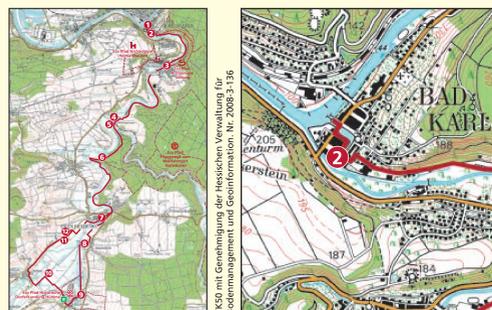




Landgrafschaft Hessen-Kassel in den Grenzen um 1730 (ohne Exklaven) mit der geplanten Kanaltrasse von Karlshafen über Kassel nach Marburg.

Im Jahre 1710 wurde dem Landgraf Carl eine erste Projektskizze für eine Kanalverbindung von Karlshafen über Kassel nach Marburg und damit einer Verbindung von Weser und Rhein vorgelegt. Bis 1717 entstanden in Karlshafen das Hafenbecken, die Weserschleuse und der Kanal bis zur Diemel. Landgräfliche Soldaten machten die Diemel bis Stammen schiffbar.



Herausgeber und Ansprechpartner:
Hessischer Wasserverband Diemel
Bahnhofstraße 30, 34396 Liebenau
Tel. 05676 921431
Texte: Klaus Röttcher, Suderburg und
aus „Der Kanal des Landgrafen Carl“
Kassel 2000 von K. Röttcher, F. Töns-
mann und J. Tondera
Grafische Gestaltung: Birgit Mietzner
Stand: März 2013

Der Eco Pfad Diemel wurde
gefördert vom Landkreis Kassel.



www.eco-pfade.de

Karlshafen als Ausgangspunkt der Diemelschifffahrt

Der Hafen sollte dem Umschlag von Gütern von Weserschiffen auf Landfahrzeuge dienen, aber auch für den Umschlag auf die deutlich kleineren Diemelschiffe, die für die Diemel und den Kanal geeignet waren.

Die wichtigste technische Innovation für den Bau von Kanälen war die Kammerschleuse mit ihren Stemmtoren bzw. Drehtoren, die den neuzeitlichen Kanalbau erst möglich machte. Die Schleuse, die den Hafen mit der Weser verbindet, wurde 1716 fertig.

Der Mühlgraben, der für den Hafen als Wasserweg und -zuführung von Bedeutung war, wurde schon 1704 ausgehoben. In dieser Zeit wurde auch die Brücke über den Mühlgraben und die Diemel gebaut. 1710 wurden die herrschaftlichen Mühlengebäude fertiggestellt. Das Wehr für den Wasserzulauf aus der Diemel in den Mühlgraben und damit durch den Oberen Kanal zum Hafen befand sich oberhalb von Karlshafen bei der Sägemühle.

1717 befuhr der Landgraf die Diemel erstmals bis Stammen.



Stadt Carlshafen mit Umgebung, 1730 (Ausschnitt), Handzeichnung



Luftaufnahme von Bad Karlshafen, 2009

Obwohl eigentlich nur die Strecke zwischen Stammen und Hümme, die 1723 fertiggestellt und in Betrieb genommen wurde, als Kanal zu betrachten ist, nennen wir heute den gesamten Bereich von Bad Karlshafen bis Hümme „Landgraf-Carl-Kanal“. Schon 1727 wurde die Schifffahrt wieder eingestellt, und die Bauarbeiten endeten 1729 am Schöneberg. Die Kanalverbindung zum Rhein blieb ein kühner Plan.

Nur der Hafen von Karlshafen hat über den Tod des Landgrafen hinaus seine Funktion und Bedeutung behalten. Beim Umbau der Hafenschleuse wurde zwischen 1846 – 48 allerdings die nördliche Schleusenmauer und die Sohle erneuert. Die anderen Bauwerke, die Schleusen in Helmarshausen und Trendelburg sowie der noch erkennbare Torso des Kanals von Stammen nach Hümme, verloren nach 1730 jegliche Funktion. Sie wurden zum Teil anderweitig genutzt. Die Schleusen in Hümme und Stammen dienten beispielsweise als Steinbruch für die kostbaren zuge-schnittenen Sandsteine.

Das Wirken des Landgrafen Carl hat vielfältige Spuren hinterlassen. Von dem kühnen und dennoch zum Scheitern verurteilten Kanalprojekt ist heute jedoch kaum noch etwas zu sehen. Der Eco Pfad Diemel weist an den Stationen in Bad Karlshafen, Helmarshausen, Trendelburg, Stammen und Hümme auf die steinernen Zeugen und noch sichtbare Veränderungen in der Landschaft hin.