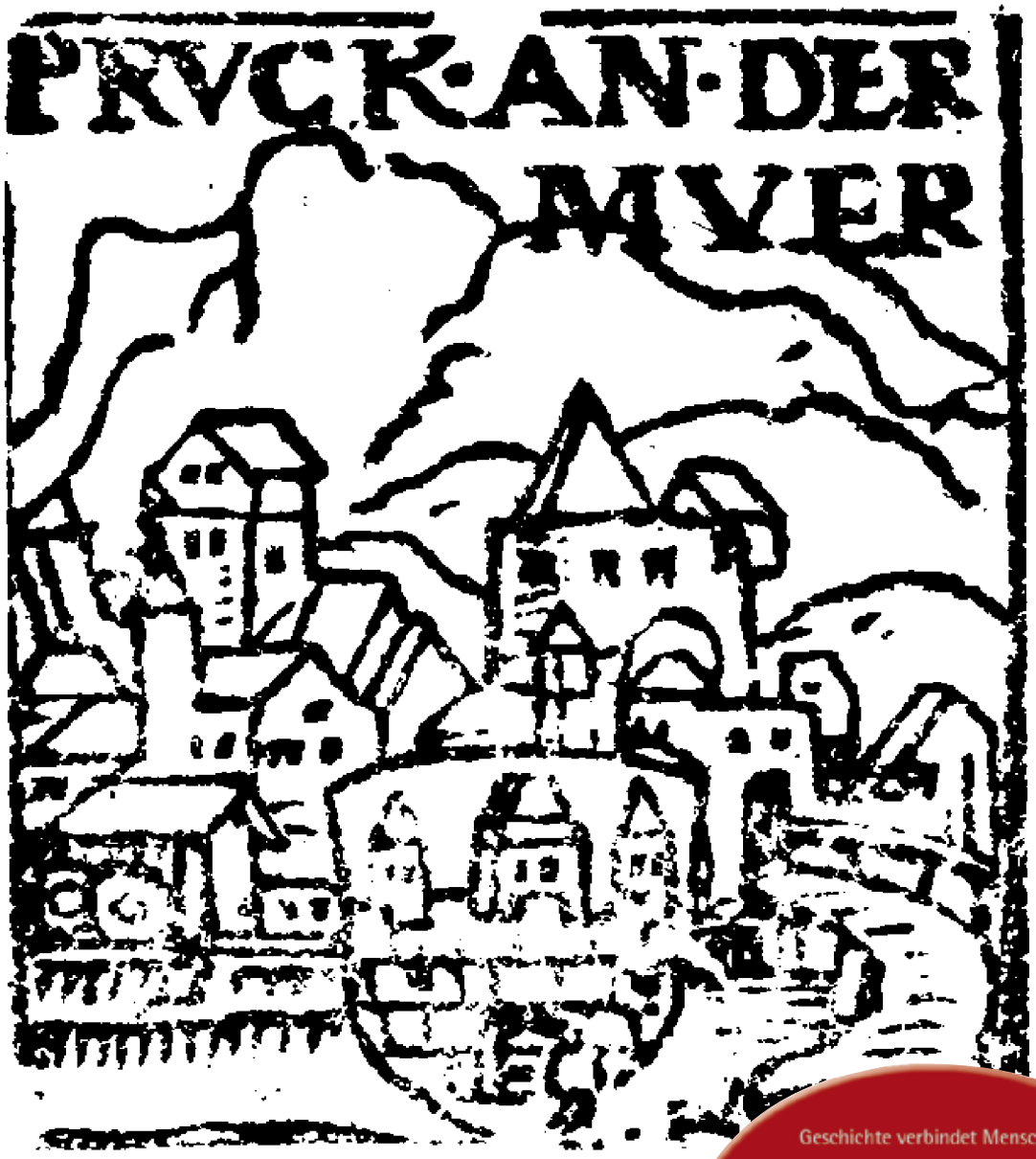
November 2010

2010

BRUCK A.D. MUR - Amtliche Nachricht
zugestellt durch post.at

BRUCK AN DER **MUR**

1150 JAHRE BRUCK



Geschichte verbindet Menschen

BRUCK AN DER MUR
Stadtmuseum

www.bruckmur.at

VORWORT

Liebe Bruckerin!
Lieber Brucker!

„Geschichte muss immer wieder neu geschrieben werden, nicht weil neue historische Tatsachen bekannt werden, sondern weil sich der Standpunkt der Betrachter ändert“ (Arnold Joseph Toynbee, britischer Kulturtheoretiker und Geschichtsphilosoph).

Und nach dem Leitbild „In Bruck an der Mur wird jeden Tag Geschichte geschrieben“ agiert auch das Brucker Stadtmuseum, das sich seit 23. Februar dieses Jahres im Brucker Kulturhaus befindet und auf einen regen Zuspruch stolz sein darf.

Jede Stadt hat ihre unverwechselbare Geschichte. Die Stadt Bruck, die in diesem Jahr ihr 1150-jähriges Jubiläum feiert, blickt seit der ersten urkundlichen Erwähnung im Jahre 860 auf eine lange, wechselvolle Geschichte zurück.

Auf den folgenden Seiten erhalten Sie einen eindrucksvollen Blick auf die abwechslungsreiche Entwicklung unserer Heimatstadt. Mag.^{a} Irmengard Kainz, Historikerin und Leiterin des Stadtmuseums, führt Sie durch die großartige und interessante Geschichte Brucks von den Anfängen bis in die Jetztzeit.

Am 4. November findet nun in den Räumlichkeiten des Stadtmuseums ein Vortrag mit dem Thema „ad pruccam – 1150 Jahre Bruck“ statt, zu dem alle Bürgerinnen und Bürger Brucks recht herzlich eingeladen sind. Ein Jubiläum, auf das die Stadt Bruck mit Recht stolz sein darf.

Ich würde mich daher sehr freuen, Sie bei dieser Veranstaltung begrüßen zu dürfen.

Ihr Bürgermeister

Bernd Rosenberger

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber: Stadt Bruck an der Mur, Koloman-Wallisch-Platz 1, 8600 Bruck an der Mur
Für den Inhalt verantwortlich: Bürgermeister Bernd Rosenberger
Redaktion: Mag^{a}. Irmengard Kainz (irmengard.kainz@bruckmur.at)
Layout: Hans Obermaier (hans.obermaier@bruckmur.at)
Titelbild: Holzschnitt aus dem Jahre 1575
Druck: Compact Druck Bruck

1150 JAHRE BRUCK

AM ANFANG WAR DIE BRÜCKE

1150 JAHRE BRUCK

Am 20. November 860 bestätigte König Ludwig der Deutsche in Mattighofen die Besitztümer des Erzbistums Salzburg, darunter auch einen Herrenhof: **ad pruccam**.

Diese Urkunde befindet sich im Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, allgemeine Urkundenreihe, und hat die laufende Nummer AUR 0860 XI 20. Mit dieser Urkunde tritt Bruck erstmals ins Licht der Geschichte – und eine großartige, abwechslungsreiche und überaus interessante Entwicklung, auf die die Brucker Bevölkerung zu Recht stolz sein kann, beginnt.

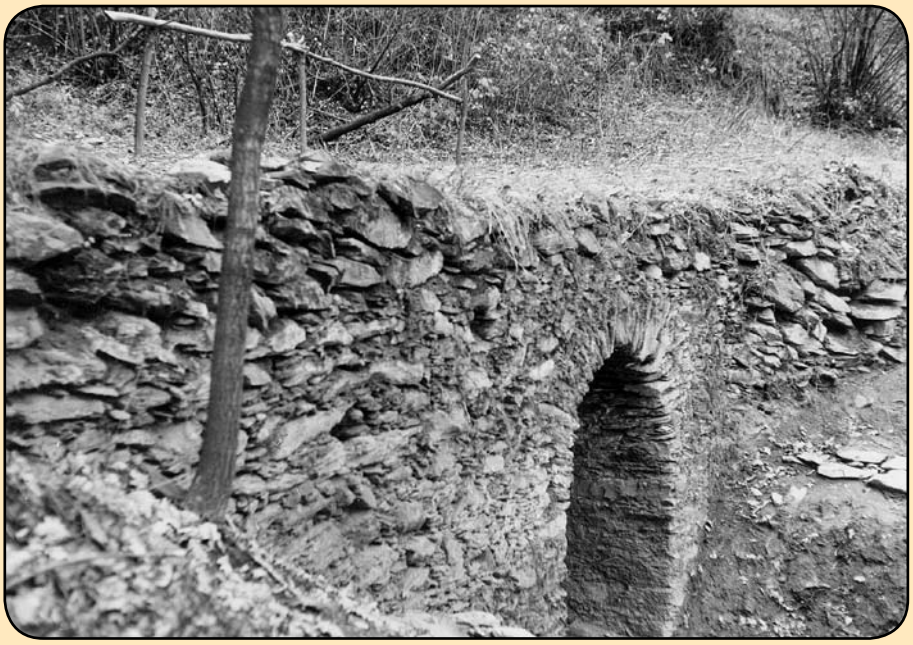
„Ad pruccam“ (bei der Brücke) ist also die Bezeichnung für eine kleine Ansiedlung „bei der Brücke“ in St. Ruprecht, die durch eine Schenkung von König Ludwig dem Deutschen in den Besitz des Erzbistums Salzburg gekommen ist.

Damals dürfte hier bereits auch eine kleine Holzkirche bestanden haben, die sich im Besitz von Ludwig dem Deutschen befand und die ebenfalls als Schenkung an das Erzbistum Salzburg gegangen ist. Sie wurde vermutlich bald darauf dem heiligen Ruprecht, dem ersten Bischof von Salzburg, geweiht, wie es bei den frühen Gründungen des Erzbistums Salzburg üblich war. Urkundlich erwähnt wurde diese Kirche erstmals 890.

Die Brücke, die hier gemeint ist, wurde zur Römerzeit angelegt und darf im Bereich der heutigen Tennisplätze auf der Murinsel vermutet werden, wo Reste eines gemauerten Brückenkopfes beobachtet werden konnten. Diese Brücke war sicher ein markantes, weithin sichtbares Bauwerk in der damals sehr dünn besiedelten Landschaft und so ist es auch gut vorstellbar, dass sie als Orientierungshilfe für Reisende dem gesamten Ort den Namen gab.

Auf ihr querte die römerzeitliche Murtalstraße von der Provinzhauptstadt Flavia Solva auf dem rechten Murufer kommend den Fluss und führte am linken Murufer weiter über St. Dionysen, wo noch eine kleine steinerne Brücke und ca. 800 m Straßentrasse erhalten sind, weiter über Leoben nach St. Michael. Hier traf sie auf die norische Hauptstraße, die über den Tauern in den Donauraum führte. Sie war bis ins 17. Jh. die Hauptverkehrsstraße durch das Murtal. Diese Straße wurde immer wieder instand gesetzt, aus diesem Grund haben sich auch die Brücken bei Adriach und St. Dionysen in einem bemerkenswert guten Zustand erhalten. Entlang dieser Straße, im Bereich der heutigen Leobner Straße, finden sich etliche Siedlungsspuren aus der Römerzeit, unter anderem auch eine reich ausgestattete Villa aus dem 3.Jh.n.Chr. Die römerzeitliche Murtalstraße war eine wichtige Handelsstraße, auf der Handelsgüter wie Wein, Salz, Honig, Öl, Oliven oder die berühmte Würzsoße der Römer, das Garum, aber auch Erz, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und Luxusartikel wie etwa Terra Sigillata, das feine Tafelgeschirr der Römer, zwischen der Provinzhauptstadt und den nördlichen Randgebieten transportiert wurden.

Die Trasse der römerzeitlichen Murtalstraße wurde weiterverwendet und



Die steinerne römerzeitliche Brücke bei St. Dionysen.

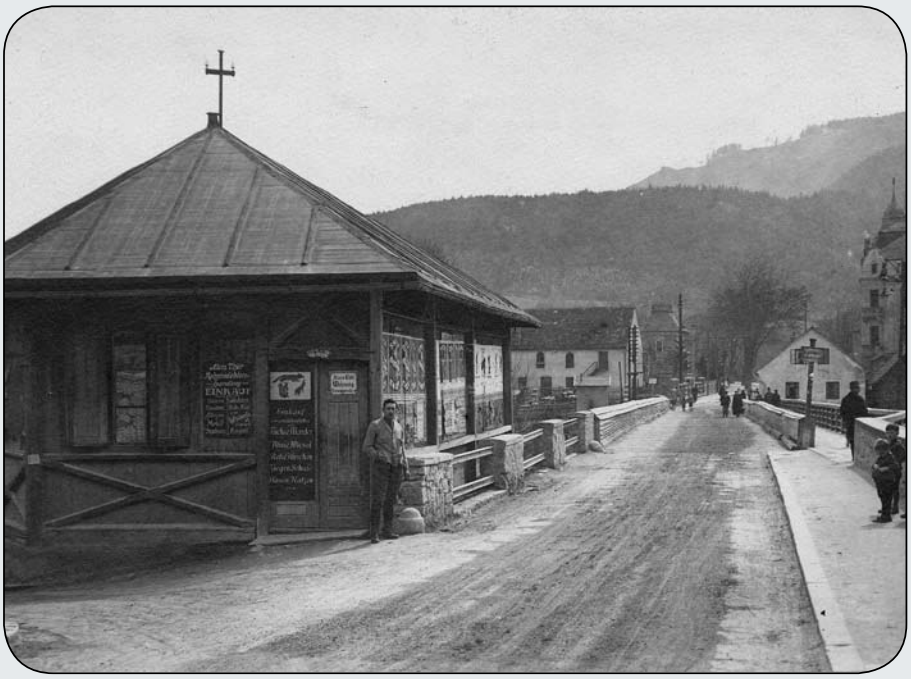
1150 JAHRE BRUCK

diente bis ins 17. Jahrhundert nahezu unverändert als Poststraße. Sie war von einer weit höheren Qualität und in einem wesentlich besseren Zustand als die im Mittelalter angelegten Straßen. Das liegt vor allem am hohen technischen Niveau der römischen Straßenbauingenieure, die ihre Straßen auf einem starken Fundament aus Bruchsteinen anlegten. Der Oberbau der römischen Straßen war oft gepflastert, zumindest aber fest geschottert. Auch wurden die Straßen des römischen Reiches regelmäßig gewartet und instand gehalten.

Neben der kleinen Siedlung bei der Brücke existierte im östlichen Bereich der heutigen Innenstadt die kleine slawische Ansiedlung muoriza kimundi, die im Zuge des Einsickerns slawischer Stämme aus dem Osten ab dem 7. Jahrhundert entstanden sein dürfte. Erstmals genannt ist sie allerdings erst in einer Urkunde aus dem Jahre 927, aus der wir weiters erfahren, dass auch diese Siedlung auf Gütern des Erzbistums Salzburg gelegen war. Diese kleine Siedlung, im Schnittpunkt dreier großer Täler und damit auch im Schnittpunkt der Haupthandelsrouten von Nord nach Süd und Ost nach West gelegen, hatte die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung. Und die Menschen, die hier lebten, nahmen diese große Chance wahr.

Nach der Konsolidierung der Bevölkerungsstrukturen und der Machtverhältnisse im Lande im Laufe des 9. und 10. Jahrhunderts erholte sich die Wirtschaft, die Bevölkerung nahm wieder zu, der überregionale Handel blühte auf und die kleine Siedlung an der Mur-Mürz-Mündung entwickelte sich zu einem wichtigen Warenumschlagplatz. Sie war auch das Tor zum Mürztal, denn genau hier hatte die Straße die Mur zu überqueren, um die Verbindung nach Osten und damit zwischen Graz und Wien, später Triest und Wien herzustellen. Es gab zwar zur Römerzeit einen Pfad ins Mürztal, wie uns der Weihealtar des Gaius Julius Probus aus dem Jahr 234 belegt, er war allerdings im Vergleich zur Murtalstraße, die die Verbindung zu den wichtigen Siedlungen im Donauraum herstellte, bedeutungslos. Erst im Mittelalter, mit zunehmender Bevölkerungsdichte und dem Aufbau von Handel, Gewerbe und Industrie wurde die Verkehrsverbindung ins Mürztal zunehmend wichtig und entwickelte sich zu einer bedeutenden Fernhandelsroute, mit Bruck als Drehscheibe. Hier trafen sich die großen Handelsrouten von Nord nach Süd und Ost nach West, kaum ein Händler konnte es sich leisten, an Bruck vorbeizufahren.

Das einzige Bindeglied ins Mürztal war die Grazer Brücke. Viele Jahrhunderte hindurch nahm sie den gesamten Nahverkehr ins Mürztal und den Fernverkehr zwischen Wien und den Häfen an der Adria auf. War sie gefährdet, war auch diese wichtige Handelsroute gefährdet. Sie war deshalb auch in die Stadtbefestigung integriert und durch das wehrhafte Grazer Tor gesichert. Diese Brücke war nicht nur das Verbindungsglied in den wichtigsten Hauptverkehrs- und Handelswegen der Steiermark, sie war auch Brücke zur damaligen Welt, über die Händler und Waren aus dem gesamten europäischen Raum in die Stadt kamen und sowohl Wohlstand



Grazer Brücke, 1926.

Grazer Brücke

als auch neue Ideen mitbrachten und die Stadt im Mittelalter zu einer wirtschaftlichen, technischen wie auch kulturellen Blüte brachten. Ihrer Bedeutung entsprechend findet vermutlich gerade sie sich im Wappen der Stadt.

STRASSEN VOM MITTELALTER BIS INS 19. JAHRHUNDERT

Die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Straßen wurden im Gegensatz zu den römerzeitlichen möglichst billig, ohne festen Unterbau und mit schlechtem Belag angelegt. Sie lösten sich bei längeren Regenfällen in Schlamm auf und wurden dadurch beinahe unpassierbar. Der Zustand der Straßen war also im Allgemeinen sehr schlecht und laufend gab es Beschwerden darüber.

1678 z.B. erging eine Beschwerde an die Steiermärkische Landesregierung, dass die Bauern entlang der Straße zwischen Bruck und Graz ihre Äcker zur Straße hin ausdehnten und mit Zäunen abgrenzten. Dadurch wurde diese viel befahrene Straße so schmal, dass die Fuhrwerker einander nicht ausweichen konnten und es häufig zu Raufereien, ja sogar bis zum Totschlag auf den Straßen gekommen ist. Ein paar Jahre später beschwerten sich Maximilian, Dompropst zu Seckau, und Maria Benedicta, Äbtissin zu Göss, weil die durch ein schweres Unwetter ruinierten Wege und Landstraßen nicht repariert werden, sodass sich die Passanten neue Wege durch die Äcker bahnten.

Die Liste der Beschwerden lässt sich beliebig fortsetzen.

STRASSENERHALTUNG

Für die Erhaltung der Straßen und Brücken waren die anrainenden Städte und Märkte zuständig, die dafür Maut, Fürfahrtsgeld und Brückengeld von den durchreisenden Händlern einheben durften, was wiederum zu Verteuerungen der Transportkosten und damit der transportierten Produkte führte. Die Erhaltung der Straßen war aber trotzdem eine große Bürde für die Städte und Märkte. Sie ließen sich mit den Sanierungsarbeiten immer so lange Zeit, bis meist anlassbezogen eine Aufforderung der Landesregierung erging, wie etwa bei der Durchreisen von Maria Theresia, als man sich um kurzfristige Lösungen bemühte: Bei ihrer ersten Durchfahrt 1750 durch die Steiermark ordnete die Landesregierung mit Erlass vom 1. Juli an, dass alle Landesgerichtsinhaber die an der Straße aufgestellten Galgen zu entfernen, zumindest aber die Leichen und die an den Pfählen und Rädern aufgesteckten Köpfe und Leibesteile abzunehmen und zu vergraben haben. Bei ihrer zweiten Reise 1765 durch Bruck berichtete Kreishauptmann Anton Franz Edler von Phillipitsch in seinem Bericht vom 24. Juni, dass die Straßen im Mürztal und um Leoben, die damals unbrauchbar waren, mit Eifer saniert würden.

Immer wieder kam es auch zwischen den Städten zu Streitereien um die teure Straßenerhaltung, so z. B. auch im Jahr 1678, als der Leobner Bürgermeister Paul Egger ein „unhöfliches“ Schreiben an den Brucker Bürger-

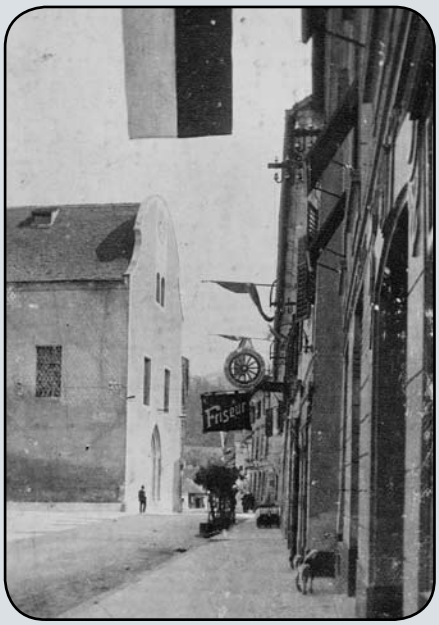
Wienerstraße um 1905.

meister Georg Primbsch richtete, in dem er sich mit sehr drastischen Worten über den Zustand der Straße nach Bruck äußerte. Der Rat fasste den Beschluss, diesen Brief „stillschweigend zu beantworten“, reagierte aber mit der Einstellung von Jakob Burgstaller als „ordentlichen“ Wegmeister, der den Auftrag erhielt, im Sommer einmal und im Winter zweimal die Straßen zu pflegen.

Wegmacher kennen wir namentlich erst aus dem beginnenden 17. Jahrhundert. Sie waren für bestimmte Wegstrecken verantwortlich und wurden anlassbezogen bezahlt wie z.B. Jacob Grabner, der 1613 „Wegmacher bis zum Khaltenpach“ war. Von Lamprecht Pretthaler wissen wir, dass er 1623 bereits ganzjährig als Wegmacher angestellt war, allerdings wenig zufriedenstellend. 1652 wurden bereits vier Wegmacher vom Magistrat angestellt. Der Straßenzustand blieb aber unbefriedigend. Infolge von Unfällen und laufenden Beschwerden kam es in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts zu größer angelegten Straßenregulierungen, die auf Verbreiterungen und Begradigungen der bestehenden Straßen abzielten. So mussten z. B. 1779 mehrere Brucker Bürger und auch die Pfarre in der Nähe der Heiligen Geist Kirche Grundstücke zur Regulierung der Straße nach Graz abtreten. Weiters wurde hier 1785 ein Wegmacherhäusel errichtet und 1789 ordnete das Kreisamt eine monatliche Visitation der Straßen einschließlich der Grazer Brücke an.

SCHMUGGLERWEGE

Immer wieder versuchten Händler die hohen Zölle, die bei der Durchfahrt durch Städte und Märkte eingehoben



Minoritenkirche im Jahr 1929, ohne Durchgang.

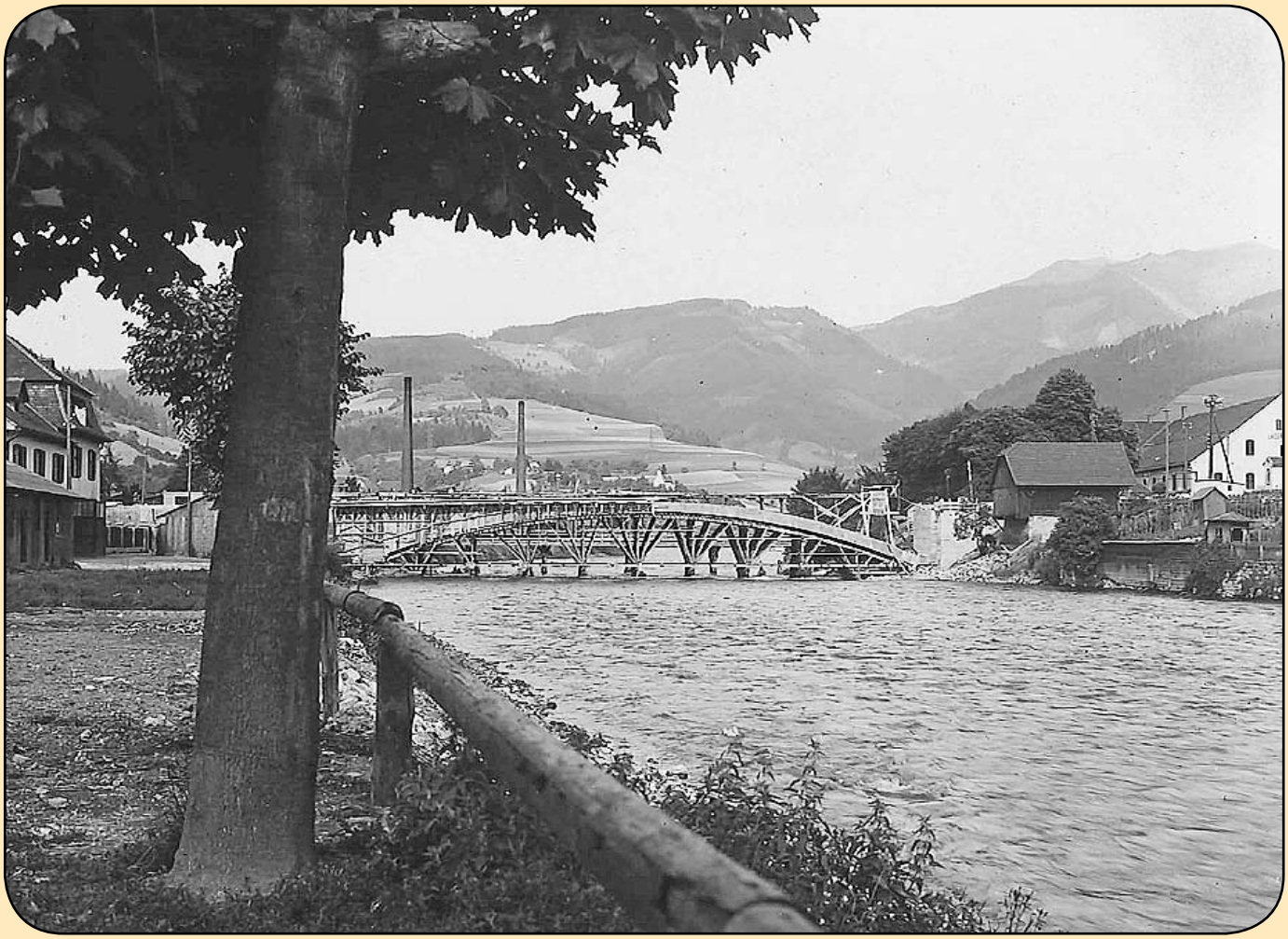
wurden, zu umgehen. Dafür nahm man Umwege und große Strapazen in Kauf und legte Wege in unwegsamen Gelände an, wie z.B. den Diebsweg von Leoben nach Graz über die Mugel und die Hochalm, unter Umgehung der mautpflichtigen Durchfahrten durch Bruck und Frohnleiten, oder von Vordernberg über Tragöß nach St. Kathrein und weiter ins Mürztal, ebenfalls unter Umgehung der Stadt Bruck an der Mur. Diese Schmugglerwege waren Saumpfade und mit Wagen nicht passierbar. Sie sind heute teilweise noch als Hohlwege sichtbar, wie etwa der Diebsweg südlich der Mugl.

Durch die Tatsache, dass viele Händler die Maut durch Ausweichen auf Pfade und Schmugglerwege umgingen, verloren nicht nur die Städte und Märkte Steuern und Abgaben in großer Höhe, sondern auch die unter chronischem Geldmangel leidenden Kaiser beträchtliche Einnahmen. Zahlreiche Erlässe und Verordnungen der Hofkanzlei und der Landesregierung sollten die Händler wieder auf den richtigen Weg bringen.

DIE STRASSEN IN DER STADT

Straßen und Plätze einer Stadt waren im Mittelalter ein vielfach genutzter öffentlicher Raum. Weil die Wohnungen üblicherweise klein, finster und stickig waren, spielte sich ein großer Teil des Lebens hier ab. Die Menschen trafen sich hier und tauschten Neuigkeiten aus, Kinder spielten auf den Straßen, Gassen und Plätzen, Haustiere liefen herum, dazwischen wurde gehandelt, gefeiert, gestritten und diskutiert. Handwerksbetriebe und Buden öffneten sich zu den Gassen hin und dehnten sich in den öffentlichen Raum aus, Müll und Mist lag überall herum.

Da die Straßen der mittlelalterlichen Stadt bis weit in die Neuzeit hinein bis auf wenige Ausnahmen ungepflas-



Neubau der Grazer Brücke im Jahre 1929.

tert waren, lösten sie sich bei Regen in Schlamm und Morast auf, der sich mit den Abfällen und Exkrementen, die aus den schmalen Reichen zwischen den Häusern flossen, sowie dem Kot der freilaufenden Hühner, Gänse und Schweine vermischte, und die Straßen praktisch unpassierbar machten. Um einigermaßen sauber und trockenen Fußes die Straßen in Regenzeiten passieren zu können, trug man sogenannte Trippen, Unterschuhe aus Holz mit zwei hohen Rippen, die mit einem Lederriemen an den Schuhen befestigt wurden. Nicht selten aber rutschte man auf dem glitschigen Untergrund aus und fiel in den stinkenden Morast.

Aus dem Jahr 1591 ist ein Versuch bekannt, dem entgegenzuwirken, als man den auswärtigen Pflasterer Klement Wunderlich mit der Pflasterung der Mittergasse beauftragte. Es dürfte bei dem Versuch geblieben sein, denn die Klagen hörten nicht auf und

Roseggerstraße um 1922.

noch 1821 drängte das Kreisamt auf die Pflasterung der Straßen und Plätze in Bruck. Nur anlassbezogen ließ man punktuell da und dort ein Straßenstück ausbessern.

Erst als gegen Ende des 18. Jahrhunderts der Verkehr stark zunahm und es vor allem am Wiener- und Grazertor zu Staus und Chaos und in der Folge auch zu Prügeleien unter den Fuhrleuten kam, ging man ernsthaft daran, das Verkehrsproblem zu lösen und gleichzeitig auch den Straßenzustand zu verbessern. 1779 mussten der bürgerliche Kürschner Franz Nagel und der Weinschänker Lorenz Gomitzer, beide auf dem heutigen Minoritenplatz, für eine geplante Verbreiterung der Straße ihre Häuser räumen. Sie wurden mit ansehnlichen Geldbeträgen entschädigt und ihre Häuser teilweise abgebrochen. 1781 wurden dann die verbreiterten Straßen anlässlich der Durchfahrt der beiden Erzherzoginnen Marie und Elisabeth gepflastert. Zu weiteren Verbesserungen im städtischen Straßennetz kam es vor dem großen Stadtbrand nicht mehr. Dafür wurden beim Wiederaufbau der Stadt auch alle verkehrstechnisch problematischen Schwächen aufgelöst. So wurden etwa das Wiener und das Leobner Tor verbreitert und die Straße vom Wiener Tor über den neu geschaffenen Minoritenplatz zum Grazer Tor gepflastert, begradigt und ebenfalls verbreitert. Weiters wurde eine Straße vom Grazer Tor zur Mur (heute zum Parkhaus) geschaffen, um im Bedarfsfall schnell an ausreichend Löschwasser zu kommen. Und aus der Reiche zwischen Apothekerhaus und Rathaus wurde durch den Abbruch des baufälligen Westteils des Rathauses die breite Anzengrubergasse, damals noch Pfarrgasse.

Die Grazer Brücke und die enge Stadtdurchfahrt über das Grazer Tor und den Minoritenplatz blieb bis in die 1960er Jahre die Hauptverkehrsroute zwischen Graz und Wien. Sie konnte den zunehmenden Verkehr schon lange nicht mehr zufriedenstellend aufnehmen und man suchte neue Lösungen. 1952 errichtete man den Durchgang in der Minoritenkirche, um Platz für die Fußgänger zu schaffen. 1964 begannen die Bauarbeiten zur Errichtung der Hochbrücke, denen das alte Freibad sowie die ehemaligen Mühlengebäude entlang des rechten Mürzufers zum Opfer fielen. Die Hochbrücke wurde am 11. 9. 1970 feierlich eröffnet. Die traditionsreiche und für die Entwicklung der Stadt entscheidende Grazer Brücke blieb, zwar mehrmals erneuert, bestehen und wird auch weiterhin bestehen, auch wenn nun 40 Jahre später die Hochbrücke abgebrochen und durch eine neue Brücke ersetzt wird.

DIE MUR ALS VERKEHRSWEG

Eine ganz wesentliche Rolle in der Entwicklung der Stadt Bruck an der Mur zur bedeutenden Handelsstadt spielte die Mur. Über viele Jahrhun-

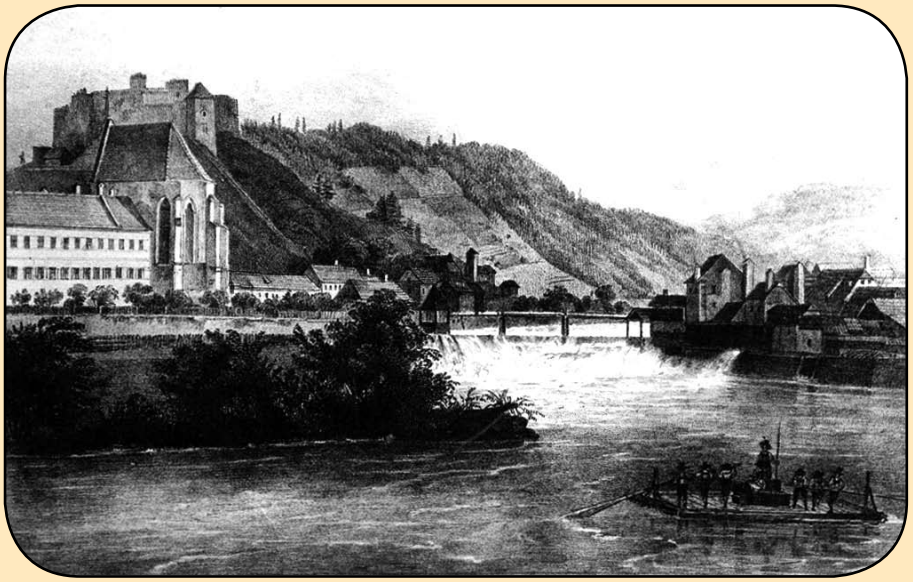
Flößerei auf der Mur im frühen 19. Jahrhundert mit Stapelplatz.

derte war sie Lebensader und Hauptverkehrsweg für die Menschen, die in ihrem Umfeld wohnten. Sie öffnete das Tor nach Süden und Südosten und ermöglichte die weitreichenden Handelsbeziehungen des Oberlandes bis nach Ungarn, Slowenien, Kroatien und Oberitalien. Sie war reich an Fischen und ihre ausgedehnten Auen waren Lebensraum für unzählige Tierarten.

Bereits in den letzten vorchristlichen Jahrhunderten nahm die Bedeutung der Mur als Verkehrs- und Handelsweg zu, während der Römerzeit wurde die stabile Straße bevorzugt, die am rechten Murufer nach Bruck führte, im Bereich St. Ruprecht den Fluss querte und dann über St. Dionysen weiter nach Leoben führte. Im Mittelalter und der frühen Neuzeit wurde der Fluss jedoch mehr und mehr zum wichtigsten Handelsweg, auf dem man sich zu dieser Zeit einen regen Verkehr mit Schiffen, Plätten und Flößen vorstellen darf. Die Blütezeit der Murschifffahrt und Flößerei war das 15. und 16. Jahrhundert. Zu dieser Zeit war Bruck auch das Zentrum der Flößerei und Sitz der obersteirischen Bruderschaft der Schiffer und Flößer, der sogenannten St. Nikolausbruderschaft.

FLÖSSEREI UND SCHIFFFAHRT AUF DER MUR

Obwohl die Flussschifffahrt nicht ungefährlich war, war sie immer noch die effizienteste, schnellste und kostengünstigste Transportmöglichkeit für Menschen und Güter. Auch Truppentransporte fanden auf Flößen und Plätten statt. Da das Gewerbe der Flößerei als gefährlich galt, durfte es nur nach Nachweis der Befähigung und unter Einhaltung der Vorschriften der Zunft ausgeübt werden. Das Gewerbe konnte zwar an die Witwe übergehen, durfte aber „nicht auf ein Haus geschrieben werden, sonst sei es jedem bemittelten aber unerfahrenen Bauern möglich, ein Schiff- oder Flößmeister zu werden“.



Flößerei auf der Mur in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Flussabwärts dauerte die Fahrt bis Mureck etwa 2 Tage. Transportiert wurden neben Eisenprodukten auch Baumaterialien, Salz und Tuch, auf der Rückfahrt, die mit drei oder mehr Pferdegespannen bewältigt wurde, brachte man Wein, Honig, Kartoffeln, Obst und manchmal auch, sehr zum Ärgernis des Kaisers, das billigere Meersalz mit. Flöße konnten bis zu 200 Zentnern Fracht aufnehmen, Plätten und Schiffe mehr. Die Frachtkosten wurden vom Magistrat festgesetzt und waren abhängig von der Geschwindigkeit des Transportes.

In Bruck an der Mur gab es mehrere Anlegeplätze. Die erste Schifflände dürfte im Bereich der Mündung der Mürz in die Mur gewesen sein, wo auch die früheste Siedlung auf heutigem Brucker Boden, Muoriza Kimundi, lag, die erstmals im 10. Jahrhundert genannt wurde und sich bereits im 12. Jahrhundert einen Namen als Handelsplatz erworben hatte. Ein weiterer Anlege- und Stapelplatz war in St. Ruprecht. Erst später, mit dem Ausbau der neu angelegten Stadt, wurde dann im Bereich der heutigen Schifflände ein Anlegeplatz errichtet. Einen eigenen Anlegeplatz hatte das Bürgerspital, das zumindest eine Zeit lang einen regen Handel mit dem steirischen Unterland betrieb.

In engem Zusammenhang mit der Flussschifffahrt stand der Weinhandel. Etliche Brucker Bürger und auch das Bürgerspital besaßen Weingärten in der Südsteiermark. Ihre Weinfässer wurden, soweit es möglich, war auf dem Wasserweg transportiert. So mancher Flößer machte daraus ein blühendes Geschäft, obwohl Flößern das Handeln mit den von ihnen transportierten Produkten verboten war. Immer wieder kam es daher zu Beschwerden und Anzeigen. Da es offenbar auch immer wieder zu Problemen beim Transport kam bzw. überhöhte Preise für den Transport verlangt wurden, regelte der Magistrat die neuen Tarife für die Weinfuhren. Gleichzeitig wurden die Schiffmeister angehalten, darauf zu achten, dass die Knechte den ihnen zustehenden Wein erst an Land abfüllen mögen und auch während der Fahrt weniger davon trinken mögen. Diese Maßregelung war offenbar notwendig.

Da es offenbar zu viele und vor allem nicht bürgerliche Flößer in den Dörfern entlang der Mur gab, regelte der

1150 JAHRE BRUCK

Landtag in der 1566 beschlossene Floßordnung die Anzahl der zugelassenen Flößmeister. Diese Verordnung belegt die Bedeutung der Stadt Bruck an der Mur als Zentrum der Flößerei: Demnach wurde die Zahl der angesessenen Flößer wie folgt festgelegt: Judenburg wurde ein, Knittelfeld drei, Leoben zwei, Bruck vier, Frohnleiten zwei und Graz drei Flößmeister gestattet.

Die Floß- und Schifffahrt auf der Mur war nicht ungefährlich, hatte doch die nicht regulierte Mur mehr Untiefen und Schnellen als heute und immer wieder kam es zu tragischen Unfällen mit Verlusten von Menschenleben, wie z.B. am 25. Juli 1746, als eine Plätte unweit von Bruck verunglückte. Mindestens 44 Personen kamen dabei ums Leben. Skandalös war damals, dass der Brucker Stadtrichter Riedlmayr den Ertrunkenen nicht nur die Schmucksachen wegnehmen, sondern durch den Gerichtsdiener auch die Kleider vom Leib ziehen ließ, wie der damalige Pfarrer Heigl der Innerösterreichischen Regierung in Graz meldete.

Am 2. April 1801 um 8 Uhr früh zerschellte unterhalb der Leobner Brücke eine dem Leobner Flößmeister Andreas Pichler gehörige Plätte an einem Felsen. Von den 11 Personen (6 Flößer, 5 Passagiere) konnten in Pischk neun Personen gerettet werden. Die Plätte transportierte weiters 100 Zentner Roheisen, ein Fass Sensen, eine Kiste Nägel, eine Kiste Hufeisen, 5 Zentner ungeschlagenes Eisen, 69 Säcke Hafer, 30 leere Weinfässer, 12 Ochsenhäute, acht gestochene Kälber, einen 24 Zentner schweren Mühlstein, 10 Zentner Zaunprügeleisen sowie das Gepäck der Passagiere.

Die Flößerei hielt sich bis ins 20. Jahrhundert, so musste z.B. beim Bau des E-Werks im Jahre 1903 eine eigene Floßgasse, eine Schleuse für die Durchfahrt der Flöße, beim Murwehr in Oberaich errichtet werden.

STADTMUSEUM Bruck an der Mur,
Kulturhaus, Schillerstraße 1 / Ecke Josef-Graf-Gasse,
Öffnungszeiten: Mi., Do., Fr. 14.00 – 18.00 Uhr,
Für Gruppen auch nach Vereinbarung (Tel. +43 (0)3862/890-461).

Nächste Veranstaltung: „Weißt Du noch wie schön es war“ am 10. November. Bruckerinnen und Brucker erzählen aus ihrem Leben in unserer Stadt. Wegen beschränkter Teilnehmerzahl wird um Voranmeldung gebeten.

Grazer Brücke, 2010

Ihr Heimvorteil.

- STROMVERSORGUNG
- WASSERVERSORGUNG
- ELEKTROINSTALLATION
- GAS-WASSER-HEIZUNG INSTALLATION
- SONNENENERGIE
- WÄRMEVERSORGUNG
- PHYSIK. AMBULATORIUM
- KUNDENSERVICE
- REISEBÜRO BRUCK TUI REISECENTER
- EP: ELEKTROFACHHANDEL
- STADTGÄRTNEREI
- BESTATTUNG BRUCK

für Sie & vor Ort

Servicetelefon: 03862-51581-0
www.stadtwerke-bruck.at

stadtwerke bruck

Geschichte verbindet Menschen

BRUCK AN DER MUR Stadtmuseum

EINLADUNG
„ARCHITEKTUR AN DER MUR“

Architektur an der Mut ist eine Vortragsreihe zum Thema Architektur und Städtebau. Die Stadt Bruck an der Mur als Veranstalter möchte mit dieser Veranstaltungsreihe neue Akzente setzen und die Möglichkeit zur Auseinandersetzung mit der Thematik bieten.

AD PRUCCAM – 1150 JAHRE BRUCK

Am 20. November 860 tritt Bruck ins Licht der Geschichte, als König Ludwig der Deutsche die Besitztümer des Erzbistums Salzburg, darunter auch eine Curtis (Herrenhof) **ad pruccam,** bestätigte. Damit beginnt eine großartige, abwechslungsreiche und überaus interessante Entwicklung, auf die die Brucker Bevölkerung zu Recht stolz sein kann.

Donnerstag, 4. November 2010, Beginn 19.00 Uhr

Stadtmuseum der Stadt Bruck an der Mur

Vortragende: Mag.ª Irmengard Kainz
Begrüßung: Bürgermeister Bernd Rosenberger

Eintritt frei

DIE STADT BRUCK AN DER MUR

Grebien
BÖDEN DEKOR MALEREI + FARBEN
MEISTERBETRIEB WWW.GREBIEN.AT

Tourismusverband BRUCK AN DER MUR