wort und hatte einen Speicher von 10-26 Speicherstellen und wog ca. 800 kg (ohne Pult und Stromversorgung).

Im Vermessungswesen war die Z11 deswegen so beliebt, weil die einzelnen Programme lediglich über Drucktasten ausgewählt werden konnten. Die Schrittschaltersteuerung (Mikrosequenzer) erlaubte es zunächst, die einzelnen Programme an sich sehr beweglich zu gestalten. Durch die permanente Auslastung des Rechners war es notwendig, eine Vormerkliste für die Einteilung der zu erledigenden Aufgaben zu erstellen und auch in den Nachtstunden zu rechnen. Durch die Lochstreifensteuerung war es auch möglich, versuchsweise einen Datenaustausch (Koordinatenverzeichnis) mit dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) durchzuführen.

Die rasche technische Weiterentwicklung und das Aufkommen der elektronischen Tachymeter (ELTA) führte in weiterer Folge 1962 zur Anschaffung einer neuen, nunmehr in Transistortechnik ausgeführten Zuse Z23V, einer Weiterentwicklung der ab 1958 konstruierten Z23. Bei dieser Version war man in der Lage, einen Zusatzkernspeicher an die Maschine anschließen zu können. Durch die Erweiterung kam man auf eine Gesamtspeicherkapazität von 16.384 Worten je 40 Bit. Die Rechengeschwindigkeit erhöhte sich für die Programme um den Faktor vier bis fünf. Mit dieser Rechenanlage war es erstmals möglich, einen direkten Datenfluss von der ELTA-Aufnahme (Ausgabe über Lochstreifen) bis zur Koordinatenberechnung zu gewährleisten.

Der Verein als Streiter für die Qualität im Arbeitsalltag und Gleichberechtigung

Durch sein Selbstverständnis als Fechter für die Interessen der Mitglieder widmete sich der Vereinsvorstand vehement der sozialen Besserstellungen seiner Mitglieder, oder bemühte sich soziale Ungerechtigkeiten abzustellen.³⁹ Deutlich sichtbar wurde dies schon anhand der ersten erhaltenen Sitzungsprotokolle der frühen 1950er Jahre. Hierbei ging es etwa um finanzielle Entschädigungen für den Außendienst, die neben Reisekosten aufgebracht werden sollten. Vergütet sollte zum Beispiel Kleidung werden, da man bei außendienstlichen Tätigkeiten immer wieder Schmutz ausgesetzt war, unter dem die persönliche Kleidung zu leiden hatte. *„Der Dienstgeber stellte lediglich ein Paar Gummistiefel und später dann Jacken zur Verfügung.“*⁴⁰

Verhandlungen diesbezüglich zogen sich aber über mehrere Jahre hin. Immer wieder musste festgestellt werden, dass Verbesserungen bei Reisegebühren sowie Bekleidungszuschüssen finanziell nur sehr schwer zu ermöglichen waren. Auch der Reisegebührenerlass aus dem Jahre 1956/57, der, wie man feststellen musste, keineswegs mit den Gewerkschaften abgesprochen worden war,⁴¹ wäre laut Verein ungenügend gewesen.

Weiters blieben Verhandlungen zur Erlangung von beamteneigenen Personenkraftwagen ein langjähriges Thema.⁴² Oder es stand die Verlängerung der Gültigkeit von ausgestellten Essensmarken im Fokus des Interesses, nebst den schon zuvor erwähnten Bemühungen um die Ermöglichung von Fortbildungen im Ausland.

Eine weit größere Sorge bereiteten in dieser Zeit allerdings der Mangel an Räumlichkeiten und deren sanitärer Zustand. Die Unterbringungsverhältnisse der technischen Beamten im Landesdienst war nach Auffassung des Ingenieursverein dermaßen schlecht, dass *„in den weitesten Fällen eine ungehinderte ökonomische Dienstleistung unmöglich gemacht wird“* und auch *„vom sanitären Standpunkt [aus] müssen diese Verhältnisse als höchst bedenklich bezeichnet werden.“*⁴³ *„Teilweise sind davon auch Kollegen betroffen die als Amtssachverständige der Gewerbebehörde in den Betrieben Mißstände [sic] beanstanden müssen, hinsichtlich ihrer eigenen Diensträume jedoch keine Möglichkeit haben eine Verbesserung herbeizuführen.“*⁴⁴ Der Raummangel und -zustand blieb wie vieles Andere auch ein äußerst langwieriges

Problem. Innerhalb der Betroffenen kursierte etwas scherzhaft der Begriff „*Bleikammerln*“. Kein Wunder bei derartigen Arbeitsbedingungen – durchschnittlich sechs Personen in einem kleinen fensterlosen Büro waren nicht unüblich. Im Großen und Ganzen blieb der Raummangel ein zentrales Problem innerhalb der Landesverwaltung, der zwar mit den Außenstellen eine gewisse Entspannung erfahren hatte, aber dennoch lange bis in die 1970er Jahre immer wieder Thema so mancher Vollversammlungsdiskussionen blieb. ⁴⁵ In diesem speziellen Anliegen wird auch deutlich sichtbar, dass es oftmals viele Jahre gedauert hatte, bis die Situation eine Verbesserung erfuhr. So bedeutend wie der Ingenieursverein innerhalb der Landesverwaltung auch gewesen war, zeigt dieses Szenario, dass seine Möglichkeiten doch immer vom Wohlwollen des Dienstgebers abhängig waren. Erst die Landesaußenstellen, versicherte Zeitzeuge Dr. Kremminger, wären dann etwas komfortabler gewesen. ⁴⁶

Zu den zuvor ausgeführten Problemen kam ein noch weitreichenderes Ereignis, das den Unmut aller technischer Standesvertretungen auf sich zog: Das Ministerium für Handel und Wiederaufbau hatte eine Verordnung erlassen, die ein generelles Verbot von Nebenbeschäftigungen vorsah. Verankert wurde dies im Ziviltechnikergesetz von 1957. Vor dem Hintergrund der schlechten Besoldung, insbesondere der AkademikerInnen in Bund und Ländern, formierte sich ab 1952-53 eine breite Basis von Betroffenen, die für Lohngerechtigkeit eintraten. Beanstandet wurden außerdem die Überstundenregelung und der Umstand, dass sich für untergeordnete Straßenbedienstete bessere Konditionen ergaben, als für den Ingenieursstand.

| | 1952 (ATS) | umgerechnet in EUR* | Anteil an Gehalt in % | 2007 (EUR) | Anteil an Gehalt in % |
|---|------------|------------------------|--------------------------|------------|--------------------------|
| Gehalt eines A-Technikers nach 5 Dienstjahren | 1716,00 | 709,33 | | 2373,00 | |
| Gehalt eines A-Technikers nach 25 Dienstjahren | 3916,00 | 1.618,73 | | 4370,00 | |
| Mitgliedsbeitrag des Vereins | 6,00 | 2,48 | 0,35 / 0,15 | 5,00 | 0,21 / 0,11 |
| 1 kg Brot | 3,50 | 1,45 | 0,20 / 0,09 | 3,00 | 0,13 / 0,07 |
| 1 kg Zucker | 6,40 | 2,65 | 0,37 / 0,16 | 1,15 | 0,05 / 0,03 |
| 1 kg Butter | 35,20 | 14,55 | 2,01 / 0,90 | 6,00 | 0,25 / 0,14 |
| 1 kg Schweinefleisch | 27,00 | 11,16 | 1,6 / 0,69 | 7,00 | 0,29 / 0,16 |
| 1 Paar Herrenschuhe | 300,00 | 124,01 | 17,48 / 7,66 | 125,00 | 5,27 / 2,90 |

*inflationsbereinigt auf Basis des Lebenshaltungskostenindex 1945

Gerade in solch essenziellen Aufgabenbereichen, wie Gehaltsverhandlungen bedurfte es einer vereins- bzw. landesübergreifenden Vereinigung, um geschlossen auftreten zu können. Nicht zuletzt deswegen bemühte sich der Ingenieursverein seit seiner Wiedegründung 1949 um gute Verbindungen zu anderen gewerkschaftlichen Organisationen und Standesvereinen.

Kooperationen mit anderen Ingenieursvereinigungen

Im Laufe der achtzigjährigen Geschichte des Vereins der Diplomingenieure im n.ö. Landesdienst knüpfte man an ein dichtes interessenspolitisches Netzwerk. Durch seine Vereinssatzungen war man unpolitisch und doch in einem sehr politischen Umfeld tätig. Der Spagat zwischen Förderung von Mitgliederinteressen und Wahrung des unpolitischen Status ist eine historische Konstante. Die Schaffung einer Dachorganisation war schon 1950 ein viel diskutiertes Thema gewesen und blieb dies die gesamte Dekade hindurch.⁴⁷ Auf internationaler Ebene etwa wurde bereits 1951 eine Ingenieursvereinigung geschaffen die den Namen FIANI (Federation International d'Associations Nationales d'Ingenieurs) trug und 1955 schließlich zur FEANI (Federation Europeen d'Associations Nationales d'Ingenieurs) wurde. Dieser Zusammenschluss wurde von Ingenieursvereinigungen aus den Beneluxstaaten, Italien, Frankreich, Deutschland, Schweiz und Österreich initiiert.⁴⁸ Zu diversen Veranstaltungen der FIANI bzw. FEANI wurden auch VertreterInnen der Niederösterreichischen Ingenieursvereinigung entsandt.⁴⁹

Als viel wichtiger für die Zukunft des Vereins sollte sich jedoch die Annäherung an den Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein (ÖIAV) herausstellen. In der 10. Vollversammlung von 1959 hatten Gespräche über die Aufnahme in den ÖIAV begonnen. Eine Entscheidung fiel jedoch erst zwei Jahre später, nachdem unter der Obmannschaft von Franz Simlinger sämtliche Beitrittsformen besprochen und ausdiskutiert waren. Zwischenzeitlich war es jedem Mitglied möglich gewesen, dem ÖIAV als außerordentliches Mitglied beizutreten. Landesbaudirektor in Pension Fritz Weigl, der ehemalige Vereinsobmann aus der Zeit vor 1938, sprach sich etwa für einen korporativen Beitritt aus, um die Wahrung der Interessen gewährleistet zu sehen.⁵⁰ Offiziell trat der Ingenieursverein dem Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein schließlich am 13. Juni 1962 bei.⁵¹ Im Zuge dieses Beitritts erhöhte sich der jährliche

Mitgliedsbeitrag aufgrund der finanziellen Mehrbelastung der Vereinskasse pro Person von sechs auf 15 Schilling.⁵² Um den finanziellen Mehraufwand zu rechtfertigen, wies der damals frisch gewählte Obmann Otto Raschauer in seinem Rechenschaftsbericht nochmals deutlich auf die Wichtigkeit dieses Beitritts hin und verurteilte jene, die sich nur um ihre direkten Belange kümmern wollten:

*„Was bringen uns die 1500 Schilling [Mitgliedsbeitrag beim ÖIAV] im Jahr? Liebe Kollegen, hier geht es um eine grundsätzliche Frage. Für den Akademiker sollten nicht nur materielle, sondern auch ideelle Fragen, z.B. solche der Standesangelegenheiten, von Interesse sein. [...] Der Diplomingenieur erscheint von sich aus auf Grund seines akademischen Studiums berufen und verpflichtet, für den Dienstgeber optimale Leistungen zu erbringen, an Rationalisierungen mitzuwirken und sich dadurch von den anderen Bediensteten herauszuheben [...] Wenn wir nur im Materiellen die Erfüllung sehen, sind wir Wegbereiter des sowieso immer mehr um sich greifenden Kollektivismus.“*⁵³

Eine weitere übergeordnete Einrichtung war die Interessengemeinschaft der Akademiker im öffentlichen Dienst. Diese Vereinigung war auf den Ingenieursverein aufmerksam geworden und wandte sich, mit der Bitte an den Vereinsvorstand, sie in ihren interessenpolitischen Anliegen zu unterstützen. Aus der ersten Korrespondenz von 1953 ist jedoch ersichtlich, dass sich die Zusammenarbeit zwischen dem Verein der Landesingenieure und der Interessengemeinschaft der öffentlich beschäftigten Akademiker eher zögernd entwickelte. Seitens der Landesingenieure fürchtete man erst, eine solche Zusammenarbeit könne sich auf die Beziehungen mit den übrigen Landesbeamtenschäften, insbesondere Nicht-Akademikern, negativ auswirken. Die Interessengemeinschaft der Akademiker hingegen sah die Zusammenarbeit als überaus wichtig an, um gemeinsam die Forderungen nach zustehenden Lohnerhöhungen und der sozialen Anerkennung der Akademiker erwirken zu können. Nach anfänglichen Schwierigkeiten sollten sich die Gespräche zwischen beiden Parteien aber zum Positiven entwickeln.⁵⁴