

1. XI. 1916

**Dr. Ideno Freiherr v. Forster.**

Eisenbahnminister Dr. Ideno Freiherr von Forster, dem beim Scheiden aus dem Amte seitens des Kaisers für die „unermüdlche, auch unter den gegenwärtigen besonders schwierigen Verhältnissen erprobte Wirksamkeit“ die volle Anerkennung und der wärmste Dank ausgedrückt wird, kann auf eine ebenso glänzende als erfolgreiche Beamtenlaufbahn blicken, die er fast zur Gänze im Ressort der staatlichen Eisenbahnverwaltung zurückgelegt hat. Schon 1885 wurde er in das administrative Lokalbahnamt des Handelsministeriums einberufen, dessen Vorstand er wurde, als im Jahre 1896 die Eisenbahnsektion des Handelsministeriums in dem damals gegründeten Eisenbahnministerium aufging. Ein umfassenderer Wirkungskreis eröffnete sich ihm unter Eisenbahnminister Wittel, der ihn 1898 zum Vorstand des Präsidialbureaus machte, in welcher Stellung er bis Wittels Abgang im Jahre 1905 blieb. In diesem Jahre wurde er Sektionschef und es wurde ihm die juristische Sektion des Eisenbahnministeriums unterstellt. Unter dem ersten Ministerium Bienerth im Jahre 1908 wurde er mit der Leitung des Eisenbahnministeriums betraut. In Anerkennung seiner Tätigkeit als Leiter des Eisenbahnministeriums wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Anfang November 1911, also genau vor fünf Jahren, wurde er im Kabinett Stürgkh zum Eisenbahnminister ernannt. Die Verleihung der Würde eines Geheimen Rates, des Ordens der Eisernen Krone erster Klasse sowie die erst vor einigen Monaten erfolgte Verleihung des Großkreuzes des Leopoldordens sind die Zeichen der kaiserlichen Anerkennung für seine Tätigkeit als Eisenbahnminister.

Als eine seiner Hauptaufgaben betrachtete Freiherr v. Forster die Verbesserung der

materiellen Lage der Bediensteten, für die er stets ein warmes Herz fühlte. Ganz besondere Fürsorge wandte er den Bediensteten während der Kriegsjahre zu. Eine besondere allseits als Musteranstalt anerkannte Schöpfung Forsters war die Errichtung eines Genesungsheims für im Kriege invalide gewordene Eisenbahnbedienstete. Sie sollten dort durch zweckentsprechende Behandlung derart hergestellt werden, daß sie im Eisenbahndienste wieder verwendet werden können.

Die Ausgestaltung des Reges der österreichischen Staatsbahnen machte unter ihm weitere bedenkliche Fortschritte. Ganz besonders diente diesem Zweck der Bau der Wiener Transitanlage, welche, erst in diesem Jahre begonnen, derart intensiv betrieben wird, daß die Benützung der Anlagen, durch die eine starke Erleichterung der Wiener Bahnhöfe herbeigeführt wird, bereits in den nächsten Tagen zu gewärtigen ist.

Die Beschaffung moderner Einrichtungen und Arbeitsmaschinen in den Werkstätten, die Errichtung mechanischer Befohlungsanlagen, ohne welche der heutige rasche Umsatz der Lokomotive nicht denkbar wäre, fallen in die Aera Forsters, der stets darauf bedacht war, in erster Linie für den Verkehr notwendige und betriebsökonomische Einrichtungen zu schaffen und Luxusbauten zurückzustellen. Von diesem Gesichtspunkt aus waren auch seine organisatorischen Verfügungen geleitet. Auf dem Gebiete der Verkehrsweisen bedeutet die durchgreifende Einführung der direkten Güterzüge eine neue Epoche im Traktionsdienst der Staatsbahnen. Weiteren Plänen organisatorischer Art wurde durch den Eintritt des Kriegszustandes, der beinahe die Hälfte der Amtszeit des Ministers Forster, ausfüllte, ein Ziel gesetzt. Desto intensiver war seine Tätigkeit nun auf jene Maßnahmen gerichtet, durch die im Rahmen der zivilen Eisenbahnverwaltung die großen Aufgaben, die an die Staatsbahnen während der Kriegszeit gestellt werden, erfüllt werden konnten.

Zu dieser Tätigkeit, die Freiherr v. Forster als oberster Chef der österreichischen Staatsbahnen entfaltete, kam eine Reihe höchbedeutender Aufgaben auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik und Eisenbahnfinanzwirtschaft, deren Lösung mit Forsters Namen verbunden ist. Nach langen und schwierigen Verhandlungen wurde das bosnische Bahnprogramm festgestellt und gesetzlich verabschiedet; ein neues Lokalbahnprogramm, in dem 94 neue Bahnen ihrer finanziellen Sicherstellung zugeführt werden sollten, wurde zur legislativen Behandlung vorgelegt. Die jahrzehntelangen Bemühungen, die finanziellen Verhältnisse der Südbahn gesellschaft einer Sanierung zuzuführen, kamen unter seiner Führung zum endlichen Abschluß. Und inmitten der Kriegswirren fanden jene zahlreichen, das Eisenbahnwesen besonders berührenden Verhandlungen statt, durch die der wirtschaftliche

Vergleich mit Ungarn eine langdauernde Regelung erfahren sollte.

Mit gerechtfertigter Genugthuung kann Freiherr v. Forster auf die Zeit zurückblicken, in der es ihm vergönnt war, an der Spitze des österreichischen Eisenbahnministeriums zu stehen. Er war besetzt von wärmstem, mit strengster Gerechtigkeit gepaartem Wohlwollen für das Personal und widmete sich mit unermüdlchem und beispielgebendem Eifer den ihm anvertrauten staatlichen Aufgaben, die er in bester Weise erfüllt hat.