

Helmershausen 1655, Stich von Matthäus Merian

Schon im Mittelalter hat es Schiffsverkehr auf der Diemel gegeben.

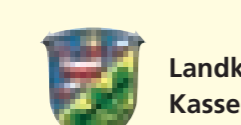
Das Kloster Helmarshausen hatte um 1100 Bedeutung als Kunstwerkstätte gewonnen und mit anderen kirchlichen Institutionen einen regen Warenaustausch.

Durch Berichte von der Diemel, angefangen bei dem Bericht des Ingenieurs Münnich von 1713, über die Befragung der ältesten Bürger Helmarshausens 1785, bis zu den ausführlichen wasserwirtschaftlichen Beschreibungen Kellers 1901 sowie durch das Bild, das die Diemel heute bietet, wird deutlich, mit welchen Schwierigkeiten die Frachtschiffahrt auf der Diemel zu kämpfen hatte.



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. Töndler  
mann und J. Tondler  
Grafische Gestaltung: Birgit Mietzner  
Stand: März 2013

Der Eco Pfad Diemel wurde  
gefördert vom Landkreis Kassel.



[www.eco-pfade.de](http://www.eco-pfade.de)

Durch Verzweigungen teilt sich die Diemel oft in mehrere Arme auf, was zu unzureichenden Abflüssen in den einzelnen Armen führte. Die Fahrinne in der Diemel musste nach Hochwasserereignissen immer wieder neu hergestellt werden, da sie durch Kies und große Steine verlegt wurde. Es gab auch bei intensiver Arbeit am Gewässer weiterhin einige Stellen mit starker Strömung oder einer geringen Tiefe. Solche flachen Stellen stellten für Frachtschiffe ein großes Hindernis dar.

Der 1710 geplante Landgraf-Carl-Kanal nutzte den Diemellauf von Carlshafen bis Stammern. Die Kanalverbindung zwischen Weser und Rhein sollte den Nord-Süd-Schiffsverkehr durch Hessen leiten und das Stapelrecht der Stadt Münden umgehen. Im nördlichen Abschnitt wurden in der Projektskizze 4 Mühlenwehre in der Diemel angeführt, die zu überwinden waren.

### Die Schleuse in Helmarshausen

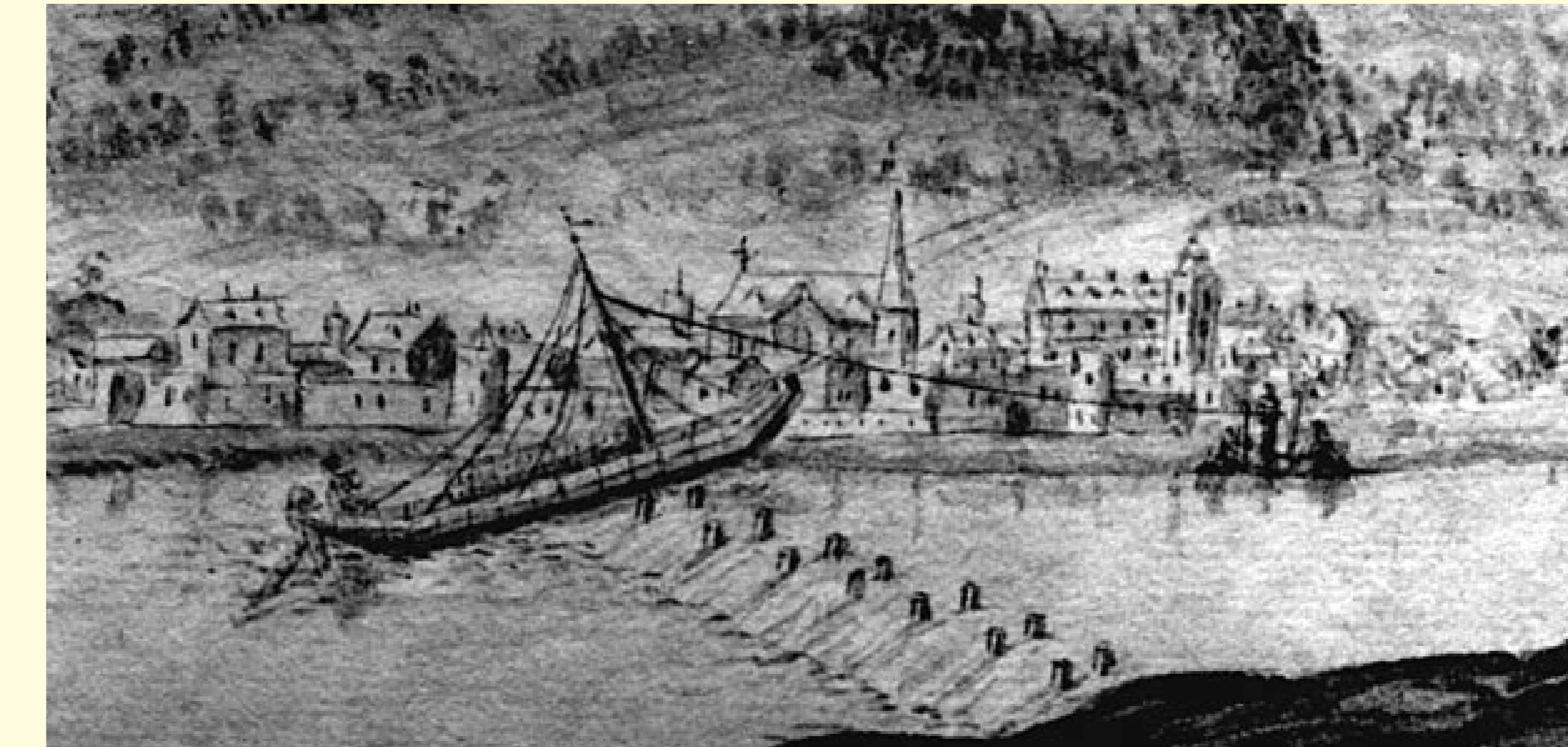
Die Planungen Münnichs, Oberst und Experte für den Bau von Deichen und Kanälen, sahen bei Helmarshausen zwei Schleusen zur Überwindung der vorhandenen zwei Mühlenwehre vor. Gebaut wurde aber nur eine Schleuse an der unteren Mühle und zusätzlich der Kegelsgraben. Von dieser Schleuse ist bis heute eine Schleusenwand als Ufermauer erhalten. Auch die Reste der direkt neben der Schleuse liegenden alten Brücke über die Diemel sind noch erkennbar.



Realisierte Kanaltrasse bei Helmarshausen. Ausschnitt aus dem „Grundriß des Landstrichs zwischen Cassel und Carlshafen nebst darin gelegenen Orten“ von Johann Heinrich Weber 1718.

### Haspel bei Wülmerssen

Der genaue Standort Haspel bei Wülmerssen ist bis heute nicht belegbar. Zu vermuten ist sie in einer scharfen Krümmung. Eine solche ist durch Treideln schlecht zu überwinden. Unabhängig davon, auf welcher Uferseite sich die Zugpferde befinden, entsteht an einer Stelle ein so ungünstiger Winkel, dass das Schiff nicht mehr fortbewegt werden kann und droht, ans Ufer gezogen zu werden. Mit einer Haspel am gegenüberliegenden Ufer kann eine solche Krümmung jedoch überwunden werden.



Ein Schiff wird mit einer Haspel über das Wehr gezogen. Burckhard Christoph von Münnich, Darstellung eines Mühlenwehres – wahrscheinlich bei Helmarshausen, lavierte Federzeichnung aus dem Bericht von 1713 (Ausschnitt).

Ernst Gerland berichtet im Jahr 1882 von einer Befragung der drei ältesten Bürger von Helmarshausen zur Schifffahrt zwischen Karlshafen und Hüme im Jahr 1785. Nach dieser Befragung verkehrte ungefähr zwischen 1726 und 1727 ein Marktschiff von der Größe eines halben Schiffsbullen (10 – 12 m lang, 1,2 – 1,5 m breit, Tiefgang bis 0,6 m) von zwei Pferden gezogen zwischen Karlshafen und Hüme. Das Marktschiff soll wegen der vielen Schwierigkeiten nicht selten acht Tage von Karlshafen bis Hüme und zurück (die einfache Strecke beträgt ca. 21 km) benötigt haben. Alle Befragten berichten, dass die Schifffahrt auf der Diemel wegen niedriger Wasserstände und Hindernissen im Fluss so schwierig gewesen wäre, dass die Waren leichter auf der Achse zu transportieren waren. In der Nähe von Wülmerssen hätten die Schiffe mit einer Haspel um eine Krümmung des Flusses gezogen werden müssen. Während die Haspel von allen drei Befragten erwähnt wird, findet sich nur in einer Aussage etwas über eine Schleuse bei Helmarshausen: „Er (der Befragte) hätte gesehen, dass über der hiesigen Schleuse anstatt der jetzigen kleinen steinernen Bogenbrücke eine hölzerne Brücke und keine Zugbrücke gewesen wäre, welche auf die Seite wäre geschoben worden, damit das Schiff hätte durch den Canal gehen können“.

E. Gerland, Über die Canal-Projekte und -Anlagen des Landgrafen Carl von Hessen, Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde 19, 1882, S. 348 – 384