



Donausteig-Tagebuch: Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



- Steyregg-Alte Stadt ganz neu

UTM: 33U 453.400 N 5.348.266



Steyregg ist ein Erlebnis der besonderen Art! Die historische Kleinstadt liegt in der Donauebene am Ostrand des Linzer Beckens und ist durch breite Auen vom Donautrom getrennt. Hinter ihr erhebt sich das Mühlviertler Hügelland. Der Stadtkern verströmt mit der alten Stadtmauer, dem Schloss Steyregg über dem Stadtplatz und historischen Architekturdetails ein wundervolles mittelalterliches Flair! Bei genauerem Hinsehen fällt jedoch auf, dass trotz der historischen Anmutung die meisten Häuser „neueren“ Ursprungs sind - eigenartig. Des Rätsels Lösung liefert die Historie der Stadt.

Durch die Lage gegenüber der Traunmündung in die Donau spielte der Handel für Steyregg stets eine wichtige Rolle. So befand sich hier einst eine wichtige Donauüberfuhr und um 855 eine königliche Mautstätte. Bereits 777 wird erstmals von einer Burg in Steyregg gesprochen, belegt ist allerdings erst deren Ausbau im Jahre 1050. Steyregg erhält 1282 mit dem Marktrecht die gleiche Rechte wie Enns, die älteste Stadt Österreichs. Daraus lässt sich die damalige Bedeutung des Ortes ableiten. 1482 erfolgte die Erhebung zur Stadt. Die Blütezeit erlebten Stadt und Schloss schließlich im 16. - 17. Jhd. Später geriet Steyregg immer mehr in den Schatten der Landeshauptstadt Linz. Das bekam die Stadt vor allem im Zweiten Weltkrieg zu spüren: Bei der Bombardierung der gegenüberliegenden Rüstungsindustrie in Linz fielen zwischen 1944 und 1945 mehr als 8.400 Bomben auf das Gemeindegebiet von Steyregg - jedes zweite Gebäude war dadurch beschädigt! Das erklärt auch die hohe Anzahl an „neuen“ Häusern im Stadtkern.

Das Schloss Steyregg wurde 2004/2005 nach einem 200 Jahre andauernden Dornröschenschlaf wieder revitalisiert und ist heute ein beliebter Veranstaltungsort.

Weitere Besonderheiten: in der Altstadt laden zahlreiche architektonische Details und versteckte Kleinode zum Entdecken ein; am Karbrunnen (am Stadtplatz) zeigt ein Modell Stadt und Schloss im 17. Jhd.; das Seilertor erzählt von einstiger Fischerei und die südliche Handelslande vom einstigen Umschlagplatz (An beiden kommen wir auf dem Donausteig vorbei!).

Tipp: Ein Rundgang durch den Stadtkern! Dabei eröffnen die zahlreichen Hinweistafeln des „Historischen Erlebniswegs“ interessante Einblicke in die Geschichte der Stadt (Begleitinformationen dazu sind im Gemeindeamt kostenlos erhältlich!)

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



- Donausteig-Startplatz „Steyregg“

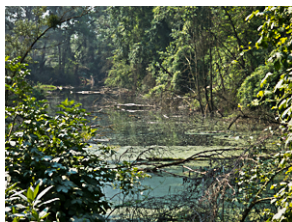
UTM: 33U 453.342 N 5.348.076



Der Donausteig-Startplatz „Steyregg“ liegt direkt vor der südlichen Stadtmauer mit Blick auf Schloss Steyregg. Die Infotafel bietet einen kurzen Überblick über die Historie des kleinen Städtchens. Die Sage „Die Wirtin, die Hex!“ erzählt hingegen vom hiesigen Aberglauben - oder ist's am End' doch wahr?

- Ringelau-Schotter aus dem Urwald

UTM: 33U 454.666 N 5.347.137



Auf dem Weg vom Bahnhof Pulgarn zur Donau durchqueren wir auf einer Kiesstraße eine faszinierende Aulandschaft: urwaldartige Wälder, verwachsene Tümpel, eindrucksvolle Baumriesen, aber auch Baggerteiche und Kies-LKW's. Die bizarre Atmosphäre erinnert an die wirtschaftliche Nutzung ferner Regenwälder!

Seit 1962 wird in dieser Au Kies abgebaut. Als Kies werden locker abgelagerte, runde Steine bezeichnet. Ihre charakteristische runde Form entstand dabei durch eine einstige Rollbewegung in einem Fließgewässer. Kies ist ein wichtiger

Rohstoff für die Bauwirtschaft: zur Herstellung von Beton und als Schüttmaterial. Die Bezeichnung „Kiesbaron“ für einen Eigentümer einer Kiesgrube spiegelt dabei die wirtschaftliche Bedeutung dieses Naturproduktes wieder.

Durch seine Wasserdurchlässigkeit und hohe Belastungsfähigkeit ist Kies hervorragend zum Stabilisieren von Straßen geeignet. Denken wir nur an die schweren Lastzüge, die auf dieser Kiesstraße durch die Donauau verkehren. Ein noch imposanteres Beispiel finden wir im Raumfahrtzentrum Cape Canaveral/USA. Auf dem Crawlerway, einer knapp 30 Meter breiten und 5,5 km langen Straße, werden die Raumfahrzeuge von ihrer Montagehalle zur Startrampe gefahren. Die obersten 10-20cm dieser Straße sind dabei ebenfalls mit Kies befestigt, um das gigantische Gewicht gleichmäßig auf den Straßenunterbau zu übertragen. Sagenhaft, was Kies leisten kann!

Nach der Kiesgewinnung werden hier die dadurch entstandenen Gruben gemäß einem abgestimmten Raumplanungskonzept wieder schrittweise renaturiert – eine neue „alte“ Landschaft entsteht. Dafür wurde diese Donauau in drei Zonen eingeteilt:

- Ortsnahe Gebiete mit intensiver Freizeit- und Erholungsnutzung
- Übergangszone (ruhige Erholung, Fischerei, Land- und Forstwirtschaft)
- Naturzone (hier bleibt sich die Natur sich selbst überlassen; Au-„Ur“wald)

Im Zuge erster Rückwidmungen entstand dabei der beliebte Badensee von Steyregg.

Eine fast vergessene Kunst: Das Schotterbrennen!

Da im Mühlviertel (Gneis- und Granithochland) geologisch bedingt kein Kalk vorkommt, wurde dort entlang der Donau über Jahrhunderte Kalk aus Donauschotter gebrannt. Die große Kunst war dabei die Auswahl des richtigen Schotters. Die letzte Kalkbrennerei dieser Art stellte 1976 ihren Betrieb ein.

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



- Blick „Traunmündung-Salz & Stahl“

UTM: 33U 454.399 N 5.346.385



Blicken wir am Donauuferdamm unmittelbar nach dem Yachthafen Steyregg Richtung Westen dominieren die Hochöfen der voestalpine (weltweit agierender Stahlkonzern) das Landschaftsbild. Links davon mündet der geschichtsträchtige Traunfluss in die Donau. Bis 1938 lag dort das Dorf St. Peter/Zizlau. Dann musste dieses und seine 4.500 Einwohner dem Bau der „Reichswerke Herman Göring“ (Stahlwerk; Teil der nationalsozialistischen Rüstungsindustrie) weichen. Linz wurde aufgrund seiner ausgezeichneten Lage als dessen Standort auserkoren. Zum einen lagen die Rohstoffe nahe: Eisen vom steirischen Erzberg, Kalk aus den oberösterreichischen Kalkalpen, Kohle aus Böhmen,... Zum anderen war Linz verkehrstechnisch sehr gut angebunden: die Wasserstraße der Donau und die Westbahn. Ab 1944 waren die Herman Göring-Werke einer der wichtigsten Gründe für die starke Bombardierung von Linz durch die Alliierten Kräfte (Siehe „Steyregg-Alte Stadt ganz neu“). Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand daraus die VÖEST und später die voestalpine.

Man sieht es der Traun heute kaum an, aber sie verfügt über eine uralte Tradition der SalzschiFFahrt - auf ihr kam einst das Salz des Salzkammergutes an die Donau!

In Hallstatt wird bereits seit Jahrtausenden Salz abgebaut. Die dort gemachten Funde geben sogar einer ganzen Geschichtepepoche ihren Namen - der Hallstattzeit (800-450 v. Chr.). Seit mindestens 700 v. Chr. wird Hallstätter Salz in großen Mengen gewonnen. Der Weitertransport erfolgte großteils über den Wasserweg der Traun. Der Fluss hatte jedoch seine Tücken. Der Oberlauf von Hallstatt bis Ebensee war wild, der Unterlauf von Gmunden bis zur Donau teilweise seicht. Zudem bildeten der Wilde Laufen (im Oberlauf) und der Traunfall (im Unterlauf) schwierige Hindernisse. Im 16. Jhdt. begann man schließlich mit dem Ausbau des SchiFFahrtsweges. Am Ende des Hallstättersees in Steeg und an der Seemündung des Traunsees in Gmunden wurden Klausen errichtet, mit denen der Wasserstand der Traun reguliert werden konnte. Der Wilde Laufen wurde durch eine hölzerne Fahrinne und der Traunfall durch eine 400 m lange, in den Fels geschlagene Fahrinne entschärft. Flechtzäune kanalisiert das Wasser im Unterlauf und erhöhten so den Wasserstand.

Der Salztransport von Hallstatt an die Donau erfolgt in verschiedenen Abschnitten:

1. Hallstatt-Steeg: Überquerung des Hallstättersees.
2. Steeg-Ebensee: Fahrt über die „wilde“ Traun zum Traunsee.
3. Ebensee-Gmunden: Überquerung des Traunsees. Von Ebensee wurde bis zur „Ansetz“ am Ostufer gerudert. Dort zogen Pferde die Schiffe weiter bis Weyer. Das letzte Stück nach Gmunden musste wieder gerudert werden. In Gmunden wurde das Salz bis zu seiner Weiterfahrt in einem großen Salzstadel eingelagert. Die leeren Zillen traten ihren Heimweg nach Hallstatt an.
4. Gmunden-Stadl (heute Stadl-Paura): Fahrt über die Traun nach Stadl. Dort wurde das Salz wieder bis zu seinem Weitertransport in einem Salzstadel gelagert. Die leeren Schiffe traten ihre Heimreise nach Gmunden an.
5. Stadl-Zizlau; Fahrt über die seichte Traun an die Donau. Das Salz wurde dabei auf speziellen Trauern (=schmalere Plätten) transportiert. Durch den niedrigen Wasserstand konnten diese auch nur leicht beladen werden.
6. Zizlau: An der Donau wurde das Salz auf große Donauschiffe verladen und weitertransportiert.

Ab 1836 verlagerte sich durch den Bau der Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden der Salztransport nach und nach auf die Schiene (Mehr dazu unter „Mauthausen-das Zentrum der Granitkunst“). 1864 wurde der letzte SchiFFzug die Traun hinaufgezogen. Im Jahre 1911 fuhr schließlich der letzte

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen

„Donauauen und Hügelland“



Salztrauner die Traun hinab. Entlang des Donausteiges entdecken wir immer wieder Verbindungen zur glorreichen Zeit der Salzschiffahrt auf der Traun – einfach sagenhaft!

Tipp: Das Oberösterreichische Schifffahrtsmuseum in Grein bietet interessante Einblicke in die Welt der Traunschiffahrt und zeigt die einstige Meisterleistung des „Fahrbaren Falls“ an einem Modell - ein Muss für jeden Donausteig-Wanderer!

- Auwälder auf Europakurs

UTM: 33U 454.399 N 5.346.385



Am Donauuferdamm unmittelbar nach dem Yachthafen Steyregg weist uns eine Tafel auf die Besonderheiten der umliegenden Donauauen und auf deren Status als Europaschutzgebiet hin. Im Kontrast dazu stehen die großen Kiesgruben im Hintergrund. Dennoch unglaublich, wie schnell sich die Natur dieses Gelände wieder zurückholt. Da stellt sich unwillkürlich die Frage, ob „Naturschutz“ nicht doch mehr mit „Menschenschutz“ zu tun hat? Die Natur passt sich neuen Gegebenheiten rasch an, ob wir Menschen in dieser neuen Umgebung auch leben können, steht auf einem andern Blatt.

- Blick „Donaukraftwerk Abwinden-Asten“

UTM: 33U 456.142 N 5.345.117

Entlang des Donauuferdamms eröffnet sich uns stromabwärts ein schöner Blick auf das Donaukraftwerk Abwinden-Asten. Es wurde 1976-1979 als siebtes(!) österreichisches Donaukraftwerk errichtet. Dabei kam eine Niedrigbauweise zum Einsatz. Das heißt, die Kaplansturbinen wurden mit horizontaler Welle eingebaut. Neben einer geringeren Gebäudehöhe, die sich leichter in das Landschaftsbild einfügt, ergeben sich daraus auch geringere Baukosten. Der Kraftwerksbau Abwinden-Asten erforderte zudem die umfangsreichsten Stauraum-Maßnahmen, die bis dahin bei einem österreichischen Flusskraftwerk errichtet wurden! Wir gehen gerade auf einer dieser - dem Donauuferdamm. Ein Effekt des Rückstaus: nun ist der Linzer Hafen auch bei Niedrigwasser uneingeschränkt schiffbar.

Eher unbekannt: Der 1947 entwickelte Masterplan der Donaustrom-Erschließung sah vor, dass ein Kraftwerk nach dem andern gebaut werden sollte, um dieselben Baustelleneinrichtungen weiter zu verwenden. Das erklärt die auffällige Reihung der Fertigstellungsjahre der österreichischen Donaukraftwerke!

Tipp: Im Gegensatz zur Niedrigbauweise beeindruckt das Donaukraftwerk Jochenstein mit einer hohen Staumauer. Dort wurden die Kaplansturbinen mit einer vertikalen Welle eingebaut. Auf der Donausteig-Etappe „1_N02 Oberzell-Niederranna“ sehen wir dieses Kraftwerk in seiner ganzen Größe!

- Im Blickfeld des Radars!

UTM: 33U 456.788 N 5.344.970



Am Donauuferdamm fällt links neben dem Weg eine kleine Radaranlage auf. Hier stellt sich die Frage: „Ein Radar ohne Schiff?“

Diese Radaranlage dient zur Überwachung des Schiffsverkehrs für den Schleusenbetrieb im nahe gelegenen Donaukraftwerk Abwinden-Asten. Daneben kommen klassischer Funkverkehr und das moderne DoRIS (Donau River Information Service) zum Einsatz. DoRIS ist ein Informationssystem, bei dem die aktuellen Positionen der Donauschiffe auf einer elektronischen Binnenschifffahrtskarte dargestellt werden. Dadurch erhalten nicht nur

landseitige Einrichtungen, wie zum Beispiel Schleusen, einen Überblick über den aktuellen Schiffsverkehr, sondern auch damit ausgerüstete Schiffe. Basis dafür sind spezielle Transponder (kleine Sender/Empfänger) auf den Schiffen und ein eigenes Datenfunknetz, das die Schifffahrtsstraße abdeckt.

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen

„Donauauen und Hügelland“



Entlang des Donausteiges sehen wir gelegentlich Basisstationen dieses Datenfunknetzes (ähnlich Mobilfunk-Türmen).

Die Donau ist eine der wichtigsten Wasserstraßen Europas! Mit 2.845 km ist sie in Europa der zweitlängste Strom (nach der Wolga). Davon sind 2.415 km für den internationalen Güterverkehr schiffbar: von Kelheim (Deutschland) bis Sulina (Rumänien) an der Donaumündung ins Schwarze Meer. Entlang dieser Strecke muss der Schiffsverkehr den Höhenunterschied von 18 Flusskraftwerken mittels Schleusen überwinden. Interessant: 16 dieser Kraftwerke befinden sich im Oberen Donaulauf (Kelheim/Deutschland-Gönyü/Ungarn). 10 davon liegen im 350 km langen österreichischen Abschnitt der Wasserstraße – hier muss ein Höhenunterschied von 150 Metern bewältigt werden!

Jetzt stellt sich noch die Frage: „Wer kümmert sich in Österreich um diese Wasserstraße?“

Die „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH“ - diese wurde 2005 vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau gegründet. Sie zeichnet verantwortlich für die Infrastruktur (Fahrrinne, Renaturierung, ...), das Verkehrsmanagement (DoRIS, ...), die Entwicklung der Binnenschifffahrt und den Hochwasserschutz.

Der Schiffsverkehr wird jedoch von der Schifffahrtsaufsicht (OSB), einer nautisch geschulten Verwaltungspolizei, überwacht.

- Stauraum als neuer Lebensraum

UTM: 33U 457.041 N 5.344.857



Ein Kraftwerksbau hat immer gravierende Auswirkungen auf den bestehenden Naturraum. Dabei vergehen Lebensräume und neue entstehen. An der Kreuzung, bei der wir den Donaustrom Richtung Abwinden verlassen, bietet uns eine Tafel Denkanstöße zum Lebensraum „Stauraum“.

5

- Wasserstraße Donau-Von Meer zu Meer

UTM: 33U 457.070 N 5.344.847



An der Kreuzung, bei der wir den Donaustrom Richtung Abwinden verlassen, erinnert ein Gedenkstein an die erste Schifffahrt auf der Donau von der Nordsee zum Schwarzen Meer.

Im Jahr 1992 wurde mit dem 171 km langen Main-Donau-Kanal eine Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Stromsystem und der Donau geschaffen - damit entstand eine 3.504 km lange Wasserstraße zwischen Nordsee und dem Schwarzen Meer!

Der Main-Donau-Kanal überwindet dabei mittels 16 Staustufen die natürliche Wasserscheide zwischen Main und Donau. Vom Main zur Scheitelhaltung sind so 175 m Höhenmeter im „Aufstieg“ zu überwinden, von der Scheitelhaltung zur Donau 67 Höhenmeter im „Abstieg“. Mit dem Schiff über den Berg - einfach sagenhaft!

- Pegel-Leben mit dem Wasserstand



Die Kenntnis des Wasserstandes (=Wasserhöhe) der Donau ist für die Schifffahrt lebenswichtig. Er beeinflusst aber auch das Leben der hiesigen

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



Bevölkerung, vor allem zu Zeiten eines Hochwassers. Jetzt stellt sich die Frage: „Wie wird eigentlich der Wasserstand der Donau gemessen?“

Der Wasserstand wird immer in Bezug auf einen Pegelnullpunkt gemessen. Dieser liegt jedoch nicht am Grund der Donau, sondern etwas unterhalb der vor Ort über lange Zeit gemessenen Niedrigstwassermarke. Dabei wichtig: der Pegelnullpunkt muss gewählt sein, dass niemals eine negative Wasserstandshöhe zustande kommt! Somit ist das Wasser in Wirklichkeit auch immer tiefer als der angegebene Wasserstand. Also Obacht, wenn die Zeitungen eine Wasserhöhe von 70 cm melden, kann man nicht zwangsläufig durch die Donau waten!

Entlang der Donau finden wir immer wieder Pegellatten (=Messlatten), an denen sich der Wasserstand sofort ablesen lässt, aber auch zahlreiche Pegelhäuschen, in denen der Wasserstand auf Papierrollen dokumentiert wird.

Tipp: Auf der Donausteig-Etappe „1_S03 Engelhartzell-Schlögen“ kommen wir in Engelhartzell an einem Pegelhäuschen vorbei, bei dem uns dessen Funktionsweise sehr schön erklärt wird – einfach und trotzdem genial!

- Berglitzl-ein prähistorischer Kultplatz

UTM: 33U 459.813 N 5.344.205



Nachdem wir die Donauauen verlassen und eine bäuerliche Siedlung erreicht haben, verbirgt sich auf dem unscheinbaren Waldhügel rechts eine der bedeutendsten prähistorischen Kultstätten des Donauraumes – die Berglitzl!

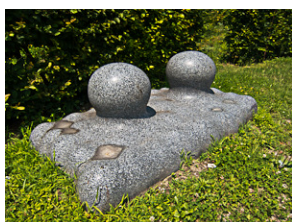
In zahlreichen Ausgrabungen von 1938 bis 1975 kam nach und nach die Jahrtausende anwährende Tradition als Kultplatz ans Licht:

- | | |
|-------------------------------|---|
| - Vor 120.000 - 40.000 Jahre: | Plateau-Pflasterung aus Granitsteinen |
| - 12.000 - 6.000 v. Chr.: | Werkplatz (Werkzeug, Rohlinge, Herdstellen, ...) |
| - 5.000 - 4.000 v. Chr.: | Kultanlage (Feuer- und Depotstätten, Opferrelikte, ...) |
| - 2.000 v. Chr.: | Kultanlage (Pflasterung, Opferschächte, Opferrelikte, Bronzedolch, ...) |
| - Frühe Bronzezeit: | Kultanlage (Schalenstein, Opferrelikte, ...) |
| - 8. – 10. Jhdt. n. Chr.: | Gräberfeld (102 Gräber, teilweise mit Grabbeigaben) |

Absolut erstaunlich, wie lange sich dieser Ort in der Geschichte behaupten konnte! Vielleicht hängt es mit seiner Lage zusammen. So erhebt sich der kleine Hügel wie eine Insel aus der umliegenden Donauebene. Zudem befand er sich einst auf einer Landzunge, die bis zum Hauptstrom der Donau hinausreichte. Heute ist von all der Vergangenheit hier nur mehr der mystische Schalenstein zu sehen und dieser liegt auf Privatgrund. Trotzdem zeugt die Berglitzl von einer uralten Besiedelungsgeschichte und man kann mit diesem Wissen die Magie dieses uralten Kultplatzes noch heute erahnen!

- Poschacher- eine Dynastie erschaffen aus Granit

UTM: 33U 455.961 N 5.350.646



Auf dem Weg von der Hauptstraße in Langenstein nach Norden lassen uns prachttvolle Steinskulpturen entlang der Straße staunen – eine wahrhaftige Skulpturen-Allee! Wenig später löst sich deren Rätsel: Wir stehen vor dem Hauptsitz der Poschacher Natursteinwerke.

Als sich in Mauthausen das glorreiche Zeitalter des Salzhandels zu Ende neigte, begann eine neue Ära – die des Granitabbaus. Die Familie Poschacher schuf

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



dabei binnen weniger Jahrzehnte das größte Granitunternehmen der österreich-ungarischen Monarchie im Alleineigentum! Mehr dazu unter „Mauthausen-das Zentrum der Granitkunst“.

- Marterl-Granitkunst am Weg

UTM: 33U 461.183 N 5.344.908



Flurdenkmäler sind wichtige Elemente einer Kulturlandschaft: Sie spiegeln einerseits die Frömmigkeit der Bewohner wider: aufgestellt aus Dankbarkeit für Überstandenes, zum Gedenken an Schlimmes oder einfach nur als Symbol der Gottesehrfurcht. Andererseits wurden sie auch ganz profan genutzt, um wichtige Wegkreuzungen zu markieren, gefährliche Wegstellen zu kennzeichnen oder auch, um Grundstücksgrenzen gut sichtbar zu markieren.

Die Ausfertigung der Flurdenkmäler erzählt meist auch von den regionalen Kompetenzen: So sind diese im Umfeld von Mauthausen großteils aus Granit gefertigt und faszinieren durch hohen Detailreichtum – Granitkunst in Vollendung!

Tipp: Einfach stehen bleiben und auf die kleinen Details achten! An dem kunstvollen Marterl mit den obigen GPS-Koordinaten fallen auf: der detailreiche Sockel, die versteckten Gesichter am Fußblock der Säule, der Halsring am oberen Ende der Säule, das aufwendige Dach, ...

- Blick „Enns-die älteste Stadt Österreichs“

UTM: 33U 461.740 N 5.345.360



Im Schatten von schönen Lindenbäumen laden zwei Bänke am Rücken des Frankenberg zum genussvollen Rasten ein. Wundervoll schweifen hier die Blicke über die mühlviertler Kulturlandschaft und die Ebene des Donautales bis hin zum welligen Traun-Enns-Riedelland gegenüber – Landschaftsgenuss pur! Dabei sticht der mächtige Stadtturm von Enns ins Auge. Sofort stellt sich die Frage: „Wie groß muss dieser Turm vor Ort sein, wenn er auf diese Entfernung schon so riesig wirkt?“ – Der Stadtturm von Enns ist 60 m hoch und damit das weithin sichtbare Wahrzeichen der Stadt!

Enns wurde bereits im Jahre 1212 zur Stadt erhoben und gilt als älteste Stadt Österreichs. Die prachtvollen Fassaden der historischen Altstadt erzählen von Reichtum und Wohlstand durch Handel. Die Stadt Enns war der Hauptumschlagplatz für das Salz aus dem Salzkammergut donauabwärts. Das Hallstätter Salz kam auf kleinen, wendigen Schiffen, den Trauner(-Plätten), über den Traunfluss nach Enns und wurde hier auf große Donauschiffe umgeladen. Interessant ist dabei der anfängliche Gebietsschutz des Salzhandels. So durfte 1398 nördlich der Donau nur Salzburger Salz und südlich der Donau nur Hallstätter Salz verkauft werden.

Weitere Highlights von Enns: herrliche Fassaden mit vielen architektonischen Details in der verwinkelten Altstadt; einzigartige Kombination der Stadtpfarrkirche St. Martin (eine der ältesten Bettelordenkirchen Österreichs) und der Wallseerkapelle (eines der bedeutendsten gotischen Bauwerke Oberösterreichs); 1843 bis 1845 nahm hier Anton Bruckner Unterricht im Generalbass, dem harmonischen Grundgerüst der Barockmusik; in Enns war auch die einzige Kavallerieschule der Österreich-Ungarischen Monarchie stationiert – die einzigartige Reithalle, heute ein beliebter Veranstaltungsort, zeugt noch davon; die Reste der alten Stadtbefestigung.

Tipp: Auf der Donausteig-Etappe „3_S06 Linz-Enns“ wandern wir durch das traumhafte Traun-Enns-Riedelland bis nach Enns, der ältesten Stadt Österreichs – einfach herrlich!

- Blick „KZ-Gedenkstätte Mauthausen“

UTM: 33U 462.376 N 5.345.768



Mauthausen ist untrennbar mit den Schrecken des Nationalsozialismus verbunden. Im berüchtigten Konzentrationslager in der Nähe von Mauthausen

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



waren in den Jahren 1938-1945 fast 200.000 Menschen inhaftiert - ungefähr die Hälfte davon wurde dort ermordet.

Im Jahr 1938 suchte die SS nach einem Ort in Österreich, um die Haftraumkapazitäten zu erweitern. Gleichzeitig sollte die Deutsche Erd- und Steinwerk GmbH (DEST), ein der SS zugehöriges Unternehmen, Baumaterial für die imposant geplanten „Führer“-Bauten produzieren. Als billige Arbeitskräfte waren dafür KZ-Häftlinge vorgesehen. So fiel die Wahl auf den Standort Mauthausen: hier waren ergiebige Granitsteinbrüche vorhanden und zudem die Stadt Linz sehr nahe, welche Adolf Hitler zu einem Industrie-, Verwaltungs- und Kulturzentrum ausbauen wollte.

Nachdem die DEST die Steinbrüche in Mauthausen erworben hatte, begann die Errichtung des Konzentrationslagers. Mauthausen wurde dabei ein Lager der Stufe III, was soviel bedeutet wie „Tot durch Arbeit“. Neben härtesten Haftbedingungen wurde willkürlich und auch systematisch gemordet. Im Zuge der Kriegsausrüstung entstanden später über 50 Außenlager von Mauthausen in ganz Österreich.

Heute ist das ehemalige Konzentrationslager ein Ort der Erinnerung und der Mahnung. Ein halbes Jahrhundert nach diesen Gräueltaten geraten diese allzu leicht in Vergessenheit!

Mehr zum Todeslager und seinen Schicksalen unter www.mauthausen-memorial.at.

Anregung: Ein Besuch des riesigen Lagerareals lässt die Dimension der Verbrechen dieser Zeit erahnen und macht vielleicht auch sensibler für gefährliche Strömungen in unserer heutigen Zeit! Vom Gasthaus Kreuzmühle im Rieder Bachtal gelangt man auf einen kurzen Abstecher in den Steinbruch des KZ's und dort über die Todesstiege hoch zu den Gedenkstätten bzw. weiter zum Lagerkomplex (Eintritt in den Lagerkomplex kostenpflichtig; Öffnungszeiten beachten).

8

- Schloss Marbach-ein Landschloss

UTM: 33U 463.629 N 5.345.617



Das gepflegte Schloss Marbach versteckt sich zwischen Bäumen in einem sanften Geländesattel unweit von Mauthausen. Auf den ersten Blick sticht nur die Schlosskapelle ins Auge. Ein kurzer Abstecher offenbart jedoch die wahre Größe der Anlage und den wundervollen Charme eines Landschlusses.

Schloss Marbach wurde 1145 erstmals urkundlich erwähnt. Im Jahre 1217 kam der letzte Marbacher von einem Kreuzzug nicht mehr zurück und eine sehr wechselvolle Geschichte begann. Im 15. Jhd. wurde das Schloss während der Hussitenkriege zerstört und anschließend wieder errichtet. 1623-1873 war es im Besitz des Stiftes St. Florian. In dieser Zeit erhielt das Schloss auch sein heutiges Aussehen. Später diente es bis 1956 als Strafgefängnis der Anstalt Garsten. Heute ist das Schloss in pfleglichem Privatbesitz und kann nicht besichtigt werden.

Weitere Besonderheit: Folgt man der Asphaltstraße rund 600 m weiter bergab, kommt man zu einer Straße mit dem Namen „Salzweg“. Von Mauthausen führte ja eine legendäre Salzstraße nach Freistadt und weiter nach Budweis (mehr dazu unter „Mauthausen-das Zentrum der Granitkunst“). Dieser Straßennamen könnte ein Hinweis auf den Verlauf der einstigen Salzstraße sein - Straßennamen lesen lernen!

Tipp: Auf der Donausteig-Etappe „3_S06 Linz-Enns“ wandern wir durch das traumhafte Traun-Enns-Riedelland zum Stift St. Florian, einem Juwel der österreichischen Barockkunst!

- Inspiration unter Linden

UTM: 33U 463.722 N 5.345.241



Einsam steht sie, die prächtige Linde. Hoch am Hügel, dem Himmel nahe. Ein Gefühl der Freiheit, grenzenloser Kraft und gleichzeitig auch der Geborgenheit

www.donausteig.com

DONAU
OBERÖSTERREICH
bewegt, berührt.



Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



macht sich breit. Die panoramareiche Bank unter ihrem Blätterdach lädt zum Verweilen ein und lässt den Gedanken freien Lauf – ein eigenartiger, wundervoller Ort!

Gleichzeitig ist die Linde auch der höchste Punkt dieser Donausteig-Etappe – Gratulation.

Tipp: Das Korsett des Alltags bewusst ablegen und spontane Gedanken einfach zulassen – damit kommen neuen Ideen! Die Linde steht auf dem Hügel kurz nach Schloss Marbach. Der Donausteig führt in wenigen Metern Entfernung daran vorbei, aber der kurze Abstecher lohnt sich.

- Donausteig-Rastplatz „Kalvarienberg-Kapelle“

UTM: 33U 463.798 N 5.343.548



Die schöne Kalvarienberg-Kapelle liegt in Mauthausen auf einem Hügelrücken direkt über der Donau. Der Donausteig-Rastplatz nebenan eröffnet uns einen der Leitblicke des Donausteiges: die Blicke reichen über die Ennsmündung bis hin in die Alpen – einfach herrlich! Eine Donausteig-Panoramatafel bietet uns dabei eine kurze Blickleinweisung. Zudem lädt eine Donausteig-Liege zum entspannten Genießen ein. Seine Infotafel weist uns auf die Besonderheiten der Lebensräume in den Granitsteinbrüchen und Donauauen hin. Die Sage „Der Geheimgang“ weiß hingegen von einer sagenhaften Verbindung zwischen

Schloss Pragstein und Schloss Spielberg zu berichten.

In der Wiese unterhalb des Donausteig-Rastplatzes fällt ein kleines Häuschen aus Granitkleinsten auf – die Skulptur „Haus - Negativform“. 1995 veranstaltete die Marktgemeinde Mauthausen anlässlich des 50. Jahrestages der Befreiung des Konzentrationslagers Mauthausen ein Symposium mit 6 europäischen Bildhauern. Die dabei entstandenen Skulpturen wurden in Mauthausen aufgestellt. So auch diese Skulptur. Ursprünglich war neben dem Steinhäuschen auch eine Bodenausnehmung in Form des gespiegelten Steinhäuschens – Haus und Negativform. Die Arbeit möchte wertfrei zeigen, dass es immer zwei Seiten gibt. Einfach zum Nachdenken! Nachdenklich stimmt in diesem Zusammenhang auch, dass die Bodenausnehmung aus Sicherheitsgründen überdeckt werden musste. Haftung – die größte Frage unserer Zeit?

Tipp: Wenige Meter westlich der Kalvarienberg-Kapelle bricht die Steinbruchkante des Bettelbergbruches in die Tiefe. Darüber hinaus eröffnet sich ein wundervoller Blick in die Donauauen des Linzer Feldes. Lebensräume „Granitsteinbruch“ und „Donauauen“!

- Blick „Enns-Eisen im Fluss“

UTM: 33U 463.798 N 5.343.548



Vom Donausteig-Rastplatz „Kalvarienberg-Kapelle“ haben wir einen schönen Blick auf die geschichtsträchtige Ennsmündung in die Donau.

Übrigens: Etwas zwischen den Bäumen versteckt sieht man auch den Ennshafen. Dieser bildet gemeinsam mit den beiden Wirtschaftsparks Ennsdorf und Enns das größte zusammenhängende Industriegebiet an der Oberen Donau – mit 350 km² Fläche!

Die Enns ist mit 254 km der längste Binnenfluss Österreichs. Im Mittelalter trennte der Fluss das Land „ob der Enns“ und das „unter der Enns“. Heute sind daraus Ober- und Niederösterreich geworden. Die Enns hat aber auch als Transportweg eine bedeutende Vergangenheit – für das legendäre Eisen des Erzberges in der fernen Steiermark. „Das dortige Eisen übertrifft an Stahl und Güte alle anderen Eisenbergwerke hoch“, wussten Zeitzeugen zu berichten. Die Stadt Steyr, auch an der Enns gelegen, hatte das Stapelrecht für dieses Eisen und wurde so zu dessen wichtigstem Umschlagplatz. Seinen wirtschaftlichen und kulturellen Höhepunkt erreichte die Stadt Steyr um 1450. Zu dieser Zeit galt sie nach Wien als die vornehmste und größte Stadt Österreichs.

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



Das gewonnene Erz wurde vor Ort in den steirischen Schmelzhüttenanlagen, auch Blahäuser genannt, zu Roheisen verarbeitet. Die Weiterverarbeitung erfolgte in den Hammerwerken. Viele davon standen entlang des Ennsflusses bis nach Steyr.

Um das Eisen zu transportieren, bot sich natürlich das Wasser der Enns an. Bedauerlicherweise war der Fluss denkbar schlecht für die Schifffahrt geeignet - viele Hindernisse und die felsigen Ufer erlaubten nur schwer Treppelwege, um die Schiffe wieder stromaufwärts ziehen zu können. So wurde das Eisen anfangs auf den stabileren Holzflößen transportiert. Mit dem Zusatznutzen, dass das Holz am Zielort als Brenn- oder Bauholz verkauft werden konnte. Die Ennsflöße hatten eine Länge von 25-30 m. Die Breite betrug vorne fünf Meter und hinten sieben Meter. Gesteuert wurden sie über Ruder - je nach Größe des Floßes vorne und hinten eines, zwei oder drei. Das Eisen wurde so bis Steyr und sogar weiter auf der Donau bis nach Wien transportiert - Steyr betrieb ja auch einen regen Holzhandel. Auf einem Floß konnte allerdings nur wenig Eisen, rund 3 Tonnen, transportiert werden. Im Gegensatz dazu war der Holzbedarf für seinen Bau umso größer. Das machte vor allem im 16. Jhd. ein Umdenken notwendig - die Eisenerzeugung hatte sich verdreifacht, zudem war nur mehr wenig Holz für den Floßbau vorhanden. Somit begann der aufwendige Ausbau der Enns für die Schifffahrt - Hindernisse wurden geräumt und ein Treppelweg angelegt. Vor der Beseitigung der Schifffahrtshindernisse musste das Eisen noch mehrfach umgeladen werden. Dem Markt Weyer kam dabei eine bedeutende Rolle zu.

Die Ennsschiffe, die sogenannte „Waldeln“, waren im 19. Jhd. 27,5 m lang, 3 m breit und glichen den Trauner-Salzplätten, den Trauern. Stromaufwärts wurden sie von vier Pferden gezogen, von denen zwei beritten waren. Mit der Eröffnung der Rudolfsbahn (St. Valentin-Selzthal-St. Michael-Villach-Tarviso) in den Jahren 1868-1873 kam die Eisenschifffahrt auf der Enns nach und nach zum Erliegen.

Tipp: Das „Oberösterreichische Schifffahrtsmuseum“ in Grein bietet nicht nur interessante Einblicke in die historische Donauschifffahrt, sondern auch in die gefährliche Arbeit der Ennsfahrer!

10

- Schloss Pragstein-Wasserschloss ohne Wasser!

UTM: 33U 464.058 N 5.343.159



Nach dem idyllischen Marktplatz von Mauthausen kommen wir am Schloss Pragstein vorbei. Das Schloss wurde 1506 auf einer dem Ufer vorgelagerten Donauinsel als Wasserschloss errichtet. Zugänglich war es nur über eine Zugbrücke. Eine Besonderheit lässt sich auf der Westseite des Gebäudes entdecken: diese Gebäudeseite ist zugespitzt! Damit sollten Hochwasser und Treibeis geteilt und am Schloss vorbeigeleitet werden – Architektur lesen lernen! Im 19. Jhd. wurde schließlich der uferseitige Donauarm zugeschüttet. Heute sind im Schloss mehrere Museen untergebracht.

Tipp: Im Heimatmuseum erzählt die prächtige Zunftfahne der Mauthausener Schiffsleute (1780) von der Bedeutung dieser Zunft in Mauthausen. Spannend ist auch das Apotheken-Museum, vor allem in Hinblick auf die historische Burgapotheke in Burg Clam (Donausteig-Etappe „4_G05 Mitterkirchen-Grein“) und die Heilkräuter des Festgartens im Stift Waldhausen (Donausteig-Etappe „4_G08 Waldhausen-Grein“).

- Donausteig-Startplatz „Mauthausen“

UTM: 33U 464.144 N 5.343.112



Dieser Donausteig-Startplatz liegt direkt an der prächtigen Uferzeile von Mauthausen und bietet einen kurzen Einblick in die Historie des Marktes. Die Sage „Die Kirsch-Kur“ weiß von einem heilkräftigen Kirschbaum in der Mauthausener Umgebung zu berichten. Die Übersichtskarte erlaubt zudem einen schönen Überblick über die folgende Wanderung durch das Machland und über die hügeligen Ausläufer des Mühlviertels nach Perg.

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen „Donauauen und Hügelland“



- Mauthausen-das Zentrum der Granitkunst

UTM: 33U 464.103 N 5.343.207



Der Markt Mauthausen liegt direkt an der Donau gegenüber der Einmündung des Ennsflusses. Heute fast vergessen, kreuzten sich hier einst mehrere Handelsrouten: die Donauschiffahrt verband West und Ost, das begehrte Salz des Salzkammergutes kam die Traun herunter, das legendäre Eisen des steirischen Erzberges wurde die Enns herunter transportiert und die zweite wichtige Salzstraße nach Böhmen (neben Linz) startete hier. Diese günstige Lage verhalf dem Ort über Jahrhunderte zu Bedeutung und Wohlstand.

Wie der Ortsname „Mauthausen“ schon verrät, wurde hier auch Maut erhoben.

Ende des 10. Jhdts. gründeten die Babenberger eine Mautstätte. Damit verbunden waren auch besondere Privilegien wie eigene Marktordnung, Stapelrecht, Straßenzwang und niedere Gerichtsbarkeit. Das Mautgeschäft war jedoch nicht immer ungefährlich. So ließ Kaiser Friedrich I. Barbarossa im Jahre 1189 ganz Mauthausen einäschern, da die Mautstelle von den Kreuzfahrern Wegezoll kassieren wollte, obwohl von den Babenbergern Mautfreiheit zugesichert war.

Große wirtschaftliche Bedeutung erhielt Mauthausen als Zwischenstation des Salzhandels.

Im Jahre 1530 stoppten die Habsburger den ausländischen Salzimport in die österreichischen Erblände zugunsten der habsburgischen Salzproduktion im Salzkammergut. Somit wurde auch das salzlose Böhmen großteils aus dem Salzkammergut mit Salz versorgt. Es kam dabei auf kleinen, wendigen Schiffen, den Trauner(-Plätten), die Traun herunter und wurde auf der Donau weiter nach Mauthausen oder Linz geschifft. Von dort transportierten Pferdefuhrwerke das Salz über Feistadt nach Budweis. Der beschwerliche Transport durch das Mühlviertel verteuerte natürlich das Produkt enorm. So wurde Jahrhunderte später 1832 die Pferdeeisenbahn Budweis-Linz in erster Linie wegen des wichtigen Salztransports eröffnet. Als Startbahnhof war ursprünglich Mauthausen geplant, Linz entwickelte sich jedoch rasch zu einem wichtigeren Handelszentrum. Kurze Zeit später verlängerte man die Pferdeeisenbahnlinie sogar bis nach Gmunden. Heute zeugen in Mauthausen noch die prächtigen Fassaden und der versteckte Salzturm von dieser gewinnbringenden Vergangenheit.

11

Besonders auffällig bei einem Rundgang in Mauthausen sind die zahlreichen und vor allem wundervollen Granitarbeiten - Granitkunst in höchster Perfektion! Kein Wunder, ist Mauthausen doch der Stammsitz der Familie Poschacher, der bekannten Granitstein-Dynastie. Im Laufe der Zeit lösten die Granitsteinbrüche den Salzhandel wirtschaftlich ab. So waren in Mauthausen zur Blütezeit im 19. Jhd. bis zu 1.200 Steinarbeiter mit dem Granitabbau beschäftigt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Familie Poschacher. 1839 gründete Anton Poschacher die Granitwerke in Mauthausen die in nur wenigen Jahrzehnten zum größten Granitunternehmen im Alleineigentum der österreich-ungarischen Monarchie heranwachsen! Das Unternehmen betrieb dabei nicht nur Steinbrüche in Mauthausen, sondern auch im weit entfernten St. Martin (Tipp: Auf der Donausteig-Etappe 1_N04 Obermühl-St. Martin wandern wir direkt an den Relikten des ideenreichen Liftes zum Transport der Granitsteine über die steilen Donauleiten hinab zur Donau vorbei!). Die Steine der Poschacher-Granitbrüche begegnen uns am Linzer Dom, an sieben Donaubrücken, an vielen Ringstraßenbauten in Wien, in Budapest, ... Das Unternehmen ist heute noch ein wichtiger Bestandteil des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens von Mauthausen.

Weitere Besonderheiten: der vielfältige Detailreichtum der Granitkunst im verwinkelten Marktkern (Marktbrunnen, Pranger, Kirchentreppe, Poschacher-Gruft, Türumrahmungen, Radabweiser an Hausecken, Pflasterungen, ...) – einfach sagenhaft!

Donausteig-Tagebuch:

Etappe 3_N08 Steyregg-Mauthausen

„Donauauen und Hügelland“



- Granitskulptur „Monolith mit Fahrrad“

UTM: 33U 464.131 N 5.343.082



1995 veranstaltete die Marktgemeinde Mauthausen anlässlich des 50. Jahrestages der Befreiung des Konzentrationslagers Mauthausen ein Symposium mit 6 europäischen Bildhauern. Die dabei entstandenen Skulpturen wurden in Mauthausen aufgestellt. Eine davon ist der „Monolith mit Fahrrad“ – das Loch über der Lenkstange lenkt dabei den Blick über die Donau auf den Donau-Enns-Spitz. Diese Skulptur versinnbildlicht die Sehnsucht des Menschen, sich weiterzubewegen und dessen Scheitern. Die Kombination von traditioneller Granithandwerkskunst und modernen Skulpturen gibt Mauthausen

ein einzigartiges Flair.

- Gedenkstein „Rollfähre“

UTM: 33U 464.094 N 5.343.111



Dieser Gedenkstein erinnert an die Bedeutung der ehemaligen Rollfähre. Mit dem Neubau der Donaubrücke im Jahre 1961 hatte die Rollfähre ihre ursprünglich wichtige Verbindungsfunktion verloren, die sie seit 1902 erfüllte. Den Steinblock stellten die Poschacher Natursteinwerke kostenlos zur künstlerischen Bearbeitung zur Verfügung.

Die erste Brücke gab es hier übrigens schon im 16. Jhdt. Diese wurde jedoch durch ein Hochwasser zerstört. 1872 folgte eine Eisenbahnbrücke, welche ab 1941 einspurig befahrbar war. 1961 erfolgte dann der oben erwähnte Neubau.

Tipp: Am Donausteig-Startplatz „Wilhering“ können wir heute noch eine dieser Rollfähren im täglichen Betrieb beobachten!