

Graz an der Mur – vom Fluss zur

Paris an der Seine, Köln am Rhein, Wien an der Donau. Was wäre Graz ohne seinen Fluss? Vor rund 30 Jahren wollten einige den Fluss noch teilweise überdecken, um so Parkplätze zu gewinnen.



Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky



Begriffe wie Murvorstadt, Kai, Floßendplatz, Bühnengasse und die Bezirksnamen Lend und Gries verdanken der Mur ihre Namen. Sprachhistorische „Fundamentalisten“ wie der Germanist Fritz Lochner von Hüttenbach weisen bei der Namensklärung von „Mur“ auf die indogermanische Wurzel mit der Bedeutung für Sumpf hin. Banaler ist der Hinweis auf die Worte Mure und Vermurung, da die Mur immer wieder im Jahresablauf entweder zu viel oder zu wenig Wasser führt. Ein Abfluss aus dem Gebirge eben, mit Schneeschmelze, Starkregen und zwei jahreszeitlich bedingten Niedrigwassern. Zur positiven Einstimmung: Ohne die Mur gäbe es vermutlich kein Graz. Allen Überschwemmungen und Verschmutzungen zum Trotz schmückt nicht nur das „grüne Band der Mur“ (siehe den Text der Landeshymne) unsere Stadt. Die Mur und ihre Ableitungen in Form der Mühlgänge waren auch immer die Lebensadern der Stadt. Am fließenden Wasser entwickelte sich das Gewerbe. Der Fluss entsorgte fast alles, was man loswerden wollte. Er half beim Bewässern, Feu-

erlöschen und beim Waschen. Manche tranken sogar einst aus ihm, andere fingen Fische und badeten in ihm. Von der unübersichtlichen Beschönigung des Stadtpanoramas (Mur, Altstadt, Schloßberg) bis hin zu Kraftwerken ist Graz mit seinem Fluss verbunden.

Murnockerln & Hochwasser

Realistisch gesehen ist die Mur ein nordwestlicher Nebenfluss der Drau, der im Land Salzburg entspringt und an der kroatisch-ungarischen Grenze in die Drau mündet. Bis auf wenige Ausnahmen (Schloßberg, Kalvarienberg) und dem bergigen Stadtrand steht Graz auf den Schottern des Flusses. Eine heutzutage kaum mehr vorstellbare Ur-Mur der geologischen Geschichte formte, besonders infolge der Eiszeitschmelze, Terrassen aus. So geht es in der Annenstraße leicht bergauf und nördlich der Brauerei Puntigam gibt es eine markante Geländestufe. Was dem historisch gebildeten Ästheten die „Stadtkrone“ rund um Burg und Dom ist, gilt für den Naturwissenschaftler als eine durch den Schloßberg modifizierte Terrasse der Schmelze der Würmeiszeit.

Die groben Schotter des einst gewaltigen Flusses, nun anheimelnd „Murnockerln“ genannt, gehören auch zum Umfeld eines zeitweise mächtigen Flusses. Durch Jahrhunderte war grober und feiner Murschotter Pflastermaterial in Alt-Graz. Nun noch zu besichtigen unter anderem in der Raubergasse und im Hof des Deutschen Ritterordens (Sporgasse 22). Fast ganz Graz ist auf und teilweise auch mit den Schottern und Sanden der Mur gebaut.

Fliegende Brücke

Bis 1876 war auch der städtische Bereich von Graz häufig vom Hochwasser bedroht. Holzpiloten schützten zuvor dort die Ufer, beispielsweise dort, wo sich nun der Kaiser-Franz-Josef-Kai befindet. Dann kam in den zentralen Bereichen der Stadt die Kaiverbauung mit massiven Steinmauern. Ein Treidelweg am westlichen Ufer sollte die Option für das Ziehen von Flößen offen halten. Eindrucksvoll ist der Abgang zur Mur nahe dem Haus der Schloßbergbahn. Der Bombenschutt und das Material der Schloßbergstollen verdeckten über Jahre Teile der Kaimauer. Mit der steinernen

Uferverbauung erodiert nun der Fluss in die Tiefe. 1938 spritzte das Hochwasser noch auf die Brücken. Da sich der Fluss um mehrere Meter tiefer in sein reguliertes Bett eingegraben hat, ist dies heute unmöglich. Südlich und besonders nördlich der innerstädtischen Kaimauern kann es aber auch noch heute zu Hochwasserschäden kommen.

Die Mühlgänge am rechten und linken Murofer waren regulierbar, der Fluss selbst bis zu den Kraftwerksbauten nicht. Allerdings zeigen die sonst meist harmlosen Grazer Bäche mitunter auch ihre Macht. Besonders der Andritzer Bach, der Thaler Bach und der Mariatroster Bach, der schließlich als Grazbach im Augarten in die Mur mündet, hatten immer wieder Schäden bringende Höchststände. Nach dem Hochwasser 1827 war dort, wo später die Keplerbrücke errichtet wurde, eine „fliegende Brücke“, eine Art Fähre, über die Mur. An die Überfuhr, an ein Floß, das an einem Seil von Ufer zu Ufer wechselte, erinnert die Überfuhrergasse. Zwischen dem Kalvarienberg und dem gegenüberliegenden Ufer, nahe der ehemaligen Gemeinde Andritz, verkehrte die Überfuhr ab 1864 in verschiedener Ausführung bis nach dem Zweiten Weltkrieg.

Gesperrte Brücke

Hochwassermarken wie am Haus Schrödingerergasse 30 erinnern an heute kaum mehr vorstellbare Höchststände der Mur. Die Marke am Hotel Mariahilf (Mariahilfer Straße)

Kloake und wieder retour

zeigt den Wasserstand von 1827, als etliche Häuser in der Murvorstadt ein Opfer der Fluten wurden. An der Stadtpfarrkirche in der Herrengasse gab es sogar eine Wassermarkierung aus dem Jahr 1703. Die Mur teilt Graz in zwei durchaus unterschiedliche Hälften. Versucht man eine sehr vereinfachte Zuordnung, so ist das westliche Graz am rechten Murofer das politisch linke und das östliche Graz am linken Murofer das politisch rechte. „Brücken sperren“ war daher bei den innenpolitischen Konflikten kurz vor und lange nach 1900 das gängige Kommando.

Dampfschiffahrt

Die Idee, Dampfschiffe für den innerstädtischen Verkehr einzusetzen, begeisterte in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts die Grazer. In der Wiener Werft Kroi wurden 1887 durch die „Murdampfschiffahrtunternehmung“ zwei 15 Meter lange und drei Meter breite Dampfer bestellt. Ihre Namen sollten „Graz“ und „Kübeck“, nach dem Statthalter Freiherrn Guido von Kübeck, sein. Der vorsichtige Statthalter lehnte ab, und „sein Schiff“ ging in der Folge als „Styria“ unter. In Graz waren Stationen zwischen dem Kalvarienberg und der Schlachthausbrücke (nun Berta-von-Suttner-Friedensbrücke) geplant. Stehschiffe sollten das Einsteigen erleichtern. Das erste Schiff kam nach einem Leidensweg von 19 Tagen über die Donau und Drau. Das zweite wurde von



Die Franz-Karl-Brücke (nun hier die Hauptbrücke) um 1910.

Fuhrwerken über den Semmering gezogen, die Tunnels waren für eine solche Größe ungeeignet. Die Freude und die Erwartungen der Grazer auf und in ihre Schiffe waren groß. Am 8. September 1888, also vor fast genau 120 Jahren, begann um 7 Uhr früh der lange erwartete Passagierverkehr. Die nördliche Wende- markte war nunmehr die Militärschwimmschule. Die Fahrt I. Klasse kostete 20 Kreuzer, die für die II. Klasse 10 Kreuzer. Schoßhunde fuhren gratis, für andere Hunde mussten 10 Kreuzer gezahlt werden. Um es kurz zu machen: Nach einigen Missgeschicken kamen die Katastrophen. Die „Styria“ sank am 12. Mai 1889 nach einer Kollision mit der Radetzkybrücke. Es gab sechs Tote, und die

Gemeinde suchte durch viele Jahre für ihre Wrackräumung das Geld bei der Schiffsunternehmung einzutreiben. Erst 1909 gab es einen Teilerfolg. Die „Graz“ sank 1890 bei einer Überstellung ohne Verluste an jener Stelle, an der sich heute die Radetzkybrücke (erneuert 1995) befindet. Manche Grazer erinnern sich noch an die hölzerne ältere Weinzödlbrücke samt ihrer Wehranlage. Sie wurde errichtet, um den Flößen die Fahrt durch die Wasserstrudel zu entschärfen. Noch 1974 konnte man als Fußgänger auf der Tegetthoffbrücke durch die Fugen der Bodenbretter in den Fluss sehen. Nun nutzen wir (zu wenig) die neue Murpromenade. Ob das Wortspiel mit dem Radetzkybrücke errichtet. 1891 folgte

eine prächtige im historistischen Stil geschmückte Brücke, der viele Grazer nachtrauern. Die gegenwärtige Hauptbrücke (seit 1964) ist so originell wie ihr Name. Die „neue Brücke“ stand einst an jener Stelle, an der sich heute die Radetzkybrücke (erneuert 1995) befindet. Manche Grazer erinnern sich noch an die hölzerne ältere Weinzödlbrücke samt ihrer Wehranlage. Sie wurde errichtet, um den Flößen die Fahrt durch die Wasserstrudel zu entschärfen. Noch 1974 konnte man als Fußgänger auf der Tegetthoffbrücke durch die Fugen der Bodenbretter in den Fluss sehen. Nun nutzen wir (zu wenig) die neue Murpromenade. Ob das Wortspiel mit dem Radetzkybrücke errichtet. 1891 folgte

Mur überbrücken

18 Brücken und Stege überqueren nun in Graz die Mur. In der frühesten Stadtgeschichte watete man bei Niedrigwasser durch den Fluß oder benutzte ein Boot. Im 14. Jahrhundert wurde beim Übergang Murgasse-Murvorstadt eine Holzbrücke gebaut, die mehrfach dem Hochwasser folgte, so 1827. Parallel zum Bahnbau wurde 1845 hier eine Kettenbrücke errichtet. 1891 folgte



Die Mur als reißender Fluss: Das Hochwasser 1827...



...und hier bei der alten Weinzödlbrücke um 1940.



Im Mai 1975 versank die Notbrücke (Ersatz für Tegetthoffbrücke).

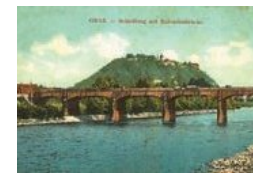


Der glücklose Murradamer „Styria“ ging 1889 unter.

Fotos: Sammlung Kubinzky



Die Überfuhr beim Kalvarienberg um 1950.



Die Kalvarienbrücke (erbaut 1884), um 1912.



Die Keplerbrücke als technische Musterarbeit (1882–1962).



Die Radetzkybrücke beim Hochwasser von 1938.