

Geschichte der Straßen im Bezirke Mistelbach

Uralt ist der Handel und Verkehr in unserer Heimat. Die Bernsteinstraße, die längs der March ging, ist der älteste Verkehrsweg, den die Völker des Morgenlandes benützten, um den kostbaren Bernstein aus Norddeutschland zu holen. Auf ihr reisten auch die Etrusker und später die Römer, die einen schwunghaften Handel mit den Kelten und dann mit den Quaden und Markomannen trieben, indem sie Vieh, Wolle, Felle und Sklaven kauften und Eisenwaren, Waffen und Schmucksachen verkauften. Der Handel war noch vielfach Tauschhandel, doch nahmen die Quaden auch römische Münzen. Von einer Straße in unserem Sinne dürfen wir in dieser Zeit nicht sprechen, wenn wir an die Bernsteinstraße denken. Es war ein breiter Feldweg, auf dem ganze Kolonnen von Tragtieren zogen, die den Bernstein in Säcken nach Italien trugen. Bei den Römern galt dieser Stein als ein wertvoller Schmuck für Armbänder, Halsketten u. dgl. Zur Zeit Neros erreichte die Nachfrage nach diesem Schmuck den Höhepunkt im alten Rom. Claudius Ptolemäus berichtet, daß an der March eine ganze Reihe von großen Orten, Ansiedlungen und Märkten bestand, von wo aus ein reger Tauschverkehr in das Innere des Landes betrieben wurde. Die Kaufleute handelten aber nicht bloß, sie brachten auch den Geist des Fortschrittes, die Segnungen der Kultur ihrer Länder hieher. Darum waren die germanischen Stämme an der March und Oder denen am Rhein weit überlegen.

Ein wichtiger Handelsgegenstand war noch das Salz, das sicher die Menschen zum Reisen und Handeln zwang, da es zum Leben unumgänglich notwendig ist und unserer Gegend fehlte. Darum kann man ruhig sagen: „Die ersten Handelswege waren Salzstraßen, die noch älter sein dürften als die Bernsteinstraße und die wir nicht kennen.“ Auch die ersten Bahnen waren ja Salzbahnen, z. B. Gmunden – Linz – Budweis und Wien – Krakau (Bochnia).

Zur Zeit der Völkerwanderung vergaß man die Bernsteinstraße, kein Kaufmann zog auf ihr, sie war leer und öde und Gras wuchs da, wo einst ein so lebhafter Verkehr herrschte. Jahrhunderte vergingen und erst unter Karl dem Großen regte sich wieder der Handel. Die Nordslawen aus der Umgebung von Kijew erschienen an der Donau, brachten Wachs, Pferde und Sklaven mit. Doch reisten sie nicht an der March bis zur Donau hinab, sondern vermieden ihren Unterlauf und zogen nach Mautern, wo der größte Stapelplatz für alle Waren sich befand, die nach Süddeutschland, Böhmen, Mähren und Rußland gingen. Die Unsicherheit und die Überfälle der räuberischen Magyaren zwangen die Kaufleute von der March abzurücken und die Straße weiter westwärts zu verlegen. Die Träger des Handels mit Rußland waren Juden.

Erst nach der Gründung der 2. Ostmark blühte die alte Bernsteinstraße wieder auf, um so mehr, als die Ungarn mit ihren räuberischen Einfällen aufhörten, abendländische Kultur annahmen und mit den Grenznachbarn in Handelsbeziehungen traten. So entwickelten sich zwei wichtige Handelswege, die immer mehr und mehr an Bedeutung gewannen und die den Grund zum Reichtum unserer Heimat im 12. und 13. Jahrhundert legten: die Marchstraße und der Donauweg. Die erste verband den Norden mit dem Süden, wo Venedig, „die Königin der Adria“, den Handel in der Hand behielt, die andere verknüpfte Westeuropa mit Byzanz, das den Handel mit dem Oriente trieb. Im Jahre 1056 wird eine Zollstätte in Lawentenburg (Lundenburg) erwähnt. Zugleich erfahren wir die Waren, welche auf der Marchstraße von den Kaufleuten mitgeführt wurden: Tuch, Leinwand, Wolle, Flachs, Salz, Getreide, Eisen, Honig, Fische, Pferde, Rinder, Schafe, Heringe, Wein und Gewürze. Der Zoll mußte bei allen Waren in Gold gezahlt werden, nur beim Salz verlangte man ihn in natura. Neben dieser Hauptstraße an der March gab es noch einen zweiten Handelsweg, der von Wien über Klosterneuburg, Korneuburg, Hornsburg, Mistelbach, Feldsberg, Kostel einerseits an der March weiterging, andererseits nach Brünn führte. In Kostel wird 1178 eine Brücke erwähnt, wo die Kaufleute den Zoll zahlten. Diese Straße hieß die Venedigerstraße und auf ihr reiste 1227 der Minnesänger Ulrich von Liechtenstein als Frau Venus. Ihren genauen Verlauf im Mistelbacher Bezirke kann man nicht angeben, da jeder Anhaltspunkt fehlt. Die Straße folgte von Mistelbach dem Zayatale bis

Wilfersdorf, berührte dann Erdberg, Ketzelsdorf, Herrnbaumgarten, Schrattenberg und Feldsberg, doch konnte sie von Erdberg über Walterskirchen, Ketzelsdorf auch nach Feldsberg führen. Die Waren, welche auf dieser Straße geführt wurden, waren Salz, Wein und Seefische. Der Brückenzoll von Kostel war sehr ertragreich, darum muß der Verkehr auf diesem Wege sehr rege gewesen sein.

Die Zölle jener Zeit waren nicht Schutzzölle, wie wir sie heute haben, sondern dienten dazu, die Brücken instand zu halten. Sie waren aus Holz gebaut; über die Donau führte keine Brücke. Die Fuhrleute benutzten eine seichte Stelle oder eine Fähre. Schwere Wagen hatten die Kaufleute nicht; denn die Straßen waren wie die heutigen Feldwege; geschottert wurden sie nicht. Zeigten sich tiefe Löcher, so füllte man sie mit Reisigbündeln oder Holzprügeln aus. Darum verlangte der Landesfürst für die Abnützung der Straßen einen Straßenzoll. Für die Durchfuhr einzelner Waren durch das Land zahlte der Händler einen Durchfuhrzoll. All diese Zölle bildeten das Einkommen des Landesfürsten, der aber auch geistliche und weltliche Grundherren an dieser Einnahme teilnehmen ließ, indem er sie verpachtete. Einen Unterschied zwischen Maut und Zoll kannte man damals nicht. Daß die Handwerker und der Bauer auch einen Nutzen von dem Verkehr hatten, ist einleuchtend. Es gab noch wenig Herbergen und der Kaufmann mußte bei Bauern übernachten und ihre Mithilfe und Unterstützung ansprechen. Er leistete Vorspann, begleitete den Kaufmann und schützte ihn gegen Überfälle. Die Handwerker, vor allem Schmiede, Wagner, Schlosser hatten goldene Zeiten. In dem fremden Kaufmann sah man damals nur einen Menschen, den man nach allen Regeln der Kunst ausbeutete und der sich alles gefallen lassen mußte.

Eine dritte Straße ging von Mistelbach nach Laa. Hier teilte sie sich; die eine führte nach Brünn, die andere gegen Znaim. Eine Maut der ersten war in Prahlitz (bei Kanitz), die 1086 erwähnt wird, die andere Straße hatte eine Maut bei Erdberg in Südmähren.

Auf diesen Straßen zogen nicht nur die Händler und Kaufleute, es kamen auch die Kriegsheere von Böhmen und Mähren nach Österreich. So benutzten die Mongolen im Jahre 1241 die Marchstraße.

Die Kreuzzüge förderten den Donauhandel, erweckten aber auch den alten Wandertrieb in unserem Volke. Nicht nur fremde Länder, fremde Städte und Menschen wollte man kennen lernen und sehen, sondern auch die Gnadenorte. Zu ihnen zog es den Menschen, der voll religiöser Überzeugung den weiten Weg, die Mühe und Anstrengung nicht achtete. Diese Pilger sind es, die zeitweise die erwähnten Straßen bevölkerten und die häufig zu einer Landplage wurden, so daß die Landesfürsten ab und zu das Wallfahren verboten. Bevor die Pilger die Ihren verließen, machten sie ihr Testament, bestellten für die Kinder einen Vormund und schieden, als ginge es an das Ende der Welt. Ein graues oder braunes Gewand bedeckte ihren Körper, das struppige Haar hing über die Schultern, schleppend war ihr Gang, bleich die Gesichtsfarbe; In der Hand trugen sie einen langen Stock mit einem Kreuze am Ende, eine leere Pilgertasche hing an der linken Seite, eine kugelförmige Wasserflasche baumelte an der rechten. So zogen sie bettelnd von Ort zu Ort, bei jedem Wegkreuz knieten sie nieder oder entblößten das Haupt. Mit Gesang oder Gebet kürzten sie sich den langen Weg. Nicht jeden Pilger trieb die innere Überzeugung in die Ferne zu einem wundertätigen Gnadenorte. Es gab auch viele, die unabsichtlich ein Verbrechen begangen hatten und darum als Sühne eine Pilgerfahrt nach Rom, Köln, Aachen, Prag oder nach Santiago in Spanien unternehmen mußten. Dasselbst ließen sie sich eine Bestätigung ausstellen, die sie in der Heimat vorzuzeigen hatten. Mancher Verbrecher mußte zur Sühne oft eine zwei- oder dreifache Pilgerreise machen. War er es nicht imstande, so fanden sich schon Leute, die gegen Bezahlung für ihn wanderten. Die Preise für jede Pilgerfahrt waren genau vorgeschrieben. Die Pilger hatten in den Gnadenorten, in unwegsamen Gegenden und im Hochgebirge ihre Pilgerheime oder Herbergen (Ospitale oder Hospital genannt), wo sie übernachteten und auch einige Tage sich ausruhen konnten. Im schlechten Rufe standen die Wallfahrer, die nach Santiago gingen und vom Volke „Jakobsbrüder“ genannt wurden; sie waren gewalttätige Menschen, die vor Raub und Totschlag nicht zurückschreckten und die besonders beim Bauer sehr verhaßt waren. Die Rompilger aus Norddeutschland benützten die

Marchstraße. Aus dem Jahre 1500 ist eine Pilgerkarte vorhanden, die folgenden Weg nach Rom angibt: Breslau, Neisse, Mähr.-Schönberg, Olmütz, Brünn, Nikolsburg, Wien, Semmering, Bruck, Judenburg, Villach usw. Dichterisch verherrlicht sind die Rompilger in der Tannhäusersage.

Der Kaufmann bediente sich um diese Zeit schon des Geldes. Münzstätten in unserer Heimat waren in Krems, in Fischau und in Wien. Bis zum Jahre 1200 besaß Krems eine größere Bedeutung als Wien und es hatte den Anschein, als ob es die Hauptstadt des Landes werden sollte. Eine strenge Aufsicht über die Münzstätten wurde gerade nicht geführt. Das Fehlen einer einheitlichen Währung brachte es mit sich, daß Geldwechsler notwendig waren; es waren das Juden, die da gute Geschäfte machten und reich wurden. In Poysdorf und Falkenstein werden Juden erwähnt, die auch Grund, Boden und Weingärten besaßen. Geachtet wurden sie nicht, da sie Geld und hohe Zinsen ausliehen. 20 bis 40 % waren keine Seltenheit und beim Geldwechseln schauten sie immer auf ihren eigenen Vorteil. Kein Wunder, wenn der Zorn und die Wut des Volkes sich in den Judenverfolgungen austobte und wenn sie aus vielen Orten vertrieben wurden. Der Mangel einheitlicher Maße und Gewichte, das Stapelrecht, die Grundruhr, der Straßenzwang und das Raubritterwesen hemmten den Handel und den Verkehr. Man muß sich heute wundern, daß bei so einer großartigen Wurzerei des Kaufmannes das Gewerbe noch bestehen konnte. Wir verstehen aber auch, warum Leopold VI. so freigebig sein konnte, warum jeder Minnesänger den Wiener Hof so lobte und pries, warum der Böhmenkönig Ottokar Przemysl Österreich nicht herausgeben wollte und warum Rudolf von Habsburg seine Söhne nach Österreich brachte. Das Land war eben eine Goldquelle, nur sollte diese gar bald versiegen. In Süddeutschland erstanden um 1300 in Passau, Regensburg, Augsburg und Nürnberg mächtig aufstrebende Handelsstädte, die ihren Weg nach Süden über den Brenner nahmen. Auch die Donau verlor ihre Bedeutung, sie war nicht mehr die Welthandelsstraße, sie sank mehr und mehr zu einer Lokalstraße herab. Auf ihr verkehrten die Salzschiffer, die von Oberösterreich und Salzburg das Salz donauabwärts nach Stein und Wien führten, wo die Salzniederlagen waren. Uralte Sitten und Bräuche schlingen sich um diese Männer, deren Gewohnheiten mit der Zeit zu feststehenden Gesetzen wurden, an denen erst die letzten Jahrzehnte rüttelten. Wenn sie im Frühling die erste Fahrt unternahmen, nachdem sie vorher bei einem feierlichen Gottesdienste um die Hilfe und den Beistand des Himmels gefleht hatten, so war das Schiff samt der Bemannung eine Sehenswürdigkeit. Malerisch war die buntfarbige Kleidung der Schiffer, lustig flatterten die Fahnen und Wimpeln des Schiffes im Lenzwinde, fröhlich und heiter war ihre Stimmung, da es jetzt wieder Arbeit und Geld, Nahrung und Trank gab, während sie im Winter als fahrende Schauspieler mit ihren Hirten- und Weihnachtsspielen ein kümmerliches Dasein fristeten.

Die schwerste Zeit für unsere Straßen brach mit dem Jahre 1420 an. Mordend und plündernd kamen die Hussiten 1428 in unsere Gegend, sie benützten die Straße Brünn – Laa und verbrannten Staatz und Zistersdorf. Rauchende Ruinen, Aschenhaufen, verkohlte Leichen, zerstörte Weingärten und zerstampfte Felder bezeichneten den Weg, den diese Feinde gingen. Neben den Hussiteneinfällen trafen die Kämpfe mit den Ungarn unter Matthias Corvinus, das Räuber- und Bandenwesen, das im Marchfeld befestigte Lager errichtete, die Wegelagerer, Söldner und Krieger, denen der Landesfürst den Monatssold schuldig war, unsere Heimat sehr schwer. Die große Unsicherheit in unserem Lande zwang die süddeutschen Kaufleute, den Donauweg aufzugeben und über Böhmen, Mähren und den Vlarapaß nach Ungarn zu reisen. Die Marchstraße verödete, die Venedigerstraße verließ Klosterneuburg und Korneuburg und ging seit 1434 von Wien über die Donau und durch das Marchfeld. Ihre Bedeutung sank mit der Entdeckung Amerikas. Venedig und die Hansa verloren den Handel, Konstantinopel, der Balkan und Ungarn fielen in die Hände der Türken. Die Habsburger schenken ihre Aufmerksamkeit dem Lande Spanien, den religiösen Wirren und den Türkenkriegen. Unsere Heimat war kein Durchzugsland der Kaufleute mehr, jetzt begann eine Zeit des Niederganges, des Zusammenbruches, der noch größer war als der im Jahre 1918. In den Städten Süddeutschlands lag der Schwerpunkt des Handels. In Augsburg traten die Fugger in den Vordergrund, die all die mittelalterlichen Rechte und Bestimmungen nicht beachteten und ihren eigenen Weg gingen. Der Kaiser war ohnmächtig und froh, wenn ihm die Fugger Geld liehen. Den Weinhandel hatten die Passauer in den Händen, der Österreicher war nur der Erzeuger. Die Weinausfuhr war um jene Zeit sehr bedeutend, da der Weinbau eine wahre Goldquelle war und einzelne Orte bei uns nichts als Weingärten hatten.

Wenn wir kurz zuvor der Pilger gedachten, die in der Sommerhitze und im eiskalten Winter zu den Stätten ihrer Andacht pilgerten, so müssen wir auch die Handwerksburschen und fahrenden Schüler erwähnen, die auch zu den Straßen gehörten, auf denen sie trotz ihres Elendes froh und frei dahinwanderten. Denn nur zu oft war der Straßengraben ihre Wohnstätte, ihr Ruhebett, in dem sie schliefen, und für viele der Sarg, in dem sie starben. Das Wandern war eine Pflicht für jeden Gesellen, damit er die Fremde kenne und sein Handwerk vervollkomme. Den Rucksack auf dem Rücken, den Degen an der Seite, einen Stab in der Hand, so wanderte der Bursche dahin. Was er brauchte, das bettelte er sich in den Häusern aus oder stahl es. Gefürchtet und auch gerne gesehen waren die fahrenden Schüler, die von einer Hochschule zur anderen zogen, die sich bei den Bauern als Zauberer und Schatzgräber ausgaben, sie beschwatzten und allerhand Possen trieben, vor denen aber die Gänse auf der Weide, die Enten im Bache und der Speck in der Kammer nicht sicher waren. Hungern, Frieren, Betteln und Stehlen war ihr tägliches Brot. Sie strotzten vor Ungeziefer und doch trieb sie der Wissensdurst in die weite Ferne und ließ sie ihr elendes Leben vergessen. Deutscher Idealismus!

Im Jahre 1594 gab Rudolf II. das Straßenpatent heraus, das den Mautinhabern die Pflicht zuwies, Straßen auszubessern und in gutem Zustande zu halten. Wo aber keine Mauten waren, mußten die Ortschaften dieser Pflicht nachkommen. Jedes Dorf hatte sein bestimmtes Stück, das geschottert werden mußte und wo im Winter die Leute den Schnee ausschaufelten. Die Bauern schütteten die Gruben mit Steinen oder Erde zu, zapften die Wassertümpel ab, kratzten den Kot zusammen, räumten die Gräben zur Seite aus und erneuerten die schlechten Brücken. Dies war in unserer Heimat der Fall, erst das Jahr 1848 räumte mit diesen Arbeiten auf.

Im Dreißigjährigen Kriege wurden unsere Straßen zu Heeresstraßen, auf denen die Scharen des Matthias Thurn nach Niederösterreich bis vor Wien kamen. Der kaiserliche Feldherr Bouquoy verfolgte sie und verwüstete unser Viertel derart, daß die Orte der Grafschaft Falkenstein drei Jahre von der Landesumlage befreit wurden. 1627 war Wallenstein mit seinen Scharen bei uns und 1645 erschienen die Schweden. Noch heute heißt der Weg, der von Feldsberg über Poysdorf, Hörersdorf nach Korneuburg führt, „Schwedensteig“. Auf dem ritten die schwedischen Ordonanzoffiziere. Eine Folge des Krieges war das Bettlerunwesen. Die trieben sich in unserer Gegend herum, belästigten den Bauer, drohten ihm mit Feuer, wenn er nichts hergab. Zigeuner machten die Straßen unsicher, Türkensklaven bettelten um ihr Lösegeld, Edelleute, die durch den Krieg verarmt waren, und entlassene Soldaten baten um Almosen, um sich auf diese Weise fortzubringen.

Noch ein sehr gefürchteter Gast folgte der mährischen Straße – so hieß seit 1439 die Venedigerstraße - es war die Pest, die von Wien aus rasch sich auf dem Lande längs des Handelsweges ausbreitete. Da zogen viele Flüchtlinge von Wien weg, um nicht ein Opfer der Seuche zu werden. Eine Folge der Pest waren die Wallfahrten nach Maria Zell oder nach einem anderen Gnadenorte. Singend und betend, mit flatternden Fahnen zogen sie dahin, hinter ihnen rollten zwei bis drei Proviantwagen. Die Wallfahrer verköstigten sich selbst und fielen nicht wie die Pilger den Fremden zur Last. Noch heute erinnern die Urlauberkreuze und Bildstöcke bei den ehemaligen Pestfriedhöfen den Wanderer an jene Zeit, da der Schwarze Tod unsere Orte entvölkerte.

1683 kamen die Polen im Marchtal gezogen, marschierten aber gegen Nikolsburg, Ober-Hollabrunn und Tulln. Sie hausten geradeso wie die Türken in den Ortschaften unseres heutigen Bezirkes.

1731 unterscheidet ein Erlaß Zoll und Maut. Ersterer wird von Waren eingehoben, letztere von Wagen und Pferden.

1741/42 erschienen die Preußen in Niederösterreich. Sie zogen an der March südwärts und drangen bis vor Korneuburg.

Nach Beendigung der Türkenkriege belebten sich unsere Straßen, es kamen bessere Tage für den Kaufmann, der wieder eine ständige Figur auf der mährischen Straße wurde. Ein neuer Geist wehte seit 1700. Der Kaufmann war nicht mehr der Mann, den man ausbeuten durfte, man unterstützte ihn, indem man neue und gute Straßen baute. 1727 wurde mit dem Bau der Straße Wien – Brünn begonnen; die Leute mußten Hand- und Zugrobot leisten, die Mautgebühren wurden erhöht, ein

Wegfond angelegt, Wegkommissäre bestellt, doch fehlten tüchtige Arbeiter und man „wurstelte“ so weiter, bis der Krieg 1741 jede weitere Bautätigkeit unmöglich machte.

Auf einer Karte von Reuter erscheint im Jahre 1730 eine Straße, die von Wien über die Leiser Berge nach Laa a. d. Thaya führt. Auf ihr reiste der Dichter Eichendorff, als er vom Schloß Seebarn nach Grußbach in Mähren fuhr. Land und Leute und die Eindrücke, die der Dichter bei uns gewann, schildert er in den „Tagebüchern“ sehr genau.

Die heutige Reichsstraße, die im allgemeinen der mährischen Straße folgt und nur kleine Abweichungen von ihr macht, z. B. bei Poysdorf – die alte mährische Straße ging nicht durch Poysdorf – erbauten im Jahre 1754 Soldaten, die hier in den Ortschaften lagen. Kaiser Josef II. besserte sie aus und 1804 baute man die Straße in der heutigen Gestalt. Sie erklimmt die höchsten Berge. Deswegen sagen die Bauern: „Hätte doch der Kaiser die Ochsen herausgeschickt, die wären um die Berge herumgegangen“. Die eigenartige Bauart der Straße rechtfertigt man in der Weise, daß man sagte: „Im Kriegsfall bietet sie unseren Soldaten eine gute Rückzugsmöglichkeit (natürlich gegen die gefürchteten Preußen) und im Winter können keine Schneeverwehungen vorkommen.“ Damit sich die Fahrleute nicht verirren, wenn alles eingeschneit war, so setzte man Pappeln, von denen noch heute einige am Ausspann stehen. Für die Sicherheit der Straße sorgte man ebenfalls. In Wolkersdorf und Nikolsburg waren Kasernen, wo Reiterei untergebracht war, die öfters die Straße abritt und jeden Verdächtigen mitnahm. Außerdem wurden ab und zu Streifzüge durch Wald und Feld unternommen. Die Soldaten hatten gleich einen Geistlichen und einen Scharfrichter mit; wer auf frischer Tat ertappt wurde, büßte es mit dem Leben. So kam Ruhe und Ordnung in den Verkehr. Die Straße belebte sich wieder. Ganze Kolonnen zogen dahin. Die Gasthäuser und Herbergen feierten ihr goldenes Zeitalter und die Pferde- und Frachtwagenbesitzer hatten ihre besten Einkünfte. Schmiede, Sattler, Wagner und Schuster hatten genug Arbeit. Knechte und Vorspanngehilfen füllten spielend und zechend die Gasthäuser und verputzten Lohn und Trinkgeld. Die Wirtshäuser Poysdorfs waren oft derart von Fremden überfüllt, daß die Bürger am Abend keinen Platz fanden, wenn sie ein bis zwei Stunden sich gemütlich zusammensetzen wollten. Die Bauern leisteten den Kaufleuten Vorspann und erhielten einen Gulden, wenn sie bis zum Ausspann mitfuhren. Im Jahre 1782 wurden alle Privatmauten aufgehoben. Der Staat übernahm die Reichsstraßen und brachte einen einheitlichen Zug in den Bau und in die Verwaltung. Mauten waren in Wilfersdorf, Poysdorf, Drasenhofen und Nikolsburg.

Im Jahre 1803 bestanden noch mehrere sogenannte Kommerzialstraßen in unserem Viertel. Eine zweigte von der Reichsstraße zwischen Schrick und Wilfersdorf ab und führte über Lanzendorf, Mistelbach, Frättingsdorf, Ernsdorf, Staatz, Neudorf, Kirchstetten nach Alt-Prerau. Eine zweite verband Wilfersdorf, Großkrut, Hametteich, Reinthal und Feldsberg. Eine dritte führte vom Gsolbach bei Poysdorf über Garschöntal nach Feldsberg. Eine vierte ging von Lundenburg über Rabensburg, Hohenau, Ringelsdorf, Fleischhackerkreuz nach Dürnkrot. Die fünfte verband Sierndorf, Groß-Mugl, Enzersdorf im Tale, Harras und Zwingendorf.

1808 erbaute man eine von Gaweinstal nach Ober-Sulz, Blumental, Zistersdorf, Eichhorn, Absdorf, Hohenau, Rabensburg und Lundenburg.

Diese Wege dienten auch dem Handel und Verkehr und die Bauern befuhren sie mit leichten Wagen. Pferdefutter nahmen sie nicht mit, das kauften sie; denn es hieß:

„Fuhrleuten, die mit sich führen Hafer und Heu,
den'n gibt man a schmutziges Bett und a lausige Streu.“

Größer als heute waren um jene Zeit die Jahrmärkte in Poysdorf; da strömten die Kaufleute in großen Scharen herbei: Kroaten und Slowaken mit Weinstecken, Heu und Stroh, Eisenhändler mit Ketten, Sensen und Sichel, Böttcher mit Faßgeschirr, die schlesischen Weber mit Leinwand, die Brüner Tuchhändler mit Tuch, die Töpfer aus der Alleegasse mit den Heferln und Schüsseln, Getreideverkäufer mit Korn und Weizen, Weinkäufer kamen aus Mähren. Auf dem Pranger wehte eine Fahne, daneben war eine ausgestreckte Hand und ein Schwert. Diese Sinnbilder der

Marktfreiheit und Marktgerechtigkeit wurden schon 14 Tage vor dem Markte aufgesteckt, nachdem sie in einem feierlichen Umzug durch den Markt getragen waren. Eine Stunde lang wurden die Glocken der Kirche geläutet, eine Sitte, die ich noch in Ernstbrunn fand. Da heißt es: „Den Markt einläuten“. Zum Jahrmarkt erschien auch allerhand fahrendes Volk: Sänger, Bärentreiber, Wahrsager u. dgl. und mancher Unfug ereignete sich.

Im Jahre 1805 und 1809 marschierten auf der Reichsstraße Österreicher und Franzosen. In Poysdorf waren Württemberger einquartiert, die unter den Fahnen Napoleons mitkämpfen mußten. 1814 reisten der König von Preußen und der Kaiser von Rußland zum Wiener Kongreß. Für so hohe Herrschaften mußten die Straßen schon einige Tage vorher gut hergerichtet und die größeren Schottersteine weggeräumt werden. 1866 kamen die Preußen von Brünn her und der alte Wilhelm und Bismarck machten von Nikolsburg einen Abstecher nach Poysdorf. Da war in Poysdorf ein Attentat auf Bismarck geplant, das aber nicht ausgeführt wurde. Noch erinnern sich die ältesten Leute an den regen Verkehr der österreichischen Friedensunterhändler, die von Wien nach Nikolsburg und zurück fuhren. Damit diese nicht unnötigerweise von den Soldaten aufgehalten wurden, saß neben dem Kutscher ein Fahnenträger, der eine weiße Fahne flattern ließ.

Auch unser Militär benützte die Reichsstraße häufig, wenn es in das Manöver zog, oder wenn es von Ort zu Ort wanderte, da für die Reiterei nicht genügend Kasernen vorhanden waren, so daß sie in größeren Orten mehrere Monate verblieb, hier exerzierte und dann wieder weiter wanderte. Da mußten die Bauern für die Soldaten kochen, bekamen aber das Menagegeld. In jener Zeit erhielt der Mann nur einmal im Tage ein warmes Essen.

Nach dem Bau der Nordbahn und der anderen Linien ging der Verkehr auf der Brünnerstraße ein. Nur im Herbst sah man die „Körndlbauern“ mit vollbeladenen Wagen zu den großen Getreidemärkten nach Lundenburg, Nikolsburg, Laa, Mistelbach und Stockerau fahren. Unbekümmert um die Landesgrenze fuhren unsere Bauern hinüber nach Mähren und umgekehrt kamen mährische Bauern herüber, so erschienen im Jahre 1696 Bauern aus Südmähren mit Getreide auf dem Markte in Mistelbach. Diese Stadt hatte ein eigenes Körnermaß „Mistelbacher Mut“ = 1 ½ Wiener Mut.

Die Reichsstraße blieb bis zum Jahre 1851 die einzige Straße in unserem Bezirke. In diesem Jahre erbaute man die Verbindungsstraße Laa – Poysdorf – Hohenau. Durch 10 Jahre mußten die Gemeinden sie erhalten, bis sie das Land in Verwaltung übernahm. Dann folgte die Verbindung Mistelbach und Drösing und langsam wurden die ehemaligen Wege in Bezirksstraßen umgebaut. Die Franziszeische Karte hat die alten Wege genau eingezeichnet und man sieht auf ihr, wie früher einmal die Orte mit einander verbunden waren. Viele dieser Verbindungswege sind heute Feldwege. Da sie oft große Umwege machten und Nachbarorte vermieden – z. B. berührte der Feldsbergerweg von Poysdorf keinen Ort -, so mußten die Bezirksstraßen neu angelegt werden. Heute verfügt der Bezirk über ein dichtes und gepflegtes Straßennetz, in dem sich jeder Fremde leicht zurecht finden kann. Von den Pappel- oder Kastanienalleen ging man um das Jahr 1850 ab und setzte Obstbäume, die für den Bezirk eine gute Einnahmsquelle sind. Maut, Zöllner und Schlagbaum verschwanden und damit fiel der letzte Rest von den alten Hindernissen und Fesseln, die den freien Verkehr so schwer geschädigt hatten.

Durch den Autoverkehr rückten die Straßen wieder in den Vordergrund. Die Eisenbahn hatte sie leer und öde gemacht, sie sanken in einen Dornröschenschlaf, der Staat kümmerte sich wenig um sie, da ja der Bahnbau all seine Kräfte beanspruchte. Die Allgemeinheit verlor das Interesse für die Straßen, da jeder im Eisenbahnzug bequem und sicher reiste. Stillstand bedeutet aber in der Entwicklung Rückschritt und so sehen wir, daß unsere Straßen dem neuen Verkehrsmittel des Kraftwagens nicht gewachsen sind. Der Staub und der Lärm ist eine Gefahr für die Menschen, da ja die Schwindsucht heute unzählige Opfer fordert, vielleicht so viele, wie einstens die Pest. Die Erschütterung schadet den Gebäuden, die sehr bald wieder baufällig werden. Daraus ergeben sich wichtige Fragen, an denen die heutige Wissenschaft nicht achtlos vorübergehen darf und die gewiß gelöst werden müssen. Der Kraftwagen drängt den Eisenbahnverkehr ziemlich stark zurück, er hat im Zeitalter des aufblühenden Fremdenverkehrs eine wichtige Aufgabe zu erfüllen und da müssen unsere Straßen

auch den neuen Anforderungen entsprechen. Daß dies dem Menschegeiste gelingen wird, darüber besteht kein Zweifel.

Quelle:

Hans Reutter: Geschichte der Straßen in das Wiener Becken.

Veröffentlicht in: „Deutsche Heimat“, 1929, S. 46 + 47, Folge 4 S. 49 - 57