

## Rendezvousberg – Alte Schanzen – Herrenholz

### Kultur – Geschichte – Spurensuche

Artikel in Arbeit!



Abb. 1: Blick vom Rendezvous auf die Alten Schanzen

### Einleitung

Der Rendezvousberg, die Alten Schanzen und das Herrenholz in Wien-Stammersdorf sind Orte, die kulturell, militär- und industriegeschichtlich einen reichen Schatz an Information bieten. Manches davon ist in der Landschaft heute gut sichtbar, anderes ist verschüttet, überwachsen oder mehr oder weniger versteckt. Über einiges kursieren in Internetforen aber auch auf Internetseiten der Stadt Wien unbestätigte Überlieferungen, obwohl es für die meisten dieser Orte gut gesicherte Hintergrundinformation und teilweise auch systematische Dokumentationen gibt. Trotzdem bleiben am Ende aber auch ein paar Fragen zurück, deren Klärung bisher noch aussteht.

Aufgrund seiner strategisch guten Lage und der weiten Fernsicht wurde der Bisamberg nach den Napoleonischen Kriegen von der K(u)K Armeeführung in die militärischen Planungen zur Verteidigung

---

<sup>1</sup> Heinz Berger ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Ludwig Boltzmann Institute for Digital History (siehe <https://geschichte.lbg.ac.at/team/heinz-berger/>). Sachdienliche Hinweise zur Spurensuche werden dankend entgegengenommen.

von Wien als befestigter Vorposten einbezogen.<sup>2</sup> Im „Deutschen Krieg“ von 1866 wurden dafür 31 Schanzen (genannt „Werke“<sup>3</sup>) von Langenzersdorf über den Bisamberg und Leopoldau bis in die Lobau hinunter errichtet.<sup>4</sup> Zur Schlacht kam es an diesen Schanzen aber nicht mehr, da bereits zuvor in ein Waffenstillstand und bald darauf Frieden geschlossen wurde.<sup>5</sup>

Auch im ersten Weltkrieg wurden die Schanzen wieder reaktiviert, um Wien vor einem möglichen russischen Angriff zu schützen. Aus dieser Zeit stammt die Ruine eines Munitionslagers im *Werk X*. Aber auch diesmal kam es hier zu keinen Kämpfen, da die russische Armee in den Karpaten aufgehalten und wieder zurückgedrängt wurden. Die Schanzen *Werk X* bis *Werk XIII* sind topographisch relativ gut erhalten und aufgrund der exponierten Lage in der Landschaft weithin sichtbar. Aufgrund der dort lebenden seltenen Flora und Fauna wurden sie am 5. Juni 1981 zum Naturdenkmal erklärt und sind Teil des *Natura 2000 Schutzgebietes Bisamberg*.<sup>6</sup>

Im Jahr 1938 wurde von der *Österreichische Automobil Fabriks-AG* (ÖAF, vormals Austro-Fiat) im Herrenholz ein Flugmotoren-Reparaturwerk geplant und errichtet. Wie in vielen Rüstungsbetrieben des nationalsozialistischen Deutschlands wurden auch hier ab dem Jahr 1942 französische Kriegsgefangene zur Zwangsarbeit verpflichtet.<sup>7</sup> Mit dem Vorrücken der alliierten Truppen geriet auch Wien in die Reichweite der Bombenangriffe und daher wurden auch auf dem Werksgelände einfache Luftschutzeinrichtungen errichtet. Obwohl diese Fabrik den Krieg weitgehend unbeschadet überstanden hat, ist sie in der Zeit der sowjetischen Besatzung im Zuge eines Unfalls abgebrannt und danach gesprengt worden, sodass heute nur noch kleinere rudimentäre Reste der Gebäude im Wald erhalten sind.

---

<sup>2</sup> Siehe Paul Mitchell, Wiens vergessener Schutzring. Die sogenannten Preußenschanzen, 1866, in: Franz Pieler und Peter Trebsche (Hg.), Beiträge zum Tag der Niederösterreichischen Landesarchäologie 2017. Festschrift für Ernst Lauerer, Asparn/Zaya: Bösmüller Print Management 2017, S. 435.

<sup>3</sup> Siehe Hartwig Neumann, Festungsbaukunst und Festungsbautechnik. Deutsche Wehrbauarchitektur vom XV. - XX. Jahrhundert, in: *Architectura militaris*, 1, Bonn: Bernard & Graefe 1994.

<sup>4</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S. 64.

<sup>5</sup> Siehe Walter Kleindl, Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur, Wien: Ueberreuter 1995, S. 264-268..

<sup>6</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S. 80-81; Barbara Becker und Susanne Leputsch, Vegetation und Flora der Alten Schanzen, in: Heinz Wiesbauer, Herbert Zettel, Manfred A. Fischer und Rudolf Maier (Hg.), *Der Bisamberg und die Alten Schanzen: Vielfalt am Rande der Großstadt*, Wien 2011, S. 49-56.

<sup>7</sup> Siehe Karl-Heinz Rauscher, *Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich*, Gnas: Weishaupt 2008, S. 134.

Darüber hinaus finden sich in der unmittelbaren Umgebung noch viele weitere kulturhistorisch und industriegeschichtlich interessante Orte wie die ehemalige *Stammersdorfer Lokalbahn*<sup>8</sup> (heute befindet sich auf der ehemaligen Bahntrasse der *Dampfross-Drahtesel-Radweg*<sup>9</sup>), der von Gottfried Kumpf gestaltete Wasserspeicher am Rendezvousberg<sup>10</sup> oder Flurnamen wie *Alter Pulverturm* (unweit vom Herrenholz)<sup>11</sup>, der auf eine mögliche frühere militärische Nutzung hinweist.

## Die Stammersdorfer Lokalbahn

Diese Bahnlinie von Stammersdorf nach Auersthal und dann weiter bis nach Groß Schweinbarth und Dobermannsdorf führte mehrere verschiedene Bezeichnungen, „Landesbahn Stammersdorf-Dobermannsdorf“, „Weinviertel-Landesbahn“ oder auch „Marchfeldbahn“.<sup>12</sup> Am 25. April 1903 wurde die Linie als Verlängerung der Dampftramway von der Stephaniebrücke<sup>13</sup> nach Stammersdorf von der *Dampftramway-Gesellschaft Krauss & Comp.* im Beisein des Wiener Bürgermeisters Karl Lueger feierlich eröffnet.<sup>14</sup> 1907 wurde die Bahn von der Gemeinde Wien übernommen, da sie nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für die Versorgung der Stadt mit Nahrungsmitteln aus dem Marchfeld und dem Weinviertel von Bedeutung war. Nachdem die Bahn seit dem Jahr 1911 vom Betrieb der Wiener Straßenbahn abgekoppelt war, wurde in den folgenden Jahren ein neues Bahnhofsgebäude, ein Güterschuppen mit Laderampe sowie das Heizhaus mit Wasserturm errichtet. 1913 wurde die Bahn von den Niederösterreichischen Landesbahnen übernommen. Nach dem Ersten Weltkrieg diente die Bahn zusätzlich zum Personen- und Güterverkehr auch noch zur Beförderung der Post. 1921 wurde die Bahn von den Österreichischen Bundesbahnen übernommen. Auf einen

---

<sup>8</sup> Vgl. Alfred Laula und Hans Sternhart, *Dampftramway Krauss & Comp. in Wien*. Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte, Band 20, Wien: Slezak 1974; Otto Leiß, *Einmal Stammersdorf – Dobermannsdorf und Umgebung*, bitte!, Stockerau: RGM-Verlag 2019; Peter Wegenstein, *Wege aus Eisen im Weinviertel*, Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden 2012; Wiche Parfy, *Stammersdorfer Lokalbahn* (Band 31 der Schriftenreihe Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte), Wien: Slezak 1982.

<sup>9</sup> Vgl. <https://www.dampfross-drahtesel.at/>.

<sup>10</sup> Vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Wasserbeh%C3%A4lter\\_Bisamberg](https://de.wikipedia.org/wiki/Wasserbeh%C3%A4lter_Bisamberg).

<sup>11</sup> Siehe Stadtplan Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/grafik.aspx?lang=de-AT&bookmark=x6-aPRmbKsEZvIcND-ci14Q-a5RphInqnnkur2pH4Oprw-b-b&bmadr=43676515>.

<sup>12</sup> Vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Stammersdorfer\\_Lokalbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Stammersdorfer_Lokalbahn).

<sup>13</sup> Heute die „Salztorbrücke“.

<sup>14</sup> Vgl. Alfred Laula und Hans Sternhart, *Dampftramway Krauss & Comp. in Wien*. Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte, Band 20, Wien: Slezak 1974; Österreichische Illustrierte Zeitung, 26. April 1903, S. 8. Url: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=oiz&datum=19030426&seite=8>.

Rückgang des Transportvolumens in der Zwischenkriegszeit folgte im 2. Weltkrieg wieder ein vorübergehender Anstieg sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Nachdem bereits in den 1920er Jahren erste Motortriebwagen eingesetzt wurden, ist die *Stammersdorfer Lokalbahn* in den 1970er Jahren endgültig motorisiert worden, sodass 1977 der Dampfbetrieb gänzlich eingestellt werden konnte. 1988 wurde schließlich der reguläre Betrieb der Lokalbahn zwischen Stammersdorf und Obersdorf eingestellt.<sup>15</sup>

Die alte Dampflokomotive „Stammersdorf“ der ehemaligen Lokalbahn ist weiterhin auf der *Museumstramway Mariazell–Erlaufsee* im Einsatz.<sup>16</sup>



Abb. 2: Dampflokomotive "Stammersdorf" auf der Strecke der Museumstramway Mariazell-Erlaufsee.

#### Dampfross und Drahtesel

Seit 10. September 2005 verläuft auf der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Stammersdorf und Pillichsdorf der *Dampfross und Drahtesel* – Radweg. Auf Informationstafeln entlang dieser Radroute werden unter anderem historische Eisenbahn-Objekte, von der Lokomotive bis zu Dampflock-Radachsen ausgestellt und auf Schautafeln wird auch Eisenbahngeschichte vermittelt.<sup>17</sup> Zwischen Friedrich-Manhart-Straße und Hochfeldstraße ist parallel zum Dampfross-Radweg noch der alte

---

<sup>15</sup> Siehe Peter Wegenstein, *Wege aus Eisen im Weinviertel*, Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden 2012, S. 60.

<sup>16</sup> Siehe <https://museumstramway.at/>.

<sup>17</sup> Siehe <https://www.dampfross-drahtesel.at/geschichte/>.

Bahndamm mit dem original Bahnschotter entlang der Brünner Straße sehr gut erhalten, wenngleich er von Bäumen und Buschwerk etwas überwuchert wurde und daher etwas versteckt ist.

#### Heizhaus Stammersdorf

Das *Heizhaus Stammersdorf* ist ein sehr imposantes Fachwerkgebäude der *Stammersdorfer Lokalbahn* aus dem Jahr 1913 und steht heute unter Denkmalschutz.<sup>18</sup> Es war Teil des Endbahnhofes in Stammersdorf und beinhaltete einen Lokschiuppen für 2 Lokomotiven und einen Wasserturm. Nach der Einstellung des Dampfbetriebs in den 1970er Jahren und dem Ende der Lokalbahn im Jahr 1988 wurde es für den Bahnbetrieb nicht mehr gebraucht und 1995 wurden auch die Gleise zum Heizhaus abgetragen. Zeitweise wurde das Gebäude zum Abstellen von Museumsbahnen genutzt und in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts erlebte es verschiedene kulturelle Nutzungen wie Ausstellungen, Lesungen und Künstlersymposien.<sup>19</sup>

#### Am Rendezvous

Der Rendezvousberg erhielt seinen Namen, da im dortigen Jägerhaus im 18. Jahrhundert ein Treffpunkt der kaiserlichen Jagdgesellschaften war, die im kaiserlichen Jagdgebiet, dem Stammersdorfer Wald, der sich damals beiderseits der Brünner Straße dort befand, jagten.<sup>20</sup> 1784 wurde hier eine Poststation, ein Pferdestall und der Gasthof „zum Rendezvous“ erreicht.<sup>21</sup> Am 27. 12. 1805 kam es hier im Jägerhaus „Rendezvous“ zu Verhandlungen des französischen Kaisers Napoleon mit dem österreichischen Erzherzogs Karl über Erleichterungen zu den bereits am Vortag vereinbarten Friedensbedingungen, die aber erfolglos verliefen, was sie aber nicht von einem anschließenden gemeinsamen Jagdausflug abhielt.<sup>22</sup> Das ehemalige kaiserliche Jägerhaus existiert in dieser Form heute nicht mehr und auf dem Grundstück steht heute ein einfaches Gebäude ohne

---

<sup>18</sup> Siehe Bundesdenkmalamt Objekt Nr. 111411:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_der\\_denkmalgesch%C3%BCtzten\\_Objekte\\_in\\_Wien/Floridsdorf](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_denkmalgesch%C3%BCtzten_Objekte_in_Wien/Floridsdorf).

<sup>19</sup> Siehe [https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Heizhaus\\_Stammersdorf](https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Heizhaus_Stammersdorf).

<sup>20</sup> Das Nutzungsrecht hatte eine bis heute bestehende Forstgemeinschaft von 64 Wald- und Weidgenossen. Vgl. Karl Kafka, Die Poststation „Rendezvous“ (Stammersdorf), in: Jahrbuch des Vereines für Geschichte der Stadt Wien, Jahrgang 1957, Band 13, S. 154.

<sup>21</sup> Siehe Raimund Hinkel und Kurt Landsmann, Floridsdorf von A - Z. Der 21. Bezirk in 1.000 Stichworten, Wien: Brandstätter 1997, S. 154.

<sup>22</sup> Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Bd. 4, Wien 1995, 659; und Karl Kafka, Die Poststation „Rendezvous“ (Stammersdorf), in: Jahrbuch des Vereines für Geschichte der Stadt Wien, Jahrgang 1957, Band 13, S. 154-157.

repräsentativen Charakter.

Das im Jahre 1908 von Anton und Josef Drexler<sup>23</sup> umgebaute Posthaus ist ein imposantes, schlossartiges Gebäude, das bis heute erhalten ist.<sup>24</sup>

Im Grünstreifen zwischen dem Grundstück des alten Posthauses und des Dampfröss-Drahtesel-Radwegs ist etwas versteckt im Buschwerk eine Splitterschutzzelle aus dem 2. Weltkrieg erhalten geblieben.<sup>25</sup>

Auch die *Stammersdorfer Lokalbahn* hatte hier zwischen 1903 und 1924 die Station "Post Rendezvous".<sup>26</sup>

### **Der Wasserspeicher Bisamberg**

Der Wasserbehälter Bisamberg wurde in den Jahren 1993-1996 errichtet und ist der einzige frei zugängliche Wiener Wasserspeicher. In zwei Kammern werden jeweils bis zu 60.000 Kubikmeter Trinkwasser gespeichert um im Notfall 100.000 Haushalte der Wiener Bezirke Leopoldstadt, Brigittenau, Floridsdorf und Donaustadt zu zwei Tage mit Wasser versorgen zu können, aber auch bei etwaigem Druckabfall den Wasserdruck wieder erhöhen zu können.<sup>27</sup> Die Fassade und der Vorplatz des Wasserspeichers und der dortige Skulpturenpark wurden vom Maler, Grafiker und Bildhauer Gottfried Kumpf mit bis zu 3 Meter hohen Skulpturen von Fischen, Nixen und einem Wassermann mit Dreizack gestaltet.<sup>28</sup> Aufgrund der exponierten Lage ist die von starken Blautönen geprägte Anlage weithin sichtbar.

---

<sup>23</sup> Von den beiden Architekten Anton und Josef Drexler (beide waren Schüler von Theophil von Hansen) wurde u.a. auch das Floridsdorfer Rathaus (heute das Amtshaus Floridsdorf) oder der Columbushof in Wien Favoriten errichtet.

<sup>24</sup> Siehe Dehio Wien, X. bis XIX. und XXI. bis XXIII. Bezirk. Bearbeitet von Wolfgang Czerny, Ingrid Kastel, Ulrike Kirner-Mühlbacher, Andreas Lehne, Inge Podbrecky und Christina Seidl, Wien: Verlag Anton Schroll & Co 1996, S. 634.

<sup>25</sup> Splitterschutzzellen werden oft auch als „Einmannbunker“ bezeichnet, wobei sie aber keineswegs Schutz von Bomben- oder Granattreffern geboten haben, sondern lediglich vor Splintern oder Gewehrbeschluss. Siehe u.a. Michael Foedrowitz, Ein-Mann-Bunker, Stuttgart: Motorbuch Verlag 2007.

<sup>26</sup> Siehe Peter Wegenstein, Wege aus Eisen im Weinviertel, Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden 2012, S. 60.

<sup>27</sup> Siehe <https://www.wien.gv.at/wienwasser/versorgung/wasserbehaelter/bisamberg.html>.

<sup>28</sup> Vgl. Guni Kumpf und Walter Koschatzky (Hg.), Gottfried Kumpf - Maler und Bildhauer, Wien: Amalthea 2008, S. 335.

## Die alten Schanzen

Bereits im Dreißigjährigen Krieg wurde der Bisamberg als militärischer Vorposten zur Verteidigung von Wien genützt und seit den Napoleonischen Kriege wurden Bisamberg und Rendezvousberg aufgrund der strategisch guten Lage von der Armeeführung der Habsburgermonarchie immer wieder als möglicher Ort für befestigte Verteidigungsanlagen für Wien erwogen. Auch wenn die Wiener Stadtmauern im 19. Jahrhundert bereits einen Anachronismus darstellten, so wurde ihre Schleifung ab 1857 immer wieder als Argument für die Errichtung weiter vorgelagerter Verteidigungsanlagen vorgebracht.<sup>29</sup>

Im Vorfeld des *Deutschen Krieges* gegen Preußen im Jahr 1866 wurde diese Region dann in die konkreten Planungen zur Verteidigung von Wien als befestigter Vorposten einbezogen. Nach der verheerenden Schlacht bei Königgrätz rückten die preußischen Truppen nach Niederösterreich vor und bezogen im Weinviertel und im Marchfeld Stellung.<sup>30</sup>

Die österreichische Heeresleitung lies eine Verteidigungslinie von 31 Schanzen (genannt „*Werke*“) von Langenzersdorf am nördlichen und nordöstlichen Rand des Bisambergs entlang, über den Rendezvousberg, Leopoldau, Kagran, Hirschstetten und Aspern bis zur damaligen Insel Lobau errichten. Um die Arbeiten möglichst rasch voranzutreiben, wurde auch die Bevölkerung (auch Kinder und Alte) aus den umliegenden Dörfern zwangsverpflichtet. Sie mussten Gräben ausheben, Wälle aufwerfen und Geschützstellungen befestigen.<sup>31</sup> Zuerst wurde der Oberboden abgetragen und das Erdreich zum Aufschütten der Wälle verwendet. Die Verteidigungsanlagen hatten eine Höhe von knapp 3 bis knapp 4 Metern. Die einzelnen Schanzen waren jeweils eigenständige Verteidigungsanlagen, die sich aber gegenseitig deckten.<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> Siehe u.a. Franz-David Eschner, *Die Schanzen am Wiener Bisamberg als Teil des Wiener Festungswerkes 1865*, Wien: unveröffentlicht 2017, S. 13.

<sup>30</sup> Siehe Paul Mitchell, *Wiens vergessener Schutzring. Die sogenannten Preußenschanzen, 1866*, in: Franz Pieler und Peter Trebsche (Hg.), *Beiträge zum Tag der Niederösterreichischen Landesarchäologie 2017. Festschrift für Ernst Lauerer*, Asparn/Zaya: Bösmüller Print Management 2017, S. 435-436.

<sup>31</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, *Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart*, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S. 71.

<sup>32</sup> Siehe Franz-David Eschner, *Die Schanzen am Wiener Bisamberg als Teil des Wiener Festungswerkes 1865*, Wien: unveröffentlicht 2017, S. 11-12.

Während die preußischen Truppen heranrückten, wurde mit Hochdruck an der Fertigstellung der Verteidigungsanlage gearbeitet, die auch durch Laufgräben und Telegrafleitungen verbunden war.<sup>33</sup>

Außerdem wurden auch noch zwei kleinere Befestigungsringe (Noyau-Werke) um die Brückenköpfe Floridsdorf und Stadlau gebaut.<sup>34</sup>

1866 ist es an den alten Stammersdorfer Schanzen zu keinen Kämpfen mehr gekommen, da bereits zuvor in Eibesbrunn ein Waffenstillstand und bald darauf der Frieden von Prag geschlossen wurde.<sup>35</sup>

Auch zu Beginn des ersten Weltkriegs wurden die Schanzen wieder reaktiviert, um Wien vor den erwarteten russischen Truppen zu verteidigen. Aber auch diesmal kam es hier zu keinen Kampfhandlungen, da die russische Armee bei der Winterschlacht in den Karpaten 1914/1915 aufgehalten und wieder zurückgedrängt wurden.<sup>36</sup>

Wälle und Gräben sind noch sehr gut sichtbar und nicht nur für Fachleute als solche erkennbar, aber teilweise sind die alten Verteidigungsanlagen aus dem *Deutschen Krieg* von 1866 durch neuere Befestigungen und Stellungen aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg überformt, was sich heute meist nur noch auf Basis historischer Quellen, aber kaum mehr aufgrund der Geländeformationen unterscheiden lässt.<sup>37</sup>

Optisch sind die Alten Schanzen IX bis XIII als kleine mit Büschen und Bäumen bewachsenen Hügel in der Landschaft gut und weithin sichtbar. Sie stellen ein einzigartiges kulturhistorisches Denkmal des Wandels der Kriegsführung über die Jahrhunderte hinweg dar.<sup>38</sup> Heute bergen sie eine besonders große Vielfalt an seltener Flora und Fauna und sind daher am 5. Juni 1981 zum Naturdenkmal erklärt worden und sind jetzt auch Teil des *Natura 2000 Schutzgebietes Bisamberg*.<sup>39</sup>

---

<sup>33</sup> Siehe Erich Hillbrand, Die Befestigungen des Bisamberges in den letzten 100 Jahren, in: Museumsverein Langenzersdorf (Hg.), Rund um den Bisamberg, Wien: Leinmüller 1974, S. 116.

<sup>34</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S. 85-94.

<sup>35</sup> Siehe Walter Kleindel, Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur, Wien: Ueberreuter 1995, S. 264-268; Helmut Rumpler, Österreichische Geschichte, 1804–1914. Eine Chance für Mitteleuropa. Bürgerliche Emanzipation und Staatsverfall in der Habsburgermonarchie, Wien: Ueberreuter 1997, 397-401. Eine Gedenktafel zum Waffenstillstand befindet sich am Haus in der Brünner Straße 1 in Eibesbrunn.

<sup>36</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S. 80-81.

<sup>37</sup> Vgl. Marcello La Speranza, Burgen, Bunker, Bollwerke, Graz u.a.: Stocker 2004, S. 173.

<sup>38</sup> Siehe Franz-David Eschner, Die Schanzen am Wiener Bisamberg als Teil des Wiener Festungswerkes 1865, Wien: unveröffentlicht 2017, S. 14.

<sup>39</sup> Vgl. Barbara Becker und Susanne Leputsch, Vegetation und Flora der Alten Schanzen, in: Heinz Wiesbauer, Herbert Zettel, Manfred A. Fischer und Rudolf Maier (Hg.), Der Bisamberg und die Alten Schanzen: Vielfalt am Rande der Großstadt, Wien 2011, S. 49-56.

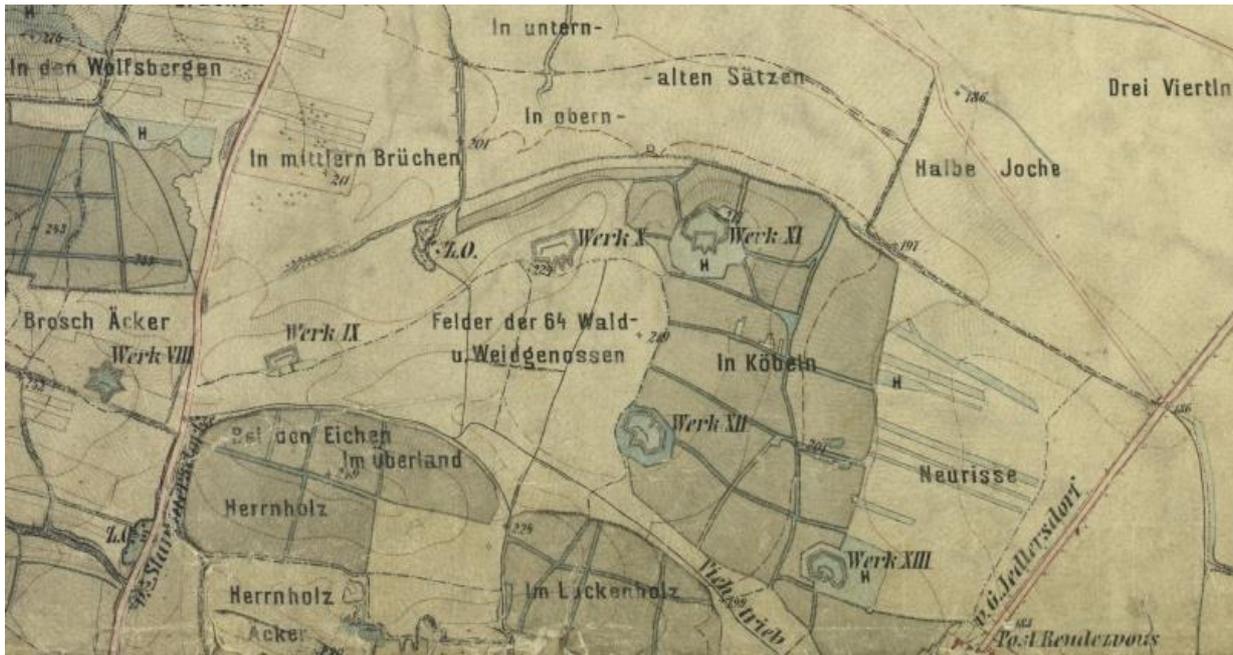


Abb. 3: Kartenausschnitt mit den alten Stammersdorfer Schanzen aus der Franzisco-josephinischen Landesaufnahme des Militärgeographischen Institutes<sup>40</sup>

Die einzelnen Schanzen

#### Werk XIII

Diese Schanze liegt westlich der alten Bahntrasse wo jetzt der Dampfross&Drahtesel - Radweg verläuft und nördlich vom Wolfersgrünweg. Die Anlage bedeckt eine Fläche von etwas über einem Hektar und ist bereits sehr stark von Büschen und Bäumen überwuchert, wobei aber Wall und Graben auf der nordöstlichen Seite noch gut in der Landschaft ausgeprägt sind. Diese Schanze ist relativ schlecht mit Wegen erschlossen und ist daher heute durch sehr reichhaltige Fauna insbesondere viele Vögel ausgezeichnet.

Werk XIII war für 5 Geschütze und 50 Mann Besatzung ausgelegt und gemeinsam mit dem Werk XIV zur Verteidigung der nahe gelegenen Poststraße nach Brünn (heute „Brünner Straße“) prädestiniert.<sup>41</sup> Hier befand sich im zweiten Weltkrieg eine Fliegerabwehrstellung, deren Fundamente noch gut zu sehen sind, was aber laut Anton Grestenbergers Befund zu einer starken Überformung der ursprünglichen Strukturen von 1866 führte.<sup>42</sup>

#### Werk XII

Die Schanze XII liegt etwas zurückgesetzt nördlich vom Wolfersgrünweg und westlich der Schanze

<sup>40</sup> Siehe [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aufnahmeblatt\\_4657-3a\\_Bisamberg.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aufnahmeblatt_4657-3a_Bisamberg.jpg).

<sup>41</sup> Erich Hillbrand, Die Befestigungen des Bisamberges in den letzten 100 Jahren, in: Museumsverein Langenzersdorf (Hg.), Rund um den Bisamberg, Wien: Leinmüller 1974, S. 117.

<sup>42</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S.82.

Werk XIII und daher bei möglichen Angriffen weniger exponiert. Sie bedeckt eine Fläche von 1,3 Hektar. Wälle, Gräben und Geschützstellungen waren für 5 Geschütze und 50 Mann Besatzung ausgelegt und sind noch gut im Gelände sichtbar.<sup>43</sup> Heute ist diese Schanze durch einen besonderen Reichtum an seltenen Blumenarten ausgezeichnet.

#### Werk XI

Diese Schanze liegt etwas nördlich von Werk XII in den „Mittleren Brüchen“ und ist die topographisch exponierteste Anlage am nordöstlichen Geländeabbruch. Werk XI ist mit 4 Hektar Fläche die größte Schanze, war für 12 Geschütze und 300 Mann Besatzung ausgelegt und auch hier sind die Verteidigungsstellungen noch sehr gut erhalten.<sup>44</sup> Ein mächtiger Wall und Graben umschließen die Schanze fast vollständig, während in der Mitte eine weite, aber von außen uneinsichtige Freifläche gut erhalten ist. Hier bot sich ausreichend Platz, um starke militärische Einheiten in Stellung zu bringen.



Abb. 4: Wehrgraben von 1866

#### Werk X

Diese Schanze liegt in den „Mittleren Brüchen“, bedeckt eine Fläche von etwa 3 Hektar und war für 9 Geschütze und 200 Mann Besatzung ausgelegt.<sup>45</sup> Hier sind die Verteidigungsstellungen ebenfalls noch sehr gut zu sehen. Der nördliche Rand der Anlage ist wieder von Wall und Graben begrenzt, während

---

<sup>43</sup> Erich Hillbrand, Die Befestigungen des Bisamberges in den letzten 100 Jahren, in: Museumsverein Langenzersdorf (Hg.), Rund um den Bisamberg, Wien: Leinmüller 1974, S. 117.

<sup>44</sup> Erich Hillbrand, Die Befestigungen des Bisamberges in den letzten 100 Jahren, in: Museumsverein Langenzersdorf (Hg.), Rund um den Bisamberg, Wien: Leinmüller 1974, S. 117.

<sup>45</sup> Erich Hillbrand, Die Befestigungen des Bisamberges in den letzten 100 Jahren, in: Museumsverein Langenzersdorf (Hg.), Rund um den Bisamberg, Wien: Leinmüller 1974, S. 117.

im Inneren der Anlage auch die baulichen Relikte der ehemaligen Geschützstellungen noch gut erkennbar sind.

Direkt am Weg, der heute quer durch die Schanze führt, liegt im Zentralbereich der Schanze die Ruine eines bereits aus Stahlbeton errichteten Munitionslagers aus dem Ersten Weltkrieg. Dieses Gebäude wurde bis in die Zeit des Ständestaates vom österreichischen Bundesheer weiter genützt.<sup>46</sup> Eine Nutzung während des Zweiten Weltkriegs scheint zwar durchaus plausibel, dafür konnten aber bisher keine Belege gefunden werden.



Abb. 5: Munitionsgebäude aus dem 1. Weltkrieg

#### Werk IX

Von dieser Schanze, die westlich von Werk X und nördlich vom Herrenholz liegt, ist heute nur noch wenig erhalten. Es ist nur mehr ein kleiner Wald zu sehen und eine Geländekante, wo im ersten Weltkrieg der Wall ausgebaut wurde. Dieser Teil stellte den nördlichen Teil der Schanze, während der südliche Teil davon heute landwirtschaftlich genützt wird.

---

<sup>46</sup> Siehe Erwin Anton Grestenberger, *Befestigtes Wien. Von der römischen Antike bis zur Gegenwart*, Graz: Neuer wissenschaftlicher Verlag 2002, S. 80-81. Dieses Gebäude wurde oftmals irrtümlich als Standort der Flugzeugmotoren-Reparaturwerkstätte aus dem 2. Weltkrieg lokalisiert, das aber tatsächlich nicht hier, sondern im Herrenholz angesiedelt war.

Werk IX war für 11 Geschütze und 200 Mann Besatzung ausgelegt und eignete sich gemeinsam mit dem weiter westlich gelegenen Werk VIII zur Sicherung der Straße nach Hagenbrunn.<sup>47</sup>

## Das Herrenholz

Das Herrenholz ist ein etwas über 10 ha großer Eichen- und Hainbuchenwald zwischen Stammersdorf und Hagenbrunn, östlich der Stammersdorfer Kellergasse und südlich des Mitterhaidenwegs, der im Eigentum einer Forstgemeinschaft von 64 Wald- und Weidgenossen ist.<sup>48</sup>

Hier befand sich während des 2. Weltkriegs ein Reparaturwerk für Flugzeugmotoren: Nach der Zusammenfassung des Reparaturbetriebs für Flugmotoren der ehemaligen Austro-Fiat Flugmotoren Gesellschaft m.b.H. in der Österreichische Automobilfabrik in wurde diese 1939 in Wiener Flugmotoren Reparaturwerk Gesellschaft m.b.H umbenannt. Um die notwendigen Kapazitäten bereitstellen zu können, wurde noch vor dem Krieg mit ½ Mio Reichsmark Unterstützung durch das deutsche Luftfahrtsministerium ein neues Werk im Stammersdorfer Herrenholz geplant und erreicht. Das Betriebsgelände umfasste mehrere Produktionshallen und -baracken, deren Grundmauern und Betonböden heute noch erhalten sind, und einen Löschteich, der erst 2002 abgerissen wurde. Im Jahr 1940 begann hier die Instandsetzung von BMW-Sternmotoren für Ju 52 und von Daimler-Benz-12-Zylinder-V-Motoren für die Messerschmitt-Jagdflugzeuge, wobei aber die Produktivität stets unter dem Plan war. Verschärft wurde das noch durch die 1941 erfolgte Verpflichtung der halben Belegschaft in eine neu errichtete Frontreparaturwerkstätte an der Ostfront. Daher wurden auch von der Wiener Flugmotoren Reparaturwerk Gesellschaft m.b.H. ab 1942 französische Kriegsgefangene als Zwangsarbeiter zur Produktion eingesetzt. Dennoch ist es in keinem Jahr gelungen, das Plansoll an reparierten Flugmotoren zu erzielen.<sup>49</sup>

Im Jahr 1943 waren im Werk 500 Arbeitskräfte beschäftigt, davon waren 50 französische Kriegsgefangene. Bis zum Jahresende 1943 stieg die Belegschaft auf 611 Personen, wovon fast die

---

<sup>47</sup> Erich Hillbrand, Die Befestigungen des Bisamberges in den letzten 100 Jahren, in: Museumsverein Langenzersdorf (Hg.), Rund um den Bisamberg, Wien: Leinmüller 1974, S. 117.

<sup>48</sup> Siehe Karl Kafka, Die Poststation „Rendezvous“ (Stammersdorf), in: Jahrbuch des Vereines für Geschichte der Stadt Wien, Jahrgang 1957, Band 13, S. 153; oder die Infotafel der Stadt Wien am Floridsdorfer Mitterhaidenweg zur Forstgemeinschaft ([https://www.austriasites.com/vienna/assets/img/sehenswuerdigkeiten/bezirk21/sww5\\_237.jpg](https://www.austriasites.com/vienna/assets/img/sehenswuerdigkeiten/bezirk21/sww5_237.jpg)).

<sup>49</sup> Siehe Karl-Heinz Rauscher, Von Fiat Wien zu MAN-Nutzfahrzeuge Österreich, Gnas: Weishaupt Verlag 2008, S. 134; und Hans Seper, Von Austro-Fiat zur Österreichischen Automobilfabrik ÖAF-Gräf & Stift AG. Werdegang – Personen – Kraftfahrzeuge, Wels: Verlag Welsermühl 1994, S. 141-143.

Hälfte „Fremdarbeiter“ (127 Kriegsgefangene und 154 freie Ausländer) waren, die in diesem Jahr 1.307 Grundüberholungen von Flugmotoren durchführten.<sup>50</sup>

Für Sommer 1944 ist durch das „Belgische Nationale Suchdienstbüro“ ein Gestapolager für Geiseln im Herrenholz dokumentiert, die auch im Flugmotoren-Reparaturwerk zur Zwangsarbeit verpflichtet wurden.<sup>51</sup>

Die für das Jahr 1944 geplante Erhöhung der Zahl der Beschäftigten auf 1.100 Personen wurde nie erreicht und auch der Ausbau um eine weitere Halle war derart schlecht durchgeführt, dass diese Halle im April 1944 wegen Feuergefahr gesperrt werden musste. Dennoch erreichte das Werk im August 1944 mit 816 Personen den Höchststand an Beschäftigten (davon 125 Kriegsgefangene). Ab Herbst 1944 wurden dann nur noch Daimler-Benz-Motoren repariert.<sup>52</sup>

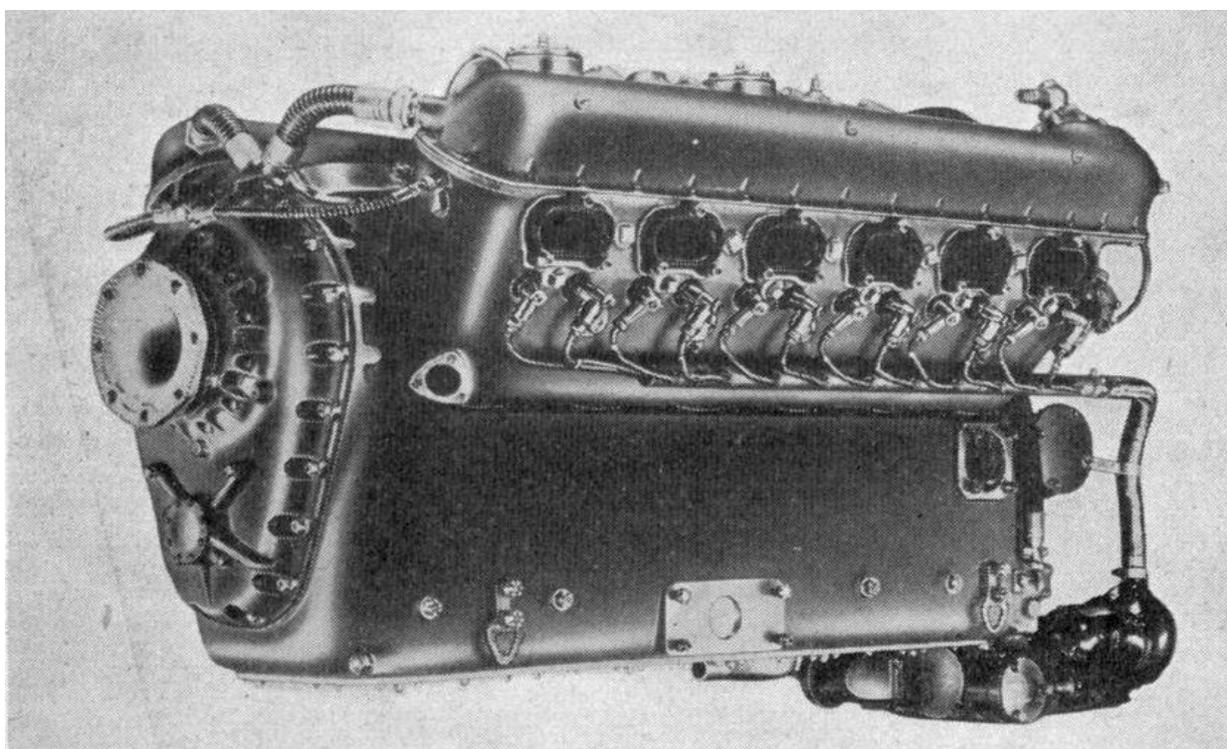


Abb. 6: Flugmotor Daimler Benz DB-600, Foto von L'Aerophile März 1939.<sup>53</sup>

Sobald Wien im Jahr 1944 in die Reichweite der alliierten Luftangriffe gelangte, wurden auch im Flugmotoren Reparaturwerk Luftschutzeinrichtungen errichtet, und auf den Dächern der Werkshallen

---

<sup>50</sup> Siehe Karl-Heinz Rauscher, Von Fiat Wien zu MAN-Nutzfahrzeuge Österreich, Gnas: Weishaupt Verlag 2008, S. 134-135.

<sup>51</sup> Das „Belgische Nationale Suchdienstbüro“ dokumentierte um den 11. 7. 1944 ein "Straflager" im Herrenholz. Siehe Martin Weinmann (Hg.), Das nationalsozialistische Lagersystem, Frankfurt am Main, 3. Aufl. Zweitausendeins 1999, S. 29.

<sup>52</sup> Siehe Karl-Heinz Rauscher, Von Fiat Wien zu MAN-Nutzfahrzeuge Österreich, Gnas: Weishaupt Verlag 2008, S. 135.

<sup>53</sup> Siehe <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/Daimler-Benz-DB-600-L%27Aerophile-March-1939.jpg>.

wurden FLAK-Stellungen installiert. Nördlich der Werkshallen wurde ein Splittergraben errichtet, in dem die Beschäftigten im Falle von Luftangriffen Schutz suchen konnten.<sup>54</sup>



Abb. 7: Innenansicht des gedeckten Splittergrabens im Herrenholz

Das Werk wurde aber kaum bombardiert und blieb abgesehen von wenigen geringeren Schäden bis zum Kriegsende weitgehend intakt. Dennoch ging die Produktivität bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1944 aufgrund des Mangels an Ersatzteilen stark zurück. Es gab Pläne, die Produktion zum Schutz vor Luftangriffen in Keller in Langenzersdorf zu verlegen, aber der Betrieb im Flugmotoren-Reparaturwerk Herrenholz blieb jedenfalls bis zum Eintreffen der Roten Armee im April 1945 aufrecht.<sup>55</sup>

Nach Kriegsende wurden die Produktionsanlagen aus dem Herrenholz abtransportiert. Die Hallen wurden bei einem Unfall durch einen Brand stark beschädigt und mussten dann aus Sicherheitsgründen gesprengt werden. Im Wald waren noch sehr lange viele Betonteile sichtbar, die aber im Jahr 2002 gemeinsam mit dem Löschteich entfernt wurden. Wenn man heute ein wenig aufmerksam durch den Wald geht, fallen sehr schnell die betonierte Fundamente und Flächen auf.

---

<sup>54</sup> Siehe Marcello La Speranza, Burgen, Bunker, Bollwerke, Graz u.a.: Stocker 2004, S. 300. Es handelte sich bei diesem Splittergraben aber nicht um einen eigentlichen Bunker, sondern nur um einen Unterstand der vor Granat- und Bombensplittern aber auch vor Verschütten schützen sollte (ähnlich wie Luftschutzkeller), aber nicht um einen richtigen Bunker, da dieser Unterstand sicher keinen Bombentreffer ausgehalten hätte.

<sup>55</sup> Siehe ehemalige Infotafel der Stadt Wien am Mitterhaidenweg zum Flugmotoren-Reparaturwerk: [https://www.austriasites.com/vienna/assets/img/sehenswuerdigkeiten/bezirk21/sww5\\_236.jpg](https://www.austriasites.com/vienna/assets/img/sehenswuerdigkeiten/bezirk21/sww5_236.jpg); Karl-Heinz Rauscher, Von Fiat Wien zu MAN-Nutzfahrzeuge Österreich, Gnas: Weishaupt Verlag 2008, S. 135.

Diese sind zwar inzwischen sehr stark überwuchert, aber an einigen Stellen sind auch noch größere Betonflächen zu sehen. Im nordwestlichen Bereich des Herrenholz' ist der Splittergraben mit zwei Eingängen und einigen Luftschächten bis heute erhalten geblieben.<sup>56</sup>



Abb. 8: Abgang zum Splittergraben im Herrenholz

---

<sup>56</sup> Siehe Marcello La Speranza, Burgen, Bunker, Bollwerke, Graz u.a.: Stocker 2004, S. 300. Es handelte sich bei diesem Splittergraben aber nicht um einen eigentlichen Bunker, sondern nur um einen Unterstand der vor Granat- und Bombensplittern aber auch vor Verschütten schützen sollte (ähnlich wie Luftschutzkeller), aber nicht um einen richtigen Bunker, da dieser Unterstand sicher keinen Bombentreffer oder Artilleriebeschuss standgehalten hätte.

## **Alter Pulverturm**

„Alter Pulverturm“ ist ein Flurname beim Mitterhaidenweg (am oberen Ende der Luckenholzgasse), geprägt von Trockenrasen, Buschwerk und Bäumen, der auf eine mögliche frühere militärische Nutzung hinweist. Auf dem Luftbildplan aus dem Jahr 1938 ist hier noch ein Gebäude sehr gut sichtbar, heute sind aber keine baulichen Spuren mehr erhalten.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Siehe Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien:  
<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx>.