

# Berkehr und Straßen um Müglig

Thiel Franz, Pöytsdorf.

Die Geschichte und das Schicksal eines Ortes wird bestimmt durch die Lage und Umgebung; so mußte Olmütz, wo sich vier Straßen kreuzen, ein hervorragender Handelsplatz und eine starke Festung werden, die eine beherrschende Stellung für ganz Nordmähren in wirtschaftlicher, politischer und kultureller Hinsicht einnahm. Die Gemeinden in der weiteren Umgebung kamen gegen diese Stadt nicht auf und gerieten in ihre Abhängigkeit; auch Müglig stand im Schatten der alten Bischofsstadt; beide liegen in einer fruchtbaren Gegend und sind alte Siedlungen im gesegneten Marchbecken.

Zwei wichtige Straßen führten durch Müglig, die von Olmütz kommend, über Trübau ins Elbetaal und über Hohenstadt—Glas in die Lausitz gingen; eine dritte Straße verband Müglig mit Aussée und Reusstadt. Die erste hatte die größte Bedeutung, weil sie dem Handel von Rußland und Polen diente, der für Prag und Nordböhmen ausschlaggebend war.

Nach der Zeitschrift „Sudeta“ 1928 erwähnt ein arabischer Geograph, der 1094 starb, den Verkehr zwischen Kratau und Prag, der sicher den alten Handelsweg Olmütz—Müglig—Trübau benützte; denn die Gebirgsstraßen bestanden um diese Zeit noch nicht und sie wären wohl nie verwendet worden, weil der Mensch damals die Ebene und Hügel land bevorzugte und dem unwirtschaftlichen Gebirge auswich. Olmütz war schon damals ein wichtiger Umschlagplatz für russische und polnische Erzeugnisse.

Gewöhnlich reiste man in der Sommerzeit und verwendete Tragtiere, weil ja die Wege sehr schlecht waren; in den Niederungen und Ebenen erschwerten Sümpfe und Moräste den Verkehr, während im Bergland die steilen Abhänge nur mit großer Anstrengung bewältigt werden konnten; denken wir nur in den Schönhengst und an den Sambalek vor Schilberg, an den Rotenberg bei Winkelsdorf und an den Berggeiß, wo viele Tiere zugrunde gerichtet wurden; denn eine Straße in Bindungen anzulegen, war damals bei uns unbekannt.

Jeder feste Unterbau fehlte, ebenso der Schotter und

die Abzuggräben für das Wasser, die Brücken bestanden aus Holz und die Sicherheit in den Wäldern ließ viel zu wünschen; bei dem damaligen Holzreichtum benützte man dieses Material zum Straßenbau („Frügelwege“). Olmütz besaß das Stapelrecht und hier bestand der Straßenzwang (1251—1373). Trotz der vielen Hindernisse konnte man einen regen Verkehr bemerken; da wanderten Kaufleute, Pilger, Handwerker, Marktbesucher und Studenten; die Hochschulen von Kratau und Prag sind ja die ältesten von Mitteleuropa. Unter dem Luxemburger Karl IV. tauchte der Plan einer Wasserstraße auf (Verbindung der Elbe und der Oder mit der Donau).

Die Hussitenkriege und die Kämpfe unter Georg von Pobjebrad und Mathias Corvinus legten zweitweise den Verkehr lahm, doch blühte er um 1500 wieder auf. Für den alten Handel in diesem Gebiete sprechen auch die Judenniederlassungen in Aussée und Loshitz; denn diese ließen sich nur dort nieder, wo Geschäfte gemacht wurden; Aussée war nach Dubits „Mährs allgemeine Geschichte“ eine von den 19 Tschuden des Landes, von denen jede eine weite Burgstadt umfaßte; daher gehört der Weg Müglig—Aussée zu den ältesten Verkehrsstraßen unserer Heimat.

Zum Schutze der Reisenden verlangte die Regierung im Jahre 1538, daß die Mantinhaber durch Urkunden nachweisen mußten, ob sie die Maut rechtmäßig besaßen. Die Grundherren benutzten die Kaufleute oft in unerschämter Weise aus und trugen dadurch wesentlich zur Teuerung bei; auch die Juden mußten für ihre Person eine Mautgebühr bezahlen, die erst unter Kaiser Josef II. aufgehoben wurde. Die Juden erlaubte man an ihrer Kleidung und an den spitzen Hüten.

1541 mußten die Bäume und Sträucher neben der Straße auf einen Pistolenschuß weit weggehakt werden, um die Uebersälle der Räuber zu verhindern, die oft eine richtige Landplage wurden.

Im Dreißigjährigen Krieg wurde die Straße Olmütz—Glas und die nach Reisse über Sternberg stark benützt, da Wallenstein in den Festungen seine Waffenplätze hatte; 1626 zog seine Hauptmacht Ende Dezember von Olmütz über Littau—Eisenberg—Glas nach Schweidnitz. Zwei

Jahre später überprüfte die Regierung noch einmal die Mauten und hob alle auf, die nach 1618 errichtet waren; Juden durften keine Mautnehmer sein.

Doch verging noch mehr als ein Menschenalter, bis der Staat sich seiner Pflicht gegenüber dem Handels- und Gewerbebestand bewußt wurde; so lange die Straßenpflege den Grundherren und Gemeinden überlassen blieb, geschah wenig oder nichts auf dem Gebiete des Verkehrsweßens; es blieb alles beim alten und die Städte schauten eigennützig auf ihre Vorrechte (Stapelrecht, Straßenzwang, Mautnehmer und Grundbruch).

Im Zeitalter des Merkantilismus änderte sich diese mittelalterliche Anschauung und machte den neuen Gedanken einer wirtschaftlichen Zeit Platz; denn bessere Straßen fördern den Handel und Verkehr und lassen mehr Geld in das Land gelangen, sodaß der allgemeine Wohlstand des Volkes gefördert wird; darum ist der Straßenbau eine Sache des Staates, der auch wirklich ein großzügiges Programm entwarf und die Richtlinien der späteren Kaiserstraßen festlegte. Da baute man die Nord-Südstraße (Triesch—Wien—Brünn—Olmütz—Reisse—Dreslau); sie war 1740 bis Olmütz fertiggestellt, während die Linie Olmütz—Littau—Aussée—Eisenberg—Altstadt—Spiegelitz—Witthelmsthal noch 1720 als „Königsweg“ bezeichnet wird. Für den Bau der Straßen mußten die Bauern von 1 Lahn 24 Fuhrwerke und 9 Handlanger bereitstellen. Diese Robot war den Arbeitern wenig zuträglich, weil durch Zwang nie etwas Ersprießliches geleistet wird.

Die Kriege mit Preußen (1742, 1745, 1756—1763) unterbrachen den weiteren Straßenbau, doch zeigten sie auch die Fehler und Mängel in den Plänen bei unserem Grenzgebiet, das man immer recht stiefmütterlich behandelt hatte; da entdeckte man allerdings sehr spät, daß in dem Berglande der Sudeten die Straßen für militärische Zwecke ganz ungeeignet seien und daß eine Verbindung des March- und Elbetales notwendig war. Jetzt kamen auch Fachleute zum Worte, die den Straßenbau auf wissenschaftlicher Grundlage durchführten; die Zeit der Aufklärung warf ihre Schatten voraus. — In Olmütz lehrte nach 1725 an der Akademie ein Professor das Genie- und Vermessungswesen. (Schluß folgt.)

## Berkehr und Straßen um Mählig

Thiel Franz, Pöytsdorf.

(Schluß.)

Die Hauptverkehrsader Nordmährens war die „Schlesische Straße“ (Wien—Brünn—Olmütz—Reiße—Breslau). Für den Handel und Verkehr („Kommerz“) waren folgende Linien bestimmt, die auch für Kriegszwecke sehr notwendig waren:

1.) Olmütz—Mählig—Landstron; die Trübauer Straße wurde nach dem Dekret vom 21. August 1751 aufgegeben.

2.) Olmütz—Mählig—Nussej—Krumpisch—Kothwasser—Glab. Die Mauten vermehrte der Staat und die Fuhrleute wurden streng beaufsichtigt, daß sie keine Nebenwege benutzten.

Der Handel mit Ungarn blühte damals auf, weil die Industrie unserer Heimat im Südosten ein wichtiges Absatzgebiet fand. Von Polen kamen viel Schlachtvieh, Ochsen, Felle, Honig und Flach nach Olmütz und Prag; von Preußen führten die Bauern Getreide nach Hohenstadt und Schönberg, von wo es in das Gebirge verkauft wurde.

Die Herrschaften, welche noch immer den größten Teil unserer Straßen erhalten mußten, taten nichts und versetzten in den alten Schlenkriem. Da griff die Regierung ein und gab genaue Bestimmungen über die neuen Straßen: sie sollten 4 Klafter breit sein, eine gerade Richtung nehmen und Steigungen von höchstens 25 Grad aufweisen; zur Unterlage mußten Steine verwendet werden, darauf kamen Schotter und Sand; Gräben auf der Seite leiteten das Wasser ab; genau gezeichnete Mappen mußten hergestellt werden. 1755 rekurrierte die Regierung die Straßenrobot (Kostrobot für einen Tag 1 fl, Fuhrrobot 8 kr).

Nach den schlesischen Kriegen frocte bei uns die Banntätigkeit auf dem Gebiete der Straßen, weil der Staat seine ganze Sorge auf Galizien richtete und hier gute Verbindungen mit den Erbländern herstellte.

Nach der großen französischen Revolution richtete man bei uns die Verkehrswege nach dem englischen und französischen Muster ein (Chaussee, 5 Klafter breit, Schotter von 20 Fuß Breite und keine Steigungen nach dem Dekret vom 19. August 1803).

Der Staat legte 1806 den Plan einer besseren Verbindung des March- und Elbetales über Lütan—Mählig—Trübau—Zwittau vor; doch verzögerte sich die Arbeit infolge der Kriege mit Napoleon; es fehlten auch die notwendigen Geldmittel; sie sollte eine Chaussee von 5 Klafter Breite sein und höchstens eine Steigung von 3 Zoll bei einer Klafter aufweisen; der Unterbau war aus festen Steinen, in der Mitte gewölbt und keine Holzstrahlen, sondern solche aus Eisen, die in Ägypten und Stepanau hergestellt wurden; an den Straßenrändern mußten Bäume gestellt werden, damit das Landschaftsbild verschönert werde (holländisches Vorbild) und die Fuhrleute sich im schneereichen Winter zurechtfinden. Boshafte Menschen gab es immer, die solche Anlagen in mutwilliger Weise beschädigten. Um jeden Baumfrevler abzuwehren, ordnete 1812 die Regierung für solche Vergehen Geld- und Körperstrafen an. Man benutzte damals Kastanien und Pappeln für die Straßen.

1817 begann erst die Arbeit an der Trübauer Chaussee und wurde recht säumelig durchgeführt, sodaß 1826 die Strecke Olmütz—Lütan fertig war, 1828 Lütan—Mählig und 1830 erst Mählig—Trübau; sie erhielt später den Namen „Trübauer Avarialstraße“ und hatte eine Länge von 10 Meilen; sie war der Lebensnerv der Stadt Mählig, die nicht nur aus dem Durchgangsverkehr großen Nutzen zog, sondern auch ihre Erzeugnisse (Webwaren) nach Brünn, Wien und Pest lieferte.

Schwere Wagen rollten da von Osten gegen Westen, die Achsen trachteten; bei Steigungen waren 4 Pferde eingepannt, die Fuhrleute und Knechte schnalzten mit der Peitsche und schrien; sie waren die Herren der Straße, die geringsfähig auf die Fußgänger herablickten. Trintseste und sonnenverbrannte Gestalten waren es, die gern ein Gläschen in den ernummigen Gasthöfen hinter die Binde gossen, keine Kopfhänger, sondern fröhliche Männer voll Humor; es war ja die Zeit des Vormärz, wo man trotz Elend und Not herzlich lachen und singen konnte.

Bei den Mauten trauten sich die Wagentonnen und warteten, bis sie den Mautgroßen gezahlt hatten und der Schranke hochging, sodaß sie wieder weiterfahren konnten. Wer benutzte damals alles die Straße? Handwerksburichen, die Arbeit und Verdienst suchten, Gaujierer, die

mit ihren Wagen in die Ferne zogen, Militär, das in die Manöver marschierte, Arbeiter, Bauern fahrendes Volk, Kesselflicker, Zigeuner u. a.; sie gaben der Straße jenes Bild, das heute noch, umgeben von dem Schimmer der Romantik, in Liedern und Gedichten weiterlebt.

Die Gasthausbesitzer an der Straße wurden feinerliche Leute, die aus dem Verkehr den größten Nutzen zogen; auch die Schmiede, Wagner und Sattler.

Nach 1834 setzte man an die Straßenränder Obstbäume. Damals erreichte die Trübauer Straße ihren Höhepunkt im Verkehrsleben unserer Heimat; denn schon nach einigen Jahren sprach man von einem neuen Verkehrsmittel — der Eisenbahn.

1842 schrieb die Regierung den Bau der Bahnlinie Olmütz—Prag aus und die Gebrüder Klein nahmen die Chaussee Troppan—Schönberg—Königgrätz in Angriff, die einen großen Teil des Verkehrs Krakau—Prag anzog. Die Aussicht über die Straßen führte damals der Baubezirk Sternberg—Lütan.

Die Bahnen legten den Straßenverkehr langsam still, die Fuhrleute wurden immer weniger, die Gasthäuser blieben leer und auf den Schienensträngen rollten die Waren schneller und sicherer in die weite Ferne. Die neuzeitlichen Bezirksstraßen (um 1880) brachten den entlegenen Dörfern Anschluß an die Eisenbahnen, die der Zeit ihren Stempel aufdrückten; mit Stolz blicken wir heute auf das wohlgepflegte Straßennetz, das unsere Heimat durchzieht und das der Allgemeinheit große Vorteile bringt; denn der Kraftwagen beherrscht heute unsere Straßen und leitet für sie eine neue Zeit ein, die noch in der Zukunft liegt. Die Geschichte kennt keinen Stillstand, sondern nur Fortschritt und Aufstieg.

Straßen, Bahnen und der Elbe—Donau-Kanal, der einmal an Mählig vorüberführen wird, werden der alten Verkehrsrichtung gerecht, die in grauer Vorzeit die Siedlung Mogilnici erstehen ließ; auch die Gegenwart mit ihrer hochentwickelten Technik wurzelt in der Vergangenheit und knüpft ihre Fäden an das alte Erbe unserer Ahnen an,

\* Quellen: Christian d'Elvert „Geschichte der Verkehrsanstalten in Mähren und österr. Schlesien“.