

Die Brünnerstraße

Im Jahre 1583 begab sich Kaiser Rudolf II. (1576-1612) von Wien nach Brünn und der Weg führte wahrscheinlich über Wolkersdorf - Ketzelsdorf - Steinebrunn nach Brünn. So schildert uns Volksschuldirektor Franz Thiel die Entstehung der Kaiserstraße, die in der Vergangenheit oftmals den Namen änderte.

Am 21. Juli 1685 reiste der Zar Peter der Große, Gründer von Petersburg, mit zahlreichem Gefolge (Reiter und Wagen) auf unserer Straße nach Wien. Die Leute bestaunten die Fremden, ihre reiche Ausstattung, ihre Sitten und Gebräuche.

Der moderne Straßenbau wurde erst unter Karl den VI. (1711-1740) angelegt; und zwar nach Mappen. Bau und Erhaltung wurden damals Staatsangelegenheit. Marione, der berühmte Straßenbauer, sagte, die Straßen müssen ein Politikum werden. Erst dadurch in dieser Beziehung Ende des Mittelalters.

Erst ab 1711 wurde die Poststraße (Fürstenstraße - Kaiserstraße - schlesisch/mährische Straße) durch Poysdorf geführt. Bis dahin führte die Straße über Ketzelsdorf nach Steinebrunn.

1719 beschließt die Hofkommission die Ausbesserung der Brünnerstraße und die Erbauung der Linzerstrasse. Schon 1720 klagen die Bauern über Feldenteignung, sie brauchen keine großen Straßen, ihnen genügen die Feldwege. 1720 wurden Erhebungen über den Fuhrwerksverkehr gepflogen. 1725 wurde auf Grund einer einjährigen Beobachtung des gesamten Verkehrs in Niederösterreich festgestellt, dass 51 % auf das Viertel unter dem Wienerwald, 41 % auf die Brünner- und Znaimerstraße und der Rest auf die übrigen Straßen entfalle. Gegen Westen wickelte sich der Verkehr auf der Donaustraße ab.

Alle Wege nach Norden mussten früher über die Donau gehen. 1439 wird die erste feste Holzbrücke "Die schlamperte Bruck" erwähnt. Ein Wolfgang Schinzel sagte damals: "Ich meine den ganzen Boheimerwald hat man abgeholzt bei dieser gewaltigen Brücke". Alle Wege suchten dieser Brücke zuzustreben. Die Kremser Brücke wurde 1462, die Linzer Brücke 1493 erbaut. Früher gab es nur Überfuhren. Die Hussiten zogen 1428 über Poysdorf nach Jedlesee, weil dort eine Überfuhr war. Schon in der Rheinchronik des 13. Jahrhundert werden die Überfuhren bei Korneuburg und Stadlau angeführt. Ullrich von Liechtenstein zog 1225 von Venedig über die Steiermark den Semmering, Wien, Korneuburg, Mistelbach (Turnier auf dem Hauptplatz) nach Feldsberg.

1729 wurde das Projekt vom Bau der Brünnerstraße in Angriff genommen. Graf Reuner wurde zum Oberwegkommissär bestimmt. Die Linie Wien über Jedlesee, Stammersdorf nach Wolkersdorf wurde auf Anraten Mariones gerade gezogen. Wegen des Schottergrundes kam sie billiger. Wolkersdorf - Kasernberg - Steigung 100 m, Kasernberg - Gaweinstal 80 m Gefälle, Gaweinstal - Schrick 15 m Steigung, Schrick - Wilfersdorf 25 m Gefälle, Poysdorf (Ausspann 122 m Steigung), fällt dann gegen die tschechische Grenze.

Graf Reuner war für die Richtung über Mistelbach. 1730/31 wurde die Straße kommissioniert, die Entscheidung überließ man Fachleuten und der Antrag Mariones ging durch.

1731 berufte man den Weginspektor Josef Bonaventura von Merkental zum Diktator. Dieser hat das Reparationswerk der Brünnerstraße nach den Mappen Mariones durchzuführen. Er bringt aus Krain geschulte Straßenarbeiter (Krainerhütten/Baraken stammen aus dieser Zeit), obwohl man in Wien einheimische Arbeiter verlangt hat. Vierteljährlich musste er an die Hofkommission Bericht erstatten.

Die Krainer bekamen für die Reise 10 Tage Lohn vorausbezahlt, damit sie nicht abmagern. Scharfe Disziplin, Arbeitertabellen, Lohnlisten, für besondere Tüchtigkeit, besonderes Talent, und Schottergruben von Klement Leis, Winnersdorf.

Am 21. April 1731 wird der Bau von Gaweinstal gegen Poysdorf, am 28. April 1731 von Poysdorf gegen Gaweinstal begonnen. Die Meldungen über den Bau liefen in einem Büro ein, Merkental ein Substitut und ein Korrespondent beigegeben. Die Stände schimpften wegen der großen Kosten, es musste für den Straßenbau eine Zwangsanleihe (Antizipationen) aufgenommen werden. 1733 hatte Merkental abgedankt, weil die Stände zu größeren Einfluss gelangt waren. Der Straßenbau wird langsam fortgesetzt. "An dem System ist nichts auszusetzen" sagten die Stände, die Bauart wird daher beigegeben. Unterbau von Stein bei Straßengraben und Steinbrücken. Die Pappelbäume auf der Ausspann stammen aus der Zeit des Straßenbaues, dass die Fuhrleute bei verschneiten Winter die Straße fanden.

Am 1. Juni 1749 fuhr die erste Postkutsche durch das Wienertor in Poysdorf auf der Brünnerstraße in Richtung Brünn.

Kaiser Joseph II. (1780 - 1790), Sohn der Kaiserin Maria Theresia, ließ 1784 den Fahrweg nach Brünn zur mährisch-schlesischen Poststraße (Reichsstraße) verbreitern. Die Straße war sehr belebt, wie dies die großen Einkehrhäuser in den einzelnen Orten bezeugen.

Die heutige B7, die alte Kaiser- oder Brünnerstraße, könnte viel erzählen, von den hochherrschaftlichen Kutschen der Adeligen, von den Schwerfuhrwerken der Fuhrmänner und Spediteuren, von Marschkolonnen der kaiserlichen, französischen und preußischen Armeen und von den Elendszügen der vertriebenen Brünner und Südmährer.