

Zur Geschichte der Maut in unserer Heimat

Die Pflege der Straßen war im Mittelalter Aufgabe und Pflicht der Grundherren, die sich aber oft wenig darum kümmerten; sie überließen die Pflege dem Wind und der Sonne; denn allgemein hieß es: „Schlechte Straßen bringen Geld ins Land, da die Gastwirte, Wagner, Hufschmiede und Sattler nur verdienen.“ Die fremden Fuhrleute wichen gerne bei schlechten Straßenstellen auf die angrenzenden Felder aus und fügten so den Bauern einen großen Schaden zu. Eine Beschwerde oder Klage beim Grundherrn hatte oft wenig Erfolg. Nur auf die Brücken schauten die Herren, die sie in gutem Stand hielten. Dafür verrichteten sie gewöhnlich eine Maut, die für den Brückenbau das Geld lieferte.

Unsere Heimat war immer ein wichtiges Verkehrsland zwischen Nord und Süd, zwischen dem Donautal und dem Sudetenland. Da werden Mauten erwähnt: in Rabensburg, Ringelsdorf, Bullendorf (1369), Wilfersdorf (1340, 1341, 1358, 1383) und in Mistelbach (1350). Maut bei Kettlasbrunn „Am Huetter Tanz“ amtierte nur an den Mistelbacher Markttagen, die Ringelsdorfer befand sich an der March; war diese zugefroren, so zahlten die Fuhrleute für einen Wagen einen Kreuzer „zur Machung der Brücke.“

Die Mistelbacher Maut besaßen 1383 die Herren von Liechtenstein; 1414 hatten diese die Mauten in Mistelbach, Rabensburg und Ringelsdorf; in Mistelbach nahm im gleichen Jahr der Mautner 24 Pfund den ein „an Zoll 20 Pfund, vom Gericht 12 Pf. und von der Badstube 2 Pfund im Vergleich“. Der Verkehr war da ein reger und so erklären sich auch die hohen Mauteinnahmen. Die Holzmaut der Liechtenstein befand sich im Behemwald bei Rabensburg; der Dorfrichter war verpflichtet, dem Mautner das Essen zu geben. Die Fischmaut lieferte den Herren von Liechtenstein jährlich 4 Pfund, die Straßenmaut 16 Pfund. Von der Ringelsdorfer Maut im Ungerwald erhielten die Herren nur ein Drittel der Einnahmen; der Müller daselbst verfügte über ein eigenes Mautmaß, da gingen 16 auf einen Metzen. In Nieder Absdorf stand in der Kirche ein Steinmetzen, an dem die Bauern ihren prüfen konnten, ob er richtig war.

Die Mistelbacher Straßenmaut war „wegen des bösen Weges“ aufgekommen; daher gehörte der dritte Pfennig von den Einnahmen „in den Weg“. Ein Deichselwagen reichte als Gebühr 6 Pfennig, ein „verpauter Wagen“ 3 Pf., ein Roll- und Getreidewagen je 1 Pf., ein Einspanner 2 Pf., ein Weinwagen 3 Pf., ein Fragner und ein Binder 1 Pf., wenn sie durchfahren, ein Bauer, der Fässer geladen hatte, von jedem Faß 1 Pf., ein Wagen voll Zimmerholz 2 Pf., jedes Haupt Kleinvieh 1 Helbling, ein Großvieh 1 Pfennig und ein Jude, der hier durchgeht oder reitet, 3 Pfennig.

Kam ein Mann mit seiner Ware zum Markt nach Mistelbach, so zahlte er den Zoll, aber nicht die Maut. Der Mautner verfügte über 5 Metzen u.z. 3 für den Weizen und 2 für den Hafer. Jeder Bauer konnte sich einen Metzen für 3 Tage ausborgen; beim Banteiding mußte er aber die Metzen vorzeigen. Auch der Pfarrer hatte da seinen Metzen vorzuweisen. Der Adel genoß (1465) Steuer- und Mautbegünstigungen; sogar die Wiener Hochschüler hatten Mautfreiheit.

Kaiser Maximilian verlieh 1506 dem Wolfgang von Liechtenstein u. a. Maut und Zoll von Hohenau als Lehen.

Der Verkehr zwischen Dürnkrot- March und Mistelbach war an Markttagen sehr rege (1596); damals nahm der Mautner zu Pflingsten und Michaeli auf dem Huetter Tanz 10 fl ein, sodaß man schon daran dachte, eine 2. Maut bei Kettlasbrunn zu errichten. 1597 besaß Mistelbach die Maut in Bestand und reichte 150 fl im Jahr; nun übernahm die Herrschaft Wilfersdorf wieder die Maut; die Bürger mußten die Wege, Brücken und Stege herrichten; dies gehörte zur Robot. Vor einiger Zeit geschah einem

fürstlichen Untertan ein Unfall seinem Roß; zur Strafe sollte der Markt 50 fl zahlen, doch drückten die Bürger die Strafe auf 20 fl herab.

Nach dem Extrakt aus dem 3. Teil der brüderlichen Teilung der Herren von Liechtenstein vom Jahre 1599 betrug der Bestand = Pacht von der Wilfersdorfer Maut 16 fl, der von Mistelbach mit dem Standgeld 130 fl, der in Bullendorf 18 fl, der in Kettlasbrunn 1 fl und der Ringelsdorfer war nicht angeschlagen. Wer in Bullendorf die Maut bezahlte, war in Wilfersdorf frei und umgekehrt.

Als Mautpächter nahm die Herrschaft mit Vorliebe Juden aus Südmähren, besonders aus Krumau, weil sie tüchtig im Geschäft waren und gut rechnen konnten; sie erfreuten sich beim Fürsten Gundacker einer hohen Gunst; er überließ die Maut in Wilfersdorf den Juden Abraham und Donat Markus auf 3 Jahre. Ins fürstliche Rentamt reichten sie jährlich 250 fl, außerdem stellten sie als Bürgen 2 Juden aus Krumau. Die Mautpächter durften nicht den vorgeschriebenen Tarif übertreten. Jede Art des Wuchers und Betruges war ihnen streng untersagt. Sprach ein Fuhrmann sie mit ungeziemenden Worten an, wurde er frech oder handgreiflich, so mußte der Pächter gegen ihn die Anzeige in Wilfersdorf bei der Herrschaft einbringen. Jeder Mautner genoß den Schutz und Beistand der Obrigkeit.

Die Fuhrleute durften nicht auf Umwegen der Maut ausweichen; wer erwischt wurde, verlor seine Ware; davon gehörte 1/3tel dem Mautner und 2/3tel der Herrschaft. Die Mautordnung mit der Preistafel hing an der Wand des Mauthauses. Nach einem Bericht des Mistelbacher Marktrichters mußte jeder Durchreisende seinen Paß vorzeigen und genau die mitgeführten Waren angeben. Verbotene Wege bezeichnete man mit einem Rad, das auf einer Stange befestigt war. Der Mautner besaß als Gehilfen einen Überreiter, der auf Schmuggler aufpaßte.

Der Mistelbacher Mautner ließ 1619 einem fürstlichen Untertan von der Neustift beide Pferde ausspannen, obwohl er die Maut bezahlt hatte. Die Bauern von Alt Lichtenwarth wollten, um der Wilfersdorfer Maut auszuweichen, über den Huetter Tanz fahren; sofort stellte da der Mautner das erwähnte Verbotsschild auf. Nur die Bauern aus den umliegenden Gemeinden konnten den Weg über den Huetter Tanz nehmen. Die Herrschaft überließ dem Mautpächter das Haus neben der Schmiede in Wilfersdorf gegen einen Jahreszins von 10 fl; auch durfte er sich im Kettlasbrunner Wald sechs Fahrtn Klaubholz sammeln, nur mußte er sie auf eigene Kosten heimführen lassen.

Im 30jährigen Krieg stockte der Verkehr, sodaß die Mauteinnahmen zurückgingen; da vereinigte die Herrschaft die Wilfersdorfer und Ringelsdorfer Maut. Eines Tages fuhren Juden aus Eisenstadt durch, die angaben, sie hätten Brot in den Säcken. Sie mußten anhalten; ein Überreiter, der die Säcke untersuchte, fand darin Weinstein, den sie durchschmuggeln wollten. Die Juden versuchten dem Überreiter ein Geldstück in die Hand zu drücken; trotz ihres Geschreies wurde ihnen die Ware weggenommen. Aus Schlesien erschienen die Leinenhändler, die in Wilfersdorf die Maut zahlten; befreit waren die bürgerlichen Fischhändler, die alle Teiche und Fischbehälter in der Zaya gepachtet hatten. Die Fische gingen nach Wien; 1629 zählte man 15 Wagen, die mit Fischen beladen waren.

1630 ordnete die Regierung an, daß alle Juden von den Mauten entfernt werden und das Land verlassen sollten. Da wies die Herrschaft in einer Eingabe darauf, daß ohne Juden der Mautbestand nicht hereinzubringen sei, da die Christen nicht so geschäftstüchtig wären; die Herrschaft erlitt so einen großen Schaden. Der Graf Breuner in Asparn hatte ja auch in Neudorf die Maut einem Juden verpachtet, ebenso war es in Großkrut und in Dürnkrut, wo der Tiefenbacher einen Juden bevorzugte; auch sei neben den Juden überall ein Christ, der die Mautgebühren übernahm, weil ein Jude kein Geld anrührte. Sollten die Juden aus dem Land gejagt werden, so forderten sie von den Untertanen die Schulden. Die Juden waren die Geldgeber für die Bauern, die aber in so kurzer Zeit

die Schulden nicht bezahlen könnten. Um 1600 hatte ein Christ die Bullendorfer Maut gepachtet, doch mußte sie die Herrschaft einem Juden überlassen.

Die Eibesthaler wichen gerne der Wilfersdorfer Maut aus und fuhren über die Kirchenmühle nach Schrick und weiter nach Wien; sie zahlten nur die Tabormaut. 1630 verlangte die Herrschaft Steinebrunn die Mautfreiheit für ihre Wagen bei der Wilfersdorfer Maut. Der Fürst Liechtenstein mußte drei Brücken in gutem Bauzustand erhalten, ebenso den hohen Dammweg vor dem Schloß. Die Straße glich mehr einem Feldweg, der nie einen Schotter sah. Bei einem schlechten Wetter fuhren die Fremden einfach über die Felder der Bauern, die sich dann über den Schaden beklagten.

1632 versuchte ein Italiener Dampietro am 27. Juli Seidenwaren, die für Polen bestimmt waren, in Wilfersdorf durchzuschuggeln. Nachdem der Mautner 3 Wagen durchsucht hatte, gab er das Zeichen zur Weiterfahrt. Doch hielt er bei der Schule die Wagen noch einmal an und nun fand er die Seidenwaren. Vor einiger Zeit gelang es dem Tiefenbacher, hier in Wilfersdorf Seidenwaren im Wert von 2000 fl durchzuschuggeln. 1633 hatte ein Jude die Mistelbacher Maut gepachtet, doch mußte er das Land verlassen. Die Frage, ob die fürstlichen Mauten Brücken- oder Wegmaturen seien, wurde 1636 besprochen, ebenso ob man von Tieren und Eßwaren eine Gebühr einheben sollte. Die Bauern klagten mit Recht über den großen Schaden, den die Fuhrleute bei Regenwetter an ihren Feldern und Wiesen machten.

Im Kriege schwankten die Jahreseinnahmen bei den Mauten; daher verpachtete sie die Herrschaft nur auf ein Jahr. 1640 erscheint in Wilfersdorf als Pächter ein Jude, der 409 fl Bestand und 15 fl Zins für das Haus im Jahr zahlte; zugleich wurde ihm eingeschärft, das Haus rein zu halten, dem Gesindel keinen Unterschlupf zu gewähren und nur durchreisenden Juden, aber keinem Christen einen Wein zu verkaufen; tat er es, so zahlte er 5 fl Strafe. Trotz des Verbotes finden wir damals wieder Juden als Mautpächter: in Neusiedl an der Zaya, in Rabensburg, Hohenau, Ringelsdorf und bei der Rabensburger Fischmaut. Das Tullner Jungfrauenkloster, der Graf von Hardegg und der Graf von Palffy stellten Juden als Pächter an.

1644 betrug der Mistelbacher Mautbestand 500 fl im Jahr. Von jeder Konterbande bekam der Pächter 1/3tel, die Herrschaft aber 2/3tel; außerdem gewährte ihm der Fürst 2 Fahrtn Klaubholz. Der Nikolsburger Jude konnte nicht rechtzeitig in Mistelbach eintreffen; er wollte nebstbei auch Handel treiben. Zu gleicher Zeit kamen kaiserliche Reiter nach Mistelbach.

In der Schwedenzeit blieben die Straßen leer, selten zeigte sich ein fremder Fuhrmann, da die Schweden gerne ihre schlechten Pferde mit den fremden tauschten. 1650 pachtete der Marktrat die Mistelbacher Maut. Die Juden sahen nun auf ihre Tasche, schädigten so die Christen bei den Mautgebühren, die sie nicht streng einhielten; wohl stellten sie einen Christen an, der das Geld von den Fuhrleuten übernahm. Kaufleute kamen aus Polen, Schlesien und Mähren.

Mautgebühren in Wilfersdorf (1652):

Von 1 Eimer Landwein 1 Pfennig, ungarischer Wein 2 Pfennig, Branntwein 1 kr.

Ein Wagen, der mit Tuch oder Leinwand beladen ist, 14 Kreuzer.

Ein Ballen Tuch 6 kr.

Ein Getreidewagen, der nach Mistelbach fährt, 2 kr.

Ein Wagen Most, der über die Brücke fährt, 4 kr.

Ein Kalb, ein Schwein oder ein Schaf – je einen Pfennig.

Ein Roß oder ein Ochse, 2 Pfennig.

Ein leerer Wagen 1 kr, ein leerer Fuhrwagen 2 kr, ein Krämerwagen 3 kr und ein Holzwagen 6 kr.

Ein Zentner Schmalz 4 kr, ein Zentner Käse 3 kr.

2 Schaf- oder 2 Kalbfelle 1 Pfennig.
Ein Zentner Wolle 1 kr, 1 Zentner Baumwolle 2 kr.

Man unterschied damals: eine Brücken-, Waren-, Roß und Wagenmaut. Bauern von Steinebrunn, die Getreide von dem Grafen Fünfkirchen nach Wien führten, zahlten 1659 in Wilfersdorf die Maut; doch suchte der Graf bei der Herrschaft um Mautfreiheit für seine Sendungen an. Der Mistelbacher Mautner hielt 1661 18 Zentner Hanf als Konterbande zurück, die er in das Rathaus führen ließ. Zwischen den fürstlichen Bürgern Mistelbachs und den Pfarrholden entbrannte 1665 ein Streit wegen der Mautgebühren. Das berichtete der Marktrichter dem Amtmann nach Wilfersdorf; alle Hausgesessenen des Marktes waren immer von jeder Maut befreit; denn sie zahlten ohnedies die Steuern, lebten von Gewerbe und Handwerk, richteten stets die Wege und Stege her. Nach dem Banbüchlein betrug hier der Mautbestand im Jahr 150 fl. Nun mußten die Mistelbacher von dem An- und Verkauf – Notdurften die Maut bezahlen. Die Fremden beklagten sich bei der fürstlichen Herrschaft über die schlechten Straßen. Jetzt gab die Regierung den strengen Auftrag, alle Brücken, Wege und Stege herzurichten; sie wollte gar durch einen Kommissär das Land bereisen lassen, der sich genau um den Zustand der Verkehrswege unterrichten sollte. Die Mautpächter hielten sich nicht an die festgesetzten Gebühren; sie steigerten sie nach Belieben und verteuerten so die Waren, die nach Wien kamen. Die Herrschaften sollten das Mautgeld nur für die Straßen und Brücken verwenden.

Der Streit zwischen Mistelbach und der Wilfersdorfer Herrschaft endete mit einem Vergleich. Der Fürst konnte die Maut verpachten oder nach dem Vektigal einfordern. Was die Bürger fürs Haus und für den Notbedarf brauchten, war nun mautfrei. Für die Brücken stellte die Herrschaft das Holz bei, während die Untertanen die Ausbesserung besorgten. Diese sollten dem Fürsten mehr Respekt erweisen, sonst müßten sie zur Strafe im Stadtgraben in Band und Eisen arbeiten. Der Waldprozess hatte eine erregte Stimmung hervorgerufen, es herrschten gespannte Verhältnisse zwischen Mistelbach und dem Fürsten.

Mautgebühren von 1669:

von 1 Wagen 1 kr,
von 1 Metzen – was für Sorte es immer sei – 1 Pfennig
von 1 schweren Kaufmannswagen 15 kr
von 1 Elle Tuch – 2 kr, von 1 Butte oder Korb voll Waren – 1 kr
von 1 Stück Loden 2 Pfennig, ebensoviel von 1 Brotwagen,
von 1 Eimer Wein 1 Pfennig, von 1 Eimer Branntwein 1 kr
von 1 Tonne Heringe 3 kr, von 1 Schock Stockfische 2 kr
von 1 Zentner böhmischen Käse 2 kr, von 1 Zentner Schmalz 2 kr
von 1 Wagen Holz 3 kr, von 1 Butte voll Eier 2 Pfennige
von 2 Gänsen 1 Pfennig, von 1 Schaf 1 Pfennig
von 1 Pferd oder 1 Füllen, das am Markt verkauft wird, 1 kr
von 1 Ochsen oder 1 Kuh 2 Pfennige, von 1 Kalb oder Schwein 1 Pf,
von 1 Zentner Pech 1 kr, von 1 Zentner Werg (Hanf, Flachs) 2 Pf.

Mautfrei waren die 3 oberen Stände – Prälaten, Herren und Ritter – für jene Waren, die sie für die Hausnotdurft brauchten. Im Pestjahr 1679 zeigten sich keine fremden Handelsleute. In Mistelbach mußte die Maut dem Bürger Wenzel Schwarz weggenommen werden, doch bekam er sie wieder; er leistete keine Robot. In Mistelbach und in Hohenau besaß er ein Haus. Die Mistelbacher weigerten sich, jede Art von Robot zu leisten.

Die Mauteinnahmen betrug 1681 von Mistelbach 462 fl 58 kr, von Wilfersdorf 378 fl 24 kr und von Bullendorf 122 fl 36 kr, zusammen 963 fl 58 kr. Die Maut in Ringelsdorf verpachtete die Herrschaft auf 3 Jahre gegen einen Jahreszins von 120 fl, der quartalsweise in das Rabensburger Rentamt abgeführt wurde; den Gulden rechnete man zu 60 kr und den Kreuzer zu 4 Pfennig.

Kaufleute, die von der Herrschaft Obst, Wein, Getreide, Schmalz, Hopfen, Wolle u. dgl. kauften, zahlten keine Maut, ebenso die Herrschaften von Austerlitz, Bisenz und Nikolsburg, aber nur für Waren, die sie für den eigenen Hausbedarf brauchten. Der Fünfkirchner von Steinebrunn konnte alle Jahre mit einer bestimmten Anzahl von Wagen, die mit Getreide beladen waren, die Wilfersdorfer Maut frei passieren, das Getreide ging immer nach Wien.

Nach 1683 nahm der Verkehr (Türkenniederlage vor Wien) stark zu, sodaß die Herrschaft die Mistelbacher Maut 1686 steigern wollte. Auch die Regierung faßte 1692 den Plan, die Mautgebühren zu erhöhen. Einige Jahre später strafte die fürstliche Herrschaft den Wiener Gastwirt „Zur goldenen Ente“ mit 80 fl, weil er mit 14 Faß Wein die Maut in Wilfersdorf „verfahren“ wollte; aus Barmherzigkeit ließ sie ihm 33 fl nach und schenkte ihm sogar den Wein. Nach 1709 zeigte der Mautner die Konterbande dem fürstlichen Amtmann an, doch konnte er sich die Hälfte behalten. Im gleichen Jahr erneuerte der Fürst die Bestimmung, daß die Herrschaften Austerlitz, Bisenz und Nikolsburg in Wilfersdorf keine Maut zahlten. Das galt aber nicht für die Untertanen.

Der Mautbestand in Mistelbach erreichte 1709 die Höhe von 609 fl. Schwärzer sowie Schmuggler kamen von nun an nach Wilfersdorf in das fürstliche Amt, wo sie abgeurteilt wurden. Die ungarische Rebellion schreckte die Fuhr- und Kaufleute ab, die Einnahmen der Maut spürten diese unruhigen Zeiten. Dies änderte sich sofort, als Ruhe und Frieden eintraten.

Österreich war damals ein rückständiges Land im Vergleich zu Westeuropa. Von Holland erschienen in den nächsten Jahrzehnten Fachleute, Lehrer und Berater, denn unserem Lande fehlten Industrie und gute Straßen. Die Handelsbilanz der Monarchie war passiv, die Straßen schlecht und unsicher, bei uns überfielen Wegelagerer zur Nachtzeit und oft am Tage auf der Hohenleiten die fremden Handelsleute und raubten sie aus. Aus Schlesien und Mähren brachten die Weber ihre berühmte Leinwand nach Wien. Sie hatten eigene Fassingwagen, die ich noch in meiner Studentezeit sah.

1712 fertigte ein Tischler eine Mauttafel an und beschrieb sie auch. In Wilfersdorf stieg der Mautbestand von Jahr zu Jahr: 1710 – 250 fl, 1718 – 510 fl, 1722 – 600 fl und 1725 – 700 fl. In Mistelbach kümmerte sich der Mautner nicht um den Tarif, sondern hob die Preise nach seinem Belieben ein; deshalb beschwerten sich die Fremden, aber auch die Armen. Der Fürst bewilligte 1714 für die Ausbesserung der Brücken 40 Stamm Holz; leider behielten sich einige Bürger Mistelbachs mehrere Stamm für ihren Bedarf. 1726 herrschte überall große Aufregung wegen des Baues der Brünnerstraße, die eine feste Unterlage bekommen sollte; das Volk nannte sie Kaiserstraße. Sollte sie über Wilfersdorf oder über Mistelbach gehen? Man sprach, daß sie von Schrick über Mistelbach, Eibesthal und Wetzelsdorf führen müßte. Die Eibesthaler bauten sofort ein neues Gasthaus. Wilfersdorf würde seine Maut und seine Bedeutung verlieren. Doch geschah nichts. Wohl wurde die alte Straße ausgebessert und geschottert, sonst blieb alles beim alten. Die Obrigkeit bevorzugte jetzt als Mautner ausgediente Soldaten.

Langsam änderten sich die Straßen- und Verkehrsverhältnisse in unserer Heimat. Der Staat wurde sich seiner Pflichten und Aufgaben bewußt, die er zu leisten hatte. Er übernahm die Post in eigene Verwaltung, ebenso die Straßen, baute nun breite Verkehrswege, die sogenannten Kaiserstraßen, die von Wien aus in die Länder führten. Wohl schimpften die Bauern, als sie Ackerstreifen für diesen Neubau abtreten mußten. Österreich erwachte aus seiner Lethargie; denn es wurde langsam ein

Industriestaat. 1725 erließ die Regierung am 10. Dezember eine Maut- und Vektigal-Ordnung für Nieder- und Oberösterreich. 1732 war die Brünnerstraße fertig, die über Wilfersdorf ging. Die Straße Poysdorf – Gaweinstal war besonders gut und fest gebaut.

1742 übernahm Mistelbach die Maut, die zwischen dem Markt und Lanzendorf lag, um 900 fl rh. 1755 erschien eine neue Mautordnung für Nieder Österreich, die leicht verständlich und einfach war; es gab damals landesfürstliche, städtische und private Mauten. Es zeigte sich aber, daß die Fuhrleute nicht ausrechnen konnten, was sie bei der Maut zahlen mußten. Die allgemeine Schulbildung war immer in Österreich ein Stiefkind, für das man kein Geld hatte. 1760 erkannte die Regierung, daß die Mauten ein Hemmschuh für den freien Handel waren, besonders für den Durchgangsverkehr nach Ungarn. Der Österreicher war kein Kaufmann und das Land nach 1648 zu lange von dem Westen abgeschlossen; der fremde Einfluß konnte sich auf die Wirtschaft nicht auswirken, weil unser Volk zu konservativ war und Reformen ablehnte. Da hieß es mit Recht. „Wo der Bauer nicht muß, rührt er weder Hand noch Fuß.“ Es fehlte bei uns der Unternehmergeist und die Großzügigkeit. Selbst der Türke war ein besserer Kauf- und Handelsmann als der Österreicher, der die neue Zeit verschlafen hatte. Unsere Ahnen mußten damals vom Ausland viel lernen.

Erst 1775 wurde Österreich ein einheitliche Zollgebiet, weil die Schranken gegen Böhmen und Mähren endlich fielen: die Grenzen waren offen, bei uns in Laa, Drasenhofen und Lundenburg. Der Staat löste in den nächsten Jahren die Privatmaturen ein; überall griff er mit starker Hand in das öffentliche Leben ein. In Österreich fehlte das Staatsbewußtsein, da jeder Stand und jeder Beruf nur auf seine Vorteile schaute, nicht aber auf das Ganze. Die Beamten und Lehrer waren infolge der schlechten Schulbildung ihren Aufgaben nicht gewachsen; sie wußten in Handels- und Verkehrsfragen keine Auskunft zu geben. Die Regierung hob alle Mauten auf, welche nicht für die Ausbesserung der Brücken und Wege dienten.

Auf Befehl des Kreishauptmannes mußten 1780 alle Straßen und Wege um Mistelbach hergestellt werden. Die fürstlichen Untertanen taten dies bei Lanzendorf, während die Barnabiten jede Arbeit verweigerten, weil sie zu den gemeinsamen „onera“ nur 1/3tel beizutragen hatten. Die Mistelbacher Maut wäre als eine fürstliche nur eine Privatmaut, die jährlich einen Nutzen von 270 fl abwarf. Die Brücken wurden seit 1667 immer mit fürstlichem Holz ausgebessert. Dem Kollegium könne da nicht eine Mitarbeit aufgebürdet werden. Die fürstlichen Untertanen roboteten wöchentlich 2 Tage der Wilfersdorfer Herrschaft. Mautfrei waren nur jene Fuhren, welche die Untertanen zu ihrer Notdurft und für ihre Hauswirtschaft brauchten. Die Barnabiten-Untertanen genossen immer dieses Vorrecht und hatten nie etwas bezahlt; es sei ein Unrecht, von ihnen zu verlangen, Brücken und Straßen herzurichten. Es waren Egoisten, die aber die Mitarbeit leisten mußten.

1782 verloren die Herrschaften ihre Mauten, die nun der Staat übernahm; bei uns waren es u. a. die Mauten der Herrschaft Falkenstein in Drasenhofen, Ottenthal, Schweinburg, Pottenhofen und Laa. Die Ablöse betrug 1855 fl 37 ½ kr. Die fürstlichen Mauten ereilte wahrscheinlich dasselbe Schicksal.

Mit dem Bau der Nord- und Ostbahn änderten sich die Maut- und Verkehrsverhältnisse. Die fremden Fuhrleute und Händler blieben aus, da sie die Bahnen benützten. Die Straßenmaturen hatten geringere Einnahmen. Eine neue Zeit brach an. Die Weinbauern blieben aber der guten alten Zeit treu, da sie den Wein immer „per Achse“ nach Wien führten. Da erzählte mir der Poysdorfer Weinbauer, der in seinen jungen Jahren oft die Fahrt nach Wien machte, von den Mauten der Brünnerstraße und von den Gefahren auf der Hohenleiten; da hatte er stets in seiner „Tagaflechten“ ein Hackl griffbereit und außerdem in seiner Rocktasche Sand; die Mauten befanden sich in Poysdorf, Wilfersdorf – da zahlte der Fuhrmann für 1 Pferd 8 Kreuzer -, in Kollnbrunn 6 kr, in Wolkersdorf 4 kr,

Rendezvous 4 kr und bei der Donaubrücke 16 kr; auf dem Rückweg zahlte er nichts. Die Poysdorfer Maut war beim alten Fischer Gasthaus, später bei der Schießstätte.

Heute sind die alten Mauthäuser verschwunden; nur wenige können sich an sie erinnern; man erkannte sie schon aus der Ferne an dem Schlagbaum, den der Mautner sofort herabzog, sobald ein Fuhrmann sich näherte. Das Mauthaus gehörte so wie die Postkutsche zu dem Straßenbild der guten alten Zeit, die kein Hasten und Drängen kannte. Es war das goldenen Zeitalter der Hufschmiede, Wagner, Sattler und Gastwirte, die von dem starken Verkehr auf der Brünnerstraße lebten.

Quellen:

Herrschaftsakte Wilfersdorf im Fürst Liechtensteinischen Hausarchiv.

B. Bretholz: Das Nikolsburger Urbar der Herren von Liechtenstein 1414.

Adolf Beer – Zollpolitik unter Maria Theresia in „Mitteilungen für österreichische Geschichtsforschung“ Bd. 14

Veröffentlicht in: „Mistelbach in Vergangenheit und Gegenwart“, 1975, Band 2, S. 195 - 204