

Historische Verkehrswege und ein ehemaliges Rittergut in Stammen (Station 7)

Die Familie von Pappenheim ist eine der ältesten Ritterfamilien im Diemel- und Oberweserland. Im Jahre 1429 wurde das Adelsgeschlecht Lehnsherr von Stammen. Das Herrenhaus des Guts entstand im Jahre 1770.

Am bekanntesten ist wohl Diana von Pappenheim, geborene Gräfin Waldner von Freundstein, die 1806 den 20 Jahre älteren Wilhelm Maximilian Rabe von Pappenheim heiratete, zwei Söhne von ihm bekam und später die Geliebte von König Jérôme Bonaparte wurde. Von ihm bekam sie zwei Töchter. Wilhelm Maximilian wurde depressiv und starb 1815.

Das Gut blieb in Familienbesitz bis 1946. Aufgrund des gesetzlichen Zwangs zur Landabgabe für Siedlungszwecke musste die Familie das Gut dann veräußern.

Das Schloss wurde 1963 in ein Altenheim umgewandelt. Renovierungen und eine Erweiterung fanden 1996 und 2001 statt.

Die Wirtschaftsgebäude wurden ab 1990 instand gesetzt und zur Freizeitanlage Hofgut Stammen ausgebaut, das unter anderem Gastronomie, „Strohhotel“, Kanu- und Erlebnistouren anbietet.

Für den **Landgraf-Carl-Kanal** begannen die Arbeiten in Stammen 1722. Parallel zum Bach Esse wurde ein 20 m breiter und ca. 4 m tiefer Kanal ausgehoben. Zum Niveaueausgleich gab es eine Schleuse in Stammen und eine zweite in Hümme.

Rund 145 Jahre nach dem Aus für den Kanal wurden 1875/76 die Schleusen Stammen und Hümme abgebrochen. Den Kanalgraben nutzte die Familie von Pappenheim zunächst zur Karpfenzucht. Heute ist kein Wasser mehr im ehemaligen Kanal. Er dient zum großen Teil als Pferdeweide.

Reaktivierte Auenlandschaften und Hochwasserschutz an der Diemel (Stationen 10 – 11)

Die Diemel entspringt südlich von Usseln im Waldecker Upland des Landkreises Waldeck-Frankenberg und mündet in Bad Karlshafen in die Weser. Sie ist rund 105 km lang.

Alle 10 bis 20 Jahre kommt es zu einem Hochwasser. Eines der größten bekannten Hochwasser der Diemel trat im November 1890 ein. Das zweite Ereignis in jüngerer Zeit war das Hochwasser vom Juli 1965.

Nachdem in der Vergangenheit die Diemel – wie fast alle Fließgewässer in Deutschland – auf weiten Strecken technisch ausgebaut wurde (begradigt, regelmäßiges und befestigtes Profil, Entfernung des Uferbewuchses, Nutzung der Auen), hat in den letzten zwei Jahrzehnten eine Trendwende zur Erhaltung der natürlichen Gewässerstrecken und zum naturnahen Gewässeraus- und -rückbau stattgefunden. Im Bereich der Diemelauen bot sich eine Reaktivierung der in ihrer Struktur noch vorhandenen Altarme an.

Das Hauptanliegen bei der Reaktivierung der Altarme war die Schaffung von Rückzugsräumen für bedrohte Tier- und Pflanzenarten sowie die Erhöhung des Retentionsvermögens. Unter Retention versteht man in der Wasserwirtschaft die ausgleichende Wirkung von „Stauräumen“ auf den Abfluss in Fließgewässern. Somit dient die Maßnahme auch dem Hochwasserschutz.

Bedrohte Arten finden mittlerweile in den Altarmen und Altwässern der Diemel die benötigten Lebens- und Reproduktionsräume vor. So sind Biotopstrukturen und Feuchtstandorte, Hecken und Auenwälder entstanden, die ausgesprochen positive Effekte für Natur und Landschaft beinhalten.

Das Betreten der Kernzonen der Altarme ist daher untersagt. Von der Randzone aus können Besucher die Gebiete einsehen. Mit Ruhe, Geduld und einem Fernglas lässt sich so die reiche Flora und Fauna am besten entdecken, ohne sie zu stören.

Für Kanuten ist die Diemel durchgängig passierbar – nur die Altarme sind tabu.

Von Trende nach Trendelburg (Station 12)

Die Gründung von Trende liegt in der Zeit des 9. bis 11. Jahrhunderts. Die Siedlung Dreynde wurde 1203 und 1318 erwähnt.

Mitte des 14. Jh. begann die spätmittelalterliche Krisenzeit, die erst im 15. Jh. endete. Verheerende Seuchenzüge wie die Pest führten zu einem Zusammenbrechen des alten Wirtschafts- und Siedlungsgefüges. Drei Dörfer in der Umgebung von Trendelburg wurden zu Wüstungen: das größte Dorf Trende (1455) sowie die kleineren Sulten und Exen.

Die Überlebenden des Dorfes Trende siedelten in die befestigte Stadt Trendelburg um. Die Edelleute von Schonenburg errichteten Trendelburg vermutlich im 12. Jh. eineinhalb Kilometer von Trende entfernt. Burg und Siedlung entstanden auf einem 170 m hohen Sandsteinfelsen, dem Dreder Berg. Die Lage an wichtigen Handelswegen sowie die Kontrolle der Diemelfurt waren entscheidend für die wirtschaftliche Bedeutung im Hoch- und Spätmittelalter.

1558 gab Landgraf Philipp der Großmütige auf Wunsch der Gemeinde, des Bürgermeisters sowie des Trendelburger Rates der „wüsten Kirche Dreng“ eine Verwendung als Hospital für „Armer, geprechlicher, unvernünftiger Leuth“. Im Kirchenschiff wurden Räume für die Bedürftigen eingerichtet. Von 1613 – 1704 fanden die Verstorbenen bei der Siechenkirche ihre letzte Ruhestätte. Der Kirchturm von Trende blieb bedingt durch die Nutzung als Siechenhaus erhalten.

Von 1996 – 98 fand die Sicherung des einsturzgefährdeten Turmes durch Studenten des Fachbereichs Architektur der Universität Kassel statt. Die erneuerte schmale Steintreppe, die bis ins erste Geschoss hochführt, eine neue Holzterasse sowie die eingebaute Empore ermöglichen den Ausblick über die Diemelauenlandschaft sowie nach Stammen und Trendelburg.

Besichtigung auf Anfrage:
Tourismusbüro Trendelburg, Tel. 05675 749918.

Weitere Informationen zu diesem und den anderen Eco Pfaden im Landkreis Kassel finden Sie unter:
www.eco-pfade.de

Aktuelle Freizeittipps erhalten Sie bei:

Kur- und Touristik-Information Bad Karlshafen
im Rathaus: Hafentplatz 8, 34385 Bad Karlshafen
Tel. 05672 9999-22, www.bad-karlshafen.de

Wasserschloss Wülmersen
34388 Trendelburg
Tel. 05675 7210348
www.wasserschloss-wuelmersen.de

Tourismusinformation Trendelburg
Am Brunnen 6, 34388 Trendelburg
Tel. 05675 7499-18, www.trendelburg.de

Herausgeber und Ansprechpartner:

Hessischer Wasserverband Diemel
Bahnhofstraße 30, 34396 Liebenau
Tel. 05676 921431, www.wasserverband-diemel.de

Texte: Harald Schmidt, Stadt Trendelburg; Klaus Röttcher, Suderburg und aus „Der Kanal des Landgrafen Karl“ Kassel 2000 von K. Röttcher, F. Tönsmann und J. Tondera; Dorothea Fellingner; Heiner Range; Dr. Lutz Münzer; Rolf Enders.

Grafische Gestaltung: Birgit Mietzner

Der Eco Pfad Diemel wurde gefördert vom Landkreis Kassel.

Stand: Juli 2013

Abbildungen auf dem Titel (von links oben nach rechts unten):
– Bad Karlshafen, Kanal vom Hafenbecken zur Diemel (Foto B. Mietzner 2013)
– Modell des Diemelschiffes M 1:25, 1999 gebaut von Karl-Heinz Müller, Kassel (Foto K. Röttcher)
– Sanierteres Südportal des Tunnels am Kesselsberg (Foto B. Mietzner 2012)
– Wasserschloss Wülmersen (Archiv LandMuseum Wülmersen)
– Diemelaltarm Mähnepol bei Trendelburg-Sielen. (Foto Ingenieurbüro Wenning, Kassel, 2012)
– Turm der Siechenkirche (Foto H. Schmidt)

Digitale topografische Karte 1 : 50.000 mit Genehmigung der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation. Nr. 2008-3-136



Eco Pfad Diemel

Rad- und Wanderweg
Technik und Natur



**Landkreis
Kassel**



25 km „gegen den Strom“ – das können Sie auf dem Eco Pfad Diemel ohne große Anstrengungen bewältigen: Folgen Sie dem ausgeschilderten Rad- und Wanderweg von der Diemelmündung in Bad Karlshafen bis zu den „neuen Altarmen“ bei Sielen. Der befestigte Weg führt Sie ohne größere Steigungen durch eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft, deren Besonderheiten Sie auf 12 Informationstafeln kennenlernen können.

Der Landgraf-Carl-Kanal und die Diemel (Station 1 – 3 und 7 – 9)

Ausgangspunkt und Verlauf des Eco Pfades Diemel orientieren sich an einem fast verschwundenem Bauwerk. Landgraf Carl, der von 1677 bis 1730 in Kassel regierte, hat eine für damalige Verhältnisse kühne Kanalbaumaßnahme auf den Weg gebracht. Mit der Anlage des nach ihm benannten „Landgraf-Carl-Kanals“ sollte ein Schifffahrtsweg von Karlshafen nach Marburg geschaffen werden. Zunächst war die Strecke zwischen Weser und Fulda geplant, um die Stapelrechte der braunschweigischen Stadt Münden zu umgehen.

Die Stadt Sieburg (heute Bad Karlshafen) wurde 1699 als Industrie- und Handelsstadt angelegt, begünstigt durch die Aufnahme der Hugenotten, die wegen ihres Glaubens Frankreich verlassen mussten. Die Stadt sollte zu „dem“ Umschlagplatz für Schiffsgüter werden. Gebaut wurde neben der Hafenanlage (1713) auch ein als Packhaus dienendes Zollgebäude (1715, heute Rathaus). Bis 1717 entstanden ein wesentlicher Teil der Hafenanlage, die Weserschleuse und der Kanal zur Diemel. Im gleichen Jahr erfolgte die Umbenennung der Stadt in „Karlshafen“.

Der Bau von weiteren Kanälen und Schleusen ermöglichte die Schifffahrt auf der Diemel bis Stammern. Eröffnet wurde die Strecke 1717 durch den Landgrafen.

Fünf Jahre später war der Kanalbau von Stammern bis nach Hümme abgeschlossen. Nur vier Jahre, von 1723 bis 1727, wurde dieser Kanalabschnitt genutzt. Für die Schifffahrt kam ein spezieller Diemelkahn zum Einsatz, dessen Maße auf die Gegebenheiten abgestimmt waren.



Der Schiffsverkehr auf dem fertiggestellten Abschnitt war defizitär.

Bis 1729 wurde am Kanal bis nach Schöneberg gearbeitet, doch ein Jahr später setzte der Tod des Landgrafen den ehrgeizigen Kanalbauplänen ein Ende.

Heute laden die Relikte des Kanals dazu ein, über die technischen Fähigkeiten und die Phantasien unserer Vorfahren zu sinnieren.

Eco Pfad Diemel

1. **Der Landgraf-Carl-Kanal: Umschlagplatz Carlshafen**
2. **Der Landgraf-Carl-Kanal: Der Plan und was davon blieb**
3. **Die Diemel: Schiffsverkehr seit dem Mittelalter**
4. **Der Weiler Wülmersen – Beispielsmaßnahme für eine neue Heimat**
5. **Das Wasserschloss Wülmersen**
6. **Die Carlsbahn von Bad Karlshafen bis Hümme**
7. **Die Diemel: Kraftquelle und Hindernis**
8. **Historische Verkehrswege und ein ehemaliges Rittergut in Stammern**
9. **Der Landgraf-Carl-Kanal: 4 Jahre Schiffsverkehr bis Hümme**
10. **Auenlandschaften zwischen Liebenau und Trendelburg**
11. **Hochwasserschutz und Auenrenaturierung an der Diemel**
12. **Von Trende nach Trendelburg**

Der Weiler Wülmersen – Beispielsmaßnahme für eine neue Heimat (Station 4)

Mit dem vom Alliierten Kontrollrat 1946 beschlossenen Gesetz zur Beschaffung von Siedlungsland und zur Bodenreform sollten etwa zehn Millionen Menschen, Heimatvertriebene und Flüchtlinge aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten, in Westdeutschland eine neue Heimat erhalten.

Im Zuge dessen hatte die Hessische Heimat 1951 zwei Drittel der Flächen des Rittergutes Wülmersen aufgekauft. Rings um das Gut entstanden 6 mittelgroße Hofanlagen nach einheitlichem „modernem“ Muster. So fanden vier heimatvertriebene und zwei Deiseler Familien im Weiler Wülmersen ein neues Zuhause.

Wasserschloss Wülmersen (Station 5)

Die ältesten Gebäude der Hofanlage, die von 1108 bis 1330 als Tafelgut dem Kloster Helmarshausen gehörte, stammen aus dem 12. bis 14. Jahrhundert. Über ein Lehensabkommen betrieben die Ritter von Stockhausen ab 1330 Landwirtschaft mit großer Viehhaltung. Das Rittergut wurde mit Erweiterungsbauten in Sandstein- und Fachwerkbauweise vom 16. bis zum 19. Jahrhundert vergrößert. Zugleich wurde auf der Südseite durch eine Ableitung aus dem Holzapebach ein Wassergraben angelegt. Daher kommt die Bezeichnung „Wasserschloss“.

Der mittelalterliche Kern der Hofanlage blieb nach dem Verkauf 1951 ungenutzt, wurde von der „Hessischen Heimat“ 1974 für herrenlos erklärt und zerfiel. Die Sanierungsarbeiten an den zum größten Teil eingestürzten Gebäuden der Hofanlage begannen 1987 nach Übernahme durch einen Verein. In der Kombination von Qualifizierungsmaßnahmen für Menschen ohne Arbeit und Handwerksfirmen konnten bis 2005 fast alle Gebäude denkmalgerecht wiederaufgebaut werden. Im Jahr 2000 erhielt Wülmersen den Deutschen Preis für Denkmalschutz.

Mittlerweile ist in den ehemaligen Stallgebäuden ein Gruppenhaus für Selbstversorger eingerichtet, ergänzt durch eine Zeltplatzwiese. Im Sommerhalbjahr belebt

ein Kulturprogramm die überdachte Ruine des ehemaligen Herrenhauses. Das LandMuseum greift die Tradition landwirtschaftlichen Lebens und Arbeitens auf: www.wasserschloss-wuelmersen.de.

Die Carlsbahn von Bad Karlshafen bis Hümme (Station 6)

Am 30. März 1848 rollte der erste Eisenbahnzug im Kurfürstentum Hessen, und zwar auf der „Carlsbahn“ von Karlshafen nach Hümme. Von dort konnte ab August des gleichen Jahres mit einmaligem Umsteigen Kassel erreicht werden. Von 1848 bis 1854 war Karlshafen bevorzugter Bahnhof für die Auswanderer nach Amerika auf der Fahrt nach Bremen. Das änderte sich, als Münden 1854 über Dransfeld Anschluss an die Nord-Süd-Bahn bekam. Danach war die „Carlsbahn“ nur eine eher unbedeutende Stichbahn, denn sie endete in Karlshafen am südlichen Weserufer in einem Kopfbahnhof. Der Personenverkehr wurde 1966 eingestellt, der Güterverkehr folgte 1968. Hessens ältestes Tunnelbauwerk, der „Deiseler Tunnel“ durch den Kesselberg und einige andere Bauwerke wie die dreibogige Sandsteinbrücke bei Wülmersen über die Holzape erinnern an die Bahn. Der Eco Pfad Diemel folgt der Trasse von Karlshafen bis nach Hümme.

Die Diemel bei Trendelburg: Kraftquelle und Hindernis (Station 7)

Die Mühlen an der Diemel waren ein wichtiger Wirtschaftszweig in Trendelburg. Erstmals wird 1445 eine Mühle erwähnt: die „Bannmühle“. 1568 fanden insgesamt drei Mühlen Verwendung als Korn-, Schleif- und Schlagmühlen. Für den Landgraf-Carl-Kanal war an der landgräflichen Mühle zum Ausgleich des Wasserniveaus und zur Umgehung des Mühlenwehres eine Schiffsschleuse nötig. Heute ist die Trendelburger Schleuse als einzige des 21 km langen Kanalprojekts noch in der Form vorhanden, wie sie unter Landgraf Carl errichtet wurde. Damit gehört sie zu den ältesten Schleusen in Hessen und vermutlich auch in Deutschland.