

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Der Ausbruch des rumänischen Krieges erforderte zuerst die Räumung und die — übrigens nicht sehr nachhaltig durchgeführte — Zerstörung von 650 km siebenbürgischer Bahnlinien, die nach dem siegreichen Vormarsche ebenso wie etwa 540 km rumänischer Bahnen rasch wieder instandgesetzt und in Betrieb genommen werden mußten. Hiezu wurde im neubesetzten Gebiete als dritte k. u. k. Militärbahnbehörde das „Heeresbahnkommando Südost“ eingerichtet.

Im übrigen gewannen Feld-, Roll- und Seilbahnen in dem Maße an Bedeutung, als größere Frontteile einen stabilen Charakter annahmen. Am dichtesten war das Netz der für den unmittelbaren Frontnachschiebung bestimmten Feld- und Rollbahnen im Norden. Sie wurden gemischt mit Rollbahnlokomotiven und Triebwagen betrieben. Am besten bewährten sich die Feldebahn-Generatorenzüge, die aber nur in geringer Anzahl vorhanden waren. Der Feldebahn-Generatorenbetrieb wurde seit Dezember 1916 von Durazzo aus vorgetrieben und sollte auf dem albanischen Kriegsschauplatz ganz besondere Bedeutung erlangen. Einzelne Feldebahnen, z. B. die Strecke Wochein—Feistritz—Zlatorogg, wurden elektrifiziert, Die normalspurige Kraftwagenbahn Duttoule—Comen behielt ihre hohe Bedeutung für die Versorgung der Karstkämpfer. Geradezu eine Lebensbedingung für die Stellungen im Hochgebirge bildeten die Seilbahnen, die sowohl an Zahl als auch an Leistungsfähigkeit zunahmen. Um die Jahreswende 1916/17 standen etwa 1200 km Förderseile in Betrieb.

Im großen und ganzen war es also eine recht schwierige Lage, in der die Wehrmacht der Donaumonarchie den Jahreswechsel 1916/17 erlebte. Sie ging schließlich allen Hemmnissen und Gefahren zum Trotz nach der Zahl der Einheiten im allgemeinen ungeschmälert aus einer der gefährlichsten Krisen hervor. Daß manche Improvisation verschwand, bedeutete kaum eine ernste Schwächung und wurde jedenfalls bei weitem wettgemacht durch den Ausbau vor allem der Artillerie. Es war sicherlich ein günstiger Ausblick, daß dieser Aufstieg dank der dem Höhepunkte ihrer Leistungskraft zustrebenden Industrie sich noch in voller fortschreitender Bewegung zu befinden schien.

In Wirklichkeit war man freilich den Grenzen der Entfaltungsfähigkeit schon beinahe ebenso nahe gekommen, wie bei der Heranziehung der Menschenreserven zum Kriegsdienste. Die Erschöpfung der Menschenkräfte aber war das zweite Merkmal der Lage.

Alle diese so schwer wiegenden Fragen traten so recht deutlich in Erscheinung, als anläßlich der Schaffung des gemeinsamen Oberbefehles