



Fahrradfahren entlang des Göta kanal

Berg - Borensberg



Fahrradfahren entlang des Göta Kanals Berg – Borensberg

In Ihrer Hand halten Sie einen Reiseführer über den Göta Kanal, eines von Schwedens größten Bauwerken aller Zeiten. Dieses Material wird Sie von Berg am See Roxen bis nach Borensberg am See Boren führen, und Sie während Ihrer Fahrradtour über den Wasserweg, die Schleusen und Brücken sowie auch über historische Fakten informieren. Vor Ihnen liegt ein spannendes und einzigartiges Abenteuer in fantastischer Natur und Atmosphäre. Hier werden Sie immer wieder die Einwirkung der Geschichte spüren – herzlich willkommen!

Die Fahrradtour

Während einer Fahrradtour entlang des Göta Kanals können Sie sich fast nicht verfahren. Sie folgen dem mit Kies belegten und autofreien Leinpfad, und haben den Kanal stets neben sich. Die Strecke zwischen Berg und Borensberg beträgt 20 km. Entlang der Strecke gibt es mehrere Rastplätze, Cafés, Restaurants für Mittagessen sowie Zugang zu Toiletten.

Göta Kanal-Geschichte

Der Göta Kanal ist eines von Schwedens größten Bauwerken aller Zeiten. Er erstreckt sich von Sjötorp am See Vänern bis nach Mem an der Ostsee. Die gesamte Strecke ist 190 km lang, wovon 87 km von Hand gegraben sind. Insgesamt gibt es 58 Schleusen, und die kleineren Seen, welche man überquert, machen 103 km der gesamten Kanalstrecke aus.

1810 wurde unter der Leitung von Vizeadmiral Baltzar von Platen mit dem Bau des Kanals begonnen. Soldaten aus dem ganzen Land wurden beschäftigt. Die ersten Spatenstiche machte man in Motala, gleichzeitig begann man auch in Forsvik und Sjötorp mit der Arbeit. Drei Jahre später war in Forsvik die erste Schleuse fertiggestellt. Und nach weiteren vier Jahren konnte die Strecke Motala-Hajstorp befahren werden.

Der Bau des Göta Kanals war sehr zeitintensiv. Insgesamt schufteten 58 000 Männer, schwedische Soldaten und ca. 200 russische Deserteure. Der westliche Teil zwischen Sjötorp und Karlsborg war 1822 fertiggestellt, und 10 Jahre später, 1832, konnte man auch die Strecke zwischen Motala und Mem einweihen. Somit war der gesamte Göta Kanal fertig und befahrbar.

Berg

Die Fahrradtour startet in Berg, dem beliebtesten und meistbesuchten Schleusengebiet des Göta Kanals, mit der berühmten Schleusentreppe und zwei weiteren Doppelschleusen. Vom See Roxen werden die Schiffe in sieben aneinanderliegenden Schleusen insgesamt 18,8 m zum Gästehafen von Berg hochgehoben. Die Schleusentreppe heißt „Carl Johan“, nach dem König Carl XIV Johan. 1815 besuchten der König und sein Sohn Prinz Oskar den Bauplatz in Berg

und legten zwei Grundsteine für die Schleusentreppe. Viele Besucher bleiben hier während einem ganzen Tag, um das Schauspiel zu erleben und die Schleusentechnik zu beobachten.

Visionen am Wasser

Das Kunstprojekt „Visionen am Wasser“ schafft seit einigen Jahren ordentliche Abdrücke entlang des Göta Kanals. Ein jährlicher Kunstwettbewerb hat zu bestehenden Kunstinstallationen oder Ausschmückungen in den Gemeinden entlang des Kanals geführt.

Visionen Am Wasser ist eine Zusammenarbeit zwischen der Göta Kanal-Gesellschaft, den Regionen Östergötland und Västra Götaland, sowie den Gemeinden Norrköping, Söderköping, Linköping, Motala, Karlsborg, Töreboda und Mariestad. Auch der Schwedische Kunstrat ist am Projekt beteiligt.

„*Doppelgänger*“ von Kent Karlsson, 2006

Unterhalb der Schleusentreppe Carl Johan steht die neun Meter hohe Skulptur „Doppelgänger“ auf einem langen Wellenbrecher im See Roxen. Die visuellen Eindrücke von der Land- und der Seeseite aus schenken dem Kunstwerk eine weitere Dimension.

Im ca. 1815 erbauten Schleusenwärterhaus am oberen Ende der Schleusentreppe haben im Verlaufe der Zeit mehrere Schleusenwärter gewohnt. Ursprünglich enthielt das Haus Wohnungen für zwei Schleusenwärter. Ein Schleusenwärter am Göta Kanal erhielt nicht nur Geld als Lohn, sondern auch verschiedene Waren. Der Wärter bei der Schleusentreppe Carl Johan erhielt im Jahr 1905 zum Beispiel 34 m³ Brennholz im Wert von 96 Schwedischen Kronen. Außerdem erhielt er ein Stück Land, auf dem er Anbau betreiben durfte. Der bar ausbezahlte Lohn betrug 550 Schwedische Kronen pro Jahr. Dieser Lohn reichte nicht, um die Familie ernähren zu können. Die Schleusenwärter übten daher oftmals einen weiteren Beruf aus, wie beispielsweise Schmied, Maurer oder Zimmermann. Die ganze Familie war beteiligt an der Arbeit. Oftmals waren die Kinder tagsüber bei den Schleusen tätig, während der Vater sich nachts um das Schleusen kümmerte.

Oberhalb der Schleusentreppe befindet sich der Gästehafen, und kurz darauf kommt die nächste Doppelschleuse, „*Oscars Schleusen*“, welche folglich nach dem Sohn des Königs Carl XIV Johan und später König Oscar I genannt sind. Diese Schleusen haben eine totale Fallhöhe von 4,8 m und wurden 1815 erbaut. Das Schleusenwärterhaus stammt aus dem Jahr 1843, im Wohnhaus befand sich auch ein Steuererhebungsbüro. 1918 erhielt das Wohnhaus Elektrizität, erst 1949 jedoch Wasser und Abfluss.

Beim Gästehafen befand sich bis in die 1850-er-Jahre ein ehemaliges Getreidemagazin. Im April 1996 fiel das Magazin einem Feuer zum Opfer, es war zu jener Zeit Werkstatt und Lagerraum der Kanalgesellschaft. Man hat jedoch das Magazin auf den alten Grundmauern neu aufgebaut, heute dient es als Gästehaus und Café.

Die Abstände zwischen den Schleusen hier in Berg sind kurz und nach den Oscar Schleusen übernehmen ziemlich direkt die Schleusen von Berg. Die folgende Doppelschleuse heißt „*Karl Ludvig Eugen*“, nach dem König Karl XV. Sie wurde in den Jahren 1819-1820 erbaut und hat eine Fallhöhe von insgesamt 5,5 m. Das Schleusenwärterhaus neben der Schleuse wurde im Jahr 1935 erbaut.

Die Klappbrücke bei den Schleusen von Berg wurde 1998 erbaut, nachdem man die alte Brücke entfernt hatte. Von der Brücke aus hat man einen herrlichen Ausblick über den See Roxen und die Schleusen. Die Kirche und die Klosterruinen von Vreta sind lediglich 300 m von hier entfernt, falls Sie einen Abstecher machen möchten. Folgen Sie dem Weg in Richtung Linköping.

Die Klosterkirche von Vreta

Die Klosterkirche von Vreta wurde im 12. Jahrhundert erbaut und ist eine der interessantesten Mittelalterkirchen Schwedens. Gleich neben der Kirche stehen die Ruinen des ältesten Nonnenklosters des Landes. Dieses Kloster wurde zu Beginn des 12. Jahrhunderts vom damaligen König Karl Sverkersson gegründet und gehörte zum Zisterzienserorden. Zusammen mit dem Königshof Vreta wurde die Kirche dem Nonnenkloster überlassen.

Das Kloster und die Kirche sind mehrmals umgebaut worden. So hat man zum Beispiel einen neuen Chor und ein neues Querschiff mit gotischem Spitzbogengewölbe von Magnus Ladulås eingeweiht. Bis 1582 haben hier Nonnen gewohnt, danach wurde das Kloster dem Verfall überlassen. Die Kirche hat stets als Versammlungskirche gedient. Sie ist aus Kalkstein erbaut und wird als eine unserer schönsten und merkwürdigsten Kirchen angesehen.

Der Gedenkstein westlich der Schleusen von Berg und auf der nördlichen Seite des Kanals wurde 1932 errichtet. Er soll an den enormen Einsatz der Soldaten während der Bauzeit des Kanals erinnern. Die sechs Blöcke aus hellrotem Granit sind auf der Kanalseite mit einem Bronzerelief dekoriert. C. Berger ist der Schaffer des Reliefs, welches eine symbolische Schilderung der Kanalbauzeit darstellt.

Brunnby

Nach dem Schleusensystem von Berg folgt man dem Kanal auf dem Leinpfad auf der nördlichen Seite. Nach etwa einem halben Kilometer taucht die nächste Schleuse und die nächste Brücke auf, nämlich die Doppelschleuse von Brunnby, die „*Frans Gustaf Oscar*“ (Bruder des Königs Karl XV) getauft wurde. Die Schleusen in Brunnby wurden 1820 erbaut, die untere ist die schmalste (7,18 m) und kürzeste (34,85 m) der gesamten Kanalstrecke. Die gesamte Fallhöhe der Schleusen beträgt 5,3 m. Die Rollbrücke wurde 1906 in der Mechanischen Werkstatt von Motala angefertigt.

Das Schleusenwärterhaus wurde 1927 aus Holz erbaut. Während 45 Jahren, von 1869-1914, lebte und arbeitete Carl Brogren als Brücken- und Schleusenwärter in Brunnby. Außerdem arbeitete er als Knecht und Maurer. Nachdem Brogren Brunnby verlassen hatte, wurde Gustaf Adolf Nilsson neuer Bewohner des

Schleusenwärterhauses. Nach 32 Jahren als Wärter und Schreiner verließ dieser 1941 seine Anstellung. Der alte Stall wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts erbaut.

Ljungsbro

Nach einigen weiteren hundert Metern erreicht man die Ortschaft Ljungsbro und die letzte Doppelschleuse, bevor der sogenannte Langkanal übernimmt und uns eine schleusenfreie und ca. 18 km lange Fahrradtour nach Borensberg schenkt. Die Schleuse Heda erhielt den Taufnamen „*Oscar Fredrik*“ (König Oscar II), wurde in den Jahren 1818 bis 1820 erbaut und hat eine Fallhöhe von 5,2 m. Das gezimmerte Schleusenwärterhaus gehörte zu Beginn zum Hof Brunnby. Das Haus heißt „Ugglebo“ (=Eulennest) und befindet sich neben einer Quelle. Nachdem die Göta Kanal-Gesellschaft das Grundstück gekauft hatte, wurde das Haus als Backstube benutzt, bevor es dann schlussendlich Schleusenwärterhaus wurde.

Aquädukt

Die Fahrradtour geht weiter durch die Ortschaft Ljungsbro mit ca. 6 500 Einwohnern. Der Kanal verläuft durch hübsche Wohnviertel und bei der Einfahrtsstraße nach Ljungsbro kann man das erste Aquädukt des Kanals erleben, erbaut 1970. Die unter dem Kanal fahrenden Autos von oben zu sehen ist ein seltsames Gefühl.

”Tag det rätta, tag Cloetta” (Nehmen Sie das Richtige, nehmen Sie Cloetta!)

Die lange Geschichte von Cloetta beginnt im Jahr 1873, als die Gebrüder Cloetta sich in Malmö etablierten und dadurch der erste fabrikmäßige Hersteller von Schokoladenprodukten in Schweden wurden.

1901 wurde die Produktion von Cloetta in eine neue Fabrik nach Malfors in der Gemeinde Ljung verlegt. Der Ort erhielt den Namen Ljungsbro, wo sich eine von Cloettas wichtigsten Produktionsanlagen seitdem befindet. 1917 übernahm Svenska Chokladfabriks AB die Mehrheit der Cloetta-Aktien von der Familie Cloetta. Die Besitzerin des Betriebes war die Familie Svenfelt, die noch heute große Interessen in Cloetta hat.

In Schweden hat Cloetta ungefähr 550 Mitarbeiter im skandinavischen Hauptsitz in Malmö, innerhalb der Verkaufsorganisationen sowie in den Fabriken in Helsingborg und Ljungsbro.

Malfors

Noch immer in der Ortschaft Ljungsbro erreicht man schon bald Malfors. Hier gibt es einen Gästehafen und ein Café. Die Rollbrücke von Malfors wurde 1948 erbaut und wird von Heda aus ferngesteuert. Bereits 1825 baute die Göta Kanal-Gesellschaft eine Holzbrücke in Malfors, diese wurde aber 1843 durch eine Eisenbrücke aus Stafsjö in der Provinz Södermanland ersetzt. Man kann annehmen, dass die meisten der

Schleusen- und Brückenwärter des Göta Kanals sehr zufrieden waren mit ihrer Arbeit, da diese oftmals während vielen Jahren am gleichen Ort tätig waren. Das Brückenwärterhaus in Malfors wurde 1920 aus Holz erbaut und ersetzte das alte Steinhaus aus dem 19. Jahrhundert. Der letzte Bewohner des alten Steinhauses war der Brückenwärter Carl Axel Dahl. Während 35 Jahren, zwischen 1885 und 1920, arbeitete er als Wärter in Malfors. 1910 wurde er mit der Medaille der Patriotischen Gesellschaft geehrt. Nach Carl Axel Dahl übernahm der Bauschreiner Karl Dahl die Verantwortung für die Brücke, er arbeitete hier während 24 Jahren.

Bewässerungsanlage in Skarpåsen

Die Fahrradtour geht in westliche Richtung weiter, wir verlassen die Ortschaft Ljungsbro und fahren durch die hübsche Natur der Provinz Östergötland. Bevor man die Bewässerungsanlage von Skarpåsen erreicht, fährt man durch fantastische und parkähnliche Natur. Beim Kanal in der Gegend von Skarpåsen gibt es mehrere steinerne Poller, die an vergangene Zeiten und an einen aktiven Hafen und Ladeplatz erinnern. In der Umgebung gibt es alte Ziegeleien und Kalkbrüche, die damals den Schiffsverkehr auf dem Kanal nutzten. Hier in Skarpåsen können Sie auch die Resten der Wiesenbewässerungsanlage sehen, die während des Kanalbaus angelegt worden war.

Wie funktionierte die Wiesenbewässerung?

Durch eine Klappe wurde das Wasser vom Kanal ins Bewässerungssystem geleitet. Öffnete man die Klappe, strömte das Wasser ins System hinein und der Bauer konnte wählen, welche Wiese oder welchen Acker er an diesem Tag bewässern wollte. Es gab nämlich drei verschiedenen Klappen, die zu drei verschiedenen Gebieten führten. Der Bauer konnte also selber entscheiden, ob er lediglich ein Gebiet oder mehrere Gebiete gleichzeitig bewässern wollte.

Stemmtore

Bei Brücken und auf langen Geraden, wie hier bei Skarpåsen, kann man sogenannte Stemmtore sehen. Bei Reparationen waren Stemmtore notwendig, um den Kanal leeren zu können, da der Göta Kanal aus mehreren langen Strecken ohne Schleusen besteht. Ohne diese Tore hätte man während Reparationen enorme Mengen Wasser aus dem Kanal entfernen müssen. Die Stemmtore dienten auch als automatische Schließvorrichtungen bei einer größeren Leckage oder einem Erdbeben im Kanal. Die Stemmtore wurden durch den Wasserstrom geschlossen, dadurch konnten Überschwemmungen verhindert werden.

Nach Skarpåsen öffnet sich die Landschaft und große Äcker und Ebenen breiten sich aus.

Ljungs Östra

Die Rollbrücke „Ljungs Östra“ mit einem Gerippe aus Gusseisen wurde 1826 erbaut. Heute wird die Brücke nicht mehr benutzt, sondern liegt stets offen. Das Brückenwärterhaus, das früher Högåsa genannt wurde, stammt aus dem Jahr 1857, als es auf einer höheren Grundmauer umgebaut wurde. Im Frühling und im Herbst gibt es nämlich in der Gegend oft kräftige Überschwemmungen, und der unterirdische Gang bei der Brücke schaffte es nicht, die großen Mengen Schmelz- und Regenwasser wegzuleiten. Das Brückenwärterhaus wurde dadurch oft überschwemmt.

Schloss Ljung

Von der Brücke in Ljungs Östra führt eine lange Allee hinauf zum Gutshof Ljung. Das heutige Gebäude, entworfen vom Architekten Jean Eric Rehn, wurde in den 1780-er-Jahren fertiggestellt, nachdem Axel von Fersen der Ältere Besitzer von Ljung geworden war. Axel von Fersen war einer der bedeutendsten Personen des Landes: Reichsrat, Feldmarschall und Führer der Hutpartei. Nach seinem Tod im Jahr 1794 übernahm Sohn Axel von Fersen der Jüngere den Gutshof Ljung. Dieser war eng mit dem französischen Königshaus befreundet und hatte eine sehr intime Beziehung zu Königin Marie-Antoinette.

Der plötzliche Todesfall des Kronprinzen Karl August im Jahr 1810 führte zu einer Verbreitung von Gerüchten und Unruhen in der Hauptstadt. Allmählich hatte man dann herausgefunden, dass der Prinz mit größter Wahrscheinlichkeit einem natürlichen Tod zu Opfer gefallen war. Streitschriften und Flugblätter machten jedoch Axel von Fersen und dessen Geschwister für Konspirationen und Mord verantwortlich. Axel von Fersen wurde 1810 in Stockholm von einem aufgebrachten Pöbel und vor den Augen der Soldaten aus der Svea Leibgarde brutal erschlagen. Er wurde in der Kirche von Ljung begraben. Der kleine weiße Turm der Kirche kann man vom Kanal aus sehen.

(Auszug aus dem Buch "Göta kanal – den blåa vattenvägen genom Sverige", von Svan/Nordholm, 2004)

Auf der anderen Seite des Kanals, bei der großen Straße, befinden sich Ziegelruinen. Es handelt sich dabei um die Resten der Zuckerfabrik von Ljung, die von einer deutschen Firma gebaut worden war. Hier begann man um 1870 mit dem Anbau von Zuckerrüben und der Produktion von Zucker. Nach lediglich einigen Jahren musste jedoch der Betrieb wegen großen Verlusten eingestellt werden.

Zwischen dem Kanal und der Fernstraße 34 kann man ein Getreidemagazin aus den 1930-er-Jahren sehen. Heute befindet sich hier ein Museum mit unter anderem Spielzeugautos und Veteranenschiffen.

Ljungs Västra

Die nächste Brücke heißt Ljungs Västra. Bereits 1825 gab es hier eine Holzbrücke, die heutige Brücke stammt jedoch aus den 1980-er-Jahren. Diese Rollbrücke wird von Ruda aus ferngesteuert und besteht aus Rollen auf einem Betonfundament. Bei dieser Brücke befinden sich auch doppelte Stemmtore. Das Brückenwärterhaus wurde 1835 gebaut und ersetzte das alte Kalksteinhaus. Auf dem vorhandenen Steingrund wurde anstelle ein Holzhaus errichtet. Der Stall und die übrigen Nebengebäude wurde 1904 gebaut.

Baumpflanzen entlang des Kanals

Nachdem der Kanal fertig erstellt war, wurden entlang mehreren Strecken Bäume gepflanzt. Man testete verschiedene Baumarten wie Linde, Ahorn, Mehlbeerbaum und Esche. Mit dem Pflanzen von Bäumen wurde fortgesetzt. Besonders fleißig war man während den 1860-er Jahren, als tausende von Bäumen gepflanzt wurden. Zu jener Zeit gab es Bäume entlang der ganzen Strecke, außer an Stellen mit Waldgebieten gleich neben dem Kanal. Nach einiger Zeit merkte man jedoch, dass die Bäume auch Probleme schaffen konnten. An einigen Stellen wuchsen die Bäume nämlich so schnell, dass sich die Wurzeln in die Kanaldämme hineindrängten und diese so zerstörten. Dies führte zu teilweise schweren Lecks. An den schmalsten Stellen des Kanals war man deshalb gezwungen, viele der Bäume zu entfernen.

1999 begann die Kanalgesellschaft, entlang dem Kanal wiederum Baumalleen zu pflanzen. Heute werden jährlich ca. 100 Bäume gepflanzt, und die dazu meist verwendeten Baumarten sind Linde und Ahorn. Auf der Strecke zwischen der Brücke in Ljungs Västra und Sjöbacka kann man neu gepflanzte Bäume auf beiden Seiten des Kanals sehen.

Die Ellensteine

Entlang des gegrabenen Kanals stehen nummerierte Steine in geschlagenem Kalkstein. Die Fuhrmänner, die für die Zugtiere am Göta Kanal entlang verantwortlich waren, wollten natürlich für ihre Dienste bezahlt haben. Um das Vergütungssystem zu vereinfachen, wurden Ellensteine (alnstenaar) entlang der gesamten Kanalstrecke aufgestellt. Es wurden 143 Steine aufgestellt und zwischen jedem Stein waren es 594 Meter (1,000 Ellen = alnar). Die Miete für die Ochsen, die das Schiff 1,000 Ellen (alnar) zogen, war am Ende des 19. Jahrhunderts etwa acht "Öre" (1 Skr = 100 Öre).

Die Abstandberechnungen auf dieser Strecke gehen vom Leuchtturm in Borensberg aus, und die Ziffern auf den Steinen markieren also den Abstand von dort in Tausend Ellen.

Sjöbacka

Bei Sjöbacka wandert man bei der nächsten Brücke vorbei. Diese elektrische Rollbrücke stammt aus dem Jahr 1954 und wird, genau wie Ljungs Västra, von Ruda aus ferngesteuert. Die allererste Brücke in Sjöbacka wurde aus Holz gebaut und im

Jahr 1825 eingeweiht. Bevor das Brückenwärterhaus fertiggestellt war, wurde eine Baracke als Unterkunft verwendet. Diese Baracke war jedoch in schlechtem Zustand, weshalb man 1848 ein Haus errichtete.

Während 29 Jahren, zwischen 1898 und 1927, arbeitete und lebte Carl Gustaf Johansson in Sjöbacka. Dieser arbeitete nicht nur als Brückenwärter, sondern auch als Zimmermann und Vorarbeiter bei Baggararbeiten. Auch Carl Gustaf Johanssons Vorgänger, Johan Gustaf Säfström, arbeitete als Vorarbeiter.

Ein kurzes Stück nach Sjöbacka führt der Kanalweg auf einem schmalen Landstreifen, mit dem Kanal auf der linken Seite, und dem blauen Wasserspiegel des Norrbysees unten auf der rechten Seite. Auf der anderen Seite des Kanals bilden prachtvolle Eichen und hohe Buchen eine wunderschöne Parklandschaft. Beim Norrbysee gibt es einen kleinen Badeplatz und einen Rastplatz. Gönnen Sie sich eine Pause und ein erfrischendes Bad!

Die weißen Kanalschiffe

Mit etwas Glück können Sie während Ihrer Fahrradtour entlang des Göta Kanals eines der drei großen, weißen Kanalschiffe der Reederei „Rederi AB Göta Kanal“ sehen. Diese Schiffe verkehren zwischen Göteborg und Stockholm und in umgekehrter Richtung. Die Kanalgesellschaft „AB Göta kanalbolag“ ist nicht verantwortlich für Passagiertransporte, sondern kümmert sich im Auftrag des schwedischen Staates um den Unterhalt, die Bewahrung und die Entwicklung des Kanals. Sämtliche drei Schiffe sind gebaut, um exakt in die Schleusen des Kanals zu passen.

Die 1874 in der Motala erbaute M/S Juno ist das älteste der drei Schiffe, sowie auch das weltweit älteste Schiff mit Übernachtungsmöglichkeiten. 2003 wurde eine umfassende Renovierung durchgeführt, und seit 2004 steht das Schiff unter Denkmalschutz und wird somit als kulturhistorisch wertvoll angesehen.

M/S Wilhelm Tham ist genau wie M/S Juno in Motala erbaut worden, sie wurde 1912 vom Stapel gelassen. Das Schiff verfügt über 25 Kabinen verteilt auf drei verschiedenen Decks, was Platz für 50 Passagiere bietet. Auch „Thammen“, wie das Schiff liebevoll genannt wird, steht unter Denkmalschutz.

M/S Diana ist das jüngste der drei Schiffe und wurde 1931 in der Werft von Finnboda bei Stockholm erbaut. Im Gegensatz zu M/S Juno und M/S Wilhelm Tham sind der Speisesaal und der Salon zusammengebaut, somit eignet sich das Schiff bestens für Konferenzen und Treffen für bis zu 50 Personen. Auch M/S Diana steht unter Denkmalschutz.

Ruda

Die nächste Brücke, eine Rollbrücke, heißt Ruda und hat eine Spannweite von 7,5 m. Sie ist 15 m lang und 3,5 m breit. Gemäß Angaben ist die Brücke in Motala gebaut worden und hält eine Belastung von bis zu 2,5 Tonnen aus. Von hier aus werden auch die Brücken in Näs, Kungs Norrby, Sörby, Sjöbacka und Ljungs Västra ferngesteuert.

Das neue Brückenwärterhaus in Ruda war 1930 fertiggestellt und 1999 führte man eine vollständige Renovierung durch. Das ältere Haus aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts steht hier jedoch noch immer, es ist eines der ältesten bewahrten Kanalgebäude.

Als Karl Uno Fagerström 1977 als Schleusenwärter in Borensberg aufhörte, wurde eine Ära beendet. Bereits 1890 hatte nämlich Carl Fredrik Konrad Fagerström angefangen, als Brückenwärter in Ruda zu arbeiten. Bis 1920 war er tätig, danach übernahm der nächste Fagerström seine Arbeit. Karl Rudolf Fagerström war bis zu seinem Tod 1942 Wächter bei der alten Rollbrücke, der nächste Mann an den Hebeln war sein Sohn Karl Uno. 1962 wurde der letzte Fagerström nach Borensberg versetzt, wo er also bis 1977 arbeitete. Während den Jahren 1890 bis 1962, also während 72 Jahren, gab es hier in Ruda also einen Fagerström.

Die Schafe der Kanalgesellschaft

Nach der Brücke in Ruda, auf der anderen Seite des Kanals, befindet sich der Schafstall der Kanalgesellschaft. Hier hausen während dem Winterhalbjahr etwa 300 Schafe. Diese Tiere weiden während des Sommerhalbjahres entlang des Kanals und halten so die Kulturlandschaft offen und die Umgebung lebendig. Mit etwas Glück treffen Sie während Ihrer Fahrradtour auf einige der Schafe.

Sörby

Nach einigen wenigen hundert Metern erreicht man die Brücke von Sörby aus dem Jahr 1970. Wie bei vielen anderen Brücken des Kanals handelt es sich hier um eine Rollbrücke, die von Ruda aus ferngesteuert wird und aus Rollen auf einem Betonfundament besteht.

Das Brückenwärterhaus wurde 1927 gebaut. Das erste Wohnhaus in Sörby war aus Kalkstein gemauert und war mit großer Wahrscheinlichkeit sehr kalt während des Winterhalbjahres. Neben dem alten Haus befindet sich eine Schmiede, die vermutlich schon vor der Bauzeit des Kanals in Gebrauch war. 1997-1998 wurde die Schmiede vollständig und originalgetreu renoviert.

Brunneby

Nach Sörby macht der Kanal eine starke Linkskurve und schon bald kann man den Hof Brunneby auf der anderen Seite des Kanals wahrnehmen. Die Fassade des alten Herrenhofes mit Ahnen aus dem Ende des 13. Jahrhunderts zeigt zum Kanal. Hier gibt es auch eine Hofskirche aus dem 12. Jahrhundert, die man jedoch verfallen ließ.

1828 wurde eine neue Kirche für die Gemeinden Brunneby und Klockrike gebaut. Die alte Kirche wurde dem damaligen Besitzer des Hofes für 300 Reichstaler verkauft, sodass dieser die Kirche zuerst als Branntweinlager und später als Getreidelager nutzen konnte. Während vielen Jahren hat man versucht, die alte Kirche wieder aufzubauen. Als die Kirche von der Königlichen Schwedischen Akademie für Literatur, Geschichte und Altertümer gekauft und restauriert worden war, konnte die Stiftung Brunneby Kirche die neue Kirche 1977 einweihen. Diese kleine Kirche mit ihrer merkwürdigen Vergangenheit wird heute für verschiedene Musikveranstaltungen und Gottesdienste benutzt.

Mosterei Brunneby

1939 kam der jüdische Flüchtling Friedrich Matuner nach Brunneby. Er erhielt Arbeit als Gartenknecht und war verzweifelt über die großen Mengen Fallobst im Gras. In Europa herrschte Krieg, die Nahrungsmittel waren begrenzt und viele litten an Hunger. In Schweden aber ließ man Äpfel und Birnen am Boden liegen und verfaulen. Er begann, sich um das Obst zu kümmern und nach einigen Jahren gründete er zusammen mit dem Besitzer des Hofes eine Mosterei. Man produzierte Rohsäfte als Geschmackstoff für Medizin und verkaufte diese an schwedische Apotheken. Heute hat man in der Mosterei Brunneby eine umfassende industrielle Produktion von Säften, Mosten und Marmeladen. Zu den Kunden gehören in erster Linie der Lebensmittelhandel und Grossisten, das gesamte Sortiment wird aber auch im hofeigenen Laden verkauft.

(Auszug aus dem Buch „Göta kanal – den blåa vättenvägen genom Sverige“, von Svahn/Nordholm, 2004)

Nun sind es noch etwas mehr als drei Kilometer bis nach Borensberg. Genießen Sie also das letzte Stück bis zum Ziel Ihrer Fahrradtour! Der Kanal macht wiederum eine Kurve, dieses Mal nach links, und man erreicht Kungs Norrby.

Kungs Norrby

Die Brücke bei Kungs Norrby wurde bereits 1840 erbaut und wird von Ruda aus ferngesteuert. An dieser Stelle steht die Brücke jedoch erst seit 1964, als man die Brücke von Vassbacken in der Provinz Västergötland hierhin brachte.

Das Brückenwärterhaus wurde 1933 erbaut und ersetzte das Kalksteinhaus aus dem Jahr 1820. Während 60 Jahren war der Brückenwärter Per Kjerrman im alten Kalksteinhaus wohnhaft. Er arbeitete bei der Brücke von Kungs Norrby zwischen 1838 und 1898. Gegen Ende seiner Zeit als Brückenwärter erhielt Per Kjerrman von der Göta Kanal-Gesellschaft ein Jahreseinkommen von 185 Schwedischen Kronen. Er war jedoch auch Schmied, was ihm ein zusätzliches Einkommen gab.

Vor langer Zeit gab es hier in Kungs Norrby ein Schloss. Bereits im Jahr 1307 wird der Platz in einem von Carl Ulf geschriebenen Brief betreffend einer Erbteilung erwähnt. Im 15. Jahrhundert gehörte der Hof zum Vasageschlecht und im Jahr 1500 wurde hier ein Steinhaus gebaut. Der dänische Feldherr Daniel Rantzau plünderte das Schloss 1568 und setzte es in Brand. Das Schloss wurde jedoch wieder aufgebaut und konnte 1587 fertiggestellt werden. 1693 wurde das Schloss ein letztes Mal zerstört, und heute sind nur noch ein Hügel und einige bewahrte Kellerräume vorhanden.

Motala Ström

Parallel mit dem Kanal fließt nun auch der Fluss Motala Ström, von Motala durch die Seen Norrbysjön und Ljungsjön, an denen man bereits vorbeigewandert ist, und weiter bis zum See Roxen bei Berg, wo der Ausgangspunkt der Fahrradtour war. Vom See Roxen fließt Motala Ström weiter zum See Glan, durch Norrköping und erreicht schlussendlich Bråviken und die Ostsee. Selbstverständlich kann man sich fragen, wieso man nicht den bereits vorhandenen Wasserlauf benutzte, und anstelle eine völlig neue Streckung grub – mit allem, was das mit sich brachte. Die Strömung im Fluss Motala Ström war und ist jedoch viel zu stark, um als Transportweg für Schiffe dienen zu können.

Nach Kungs Norrby wandert man am zweiten Aquädukt des Kanals vorbei, das über die Fernstraße 34 zwischen Motala und Linköping führt. Dieses Aquädukt wurde 1993 im Zusammenhang mit der neuen Streckung der Fernstraße gebaut. Das Aquädukt wurde neben dem Kanal gebaut, um dann an den richtigen Platz geschoben zu werden. Die Arbeit war sehr kompliziert. Man musste das Wasser des Kanals leeren und anschließend 25 000 m³ Material von den Seiten und vom Grund des Kanals wegtransportieren.

Näs

Die nächste Brücke, ebenfalls eine Rollbrücke, heißt Näs und wurde 1844 erbaut. Das alte Brückenwärterhaus auf der nördlichen Seite des Kanals ist eine von wenigen noch vorhandenen ursprünglichen Kanalgebäuden, gebaut aus Stein um 1832. Das neue Haus befindet sich auf der südlichen Seite des Kanals und wurde 1936 fertiggestellt.

Nun folgen Sie einer hübschen Kanalstrecke mit mehreren Viehtoren, die daran erinnern, dass man hier auf Schafe treffen kann. Ein Viehtor ist eine Art Gitter im Boden, mit einem Zwischenraum zwischen dem Gitter und dem Boden. Dieses Gitter verhindert, dass insbesondere Huftiere passieren können und keine Tore oder Schranken benötigt werden.

Glashütte in Borensberg

Bald haben Sie nun die alte Glashütte von Borensberg erreicht. Der Betrieb wurde 1900 gestartet, während einer Hochkonjunktur mit einer starken Nachfrage nach Flaschenglas. Während den 1930-er-Jahren wurde die Glashütte von einer Genossenschaft mit Glasbläsern und Arbeitern als Teilhaber betrieben. Die Produktion war zeitweise sehr umfassend. Während einer 8-stündigen Schicht konnten 28 Männer, mit Hilfe von acht halbautomatischen Maschinen bis zu 14 000 Flaschen produzieren. 1952 wurde die Glashütte stillgelegt.

Heute sind die Gebäude renoviert und ein gutes Beispiel dafür, wie Betriebe, die einst neben dem Kanal gestartet wurden, heute neues Leben erhalten haben und den heutigen Kanalbedürfnissen wie Unterkünfte, Erlebnisse und Tourismus angepasst wurden. Bei der Glashütte von Borensberg gibt es heute ein Gästehaus, eine Kanuvermietung und ein Café.

(Auszug aus dem Buch „Göta kanal – den blå vattenvägen genom Sverige“, av Svah/Nordholm, 2004)

Schon bald geht die Fahrradtour ihrem Ende entgegen, zuerst aber wandert man am hübschen, achteckigen Lusthaus auf der anderen Seite des Kanals vorbei. Dieses Lusthaus wird manchmal „der Schrecken des Steuermanns“ genannt. Gleich nach dem Lusthaus wandert man an einem von Schwedens meist fotografierten Gebäuden vorbei, nämlich dem Göta Hotell.

Visionen am Wasser

„Tjuff-tjuff“ von Jonas Hellström, 2003

Die erste Kunstinstallation des Kunstprojektes „Visionen am Wasser“ entlang des Göta Kanals ist der Delfin „Tjuff-tjuff“ in Borensberg, eine 50 m lange Wasserskulptur, welche die Bewegungen eines Delfins im Wasser mit fünf spritzenden Wasserstrahlen im Kanal nachahmt.

Borensberg

Die Schleuse in Borensberg beendet den sogenannten Langkanal. Die Niveauschleuse heißt „*Nicolaus August*“ (der 4. Sohn von König Oscar I), hat eine Fallhöhe von lediglich 0,2 m und ist eine von insgesamt zwei Schleusen, die heute noch von Hand manövriert werden. Die Schleuse in Borensberg war die erste Schleuse, die vollständig unter schwedischer Leitung gebaut wurde.

Das alte Schleusenwärterhaus wurde im Jahr 1820 gebaut. Im Direktionsprotokoll ist zu lesen, dass ein Haus „aus Kalkstein und mit Ziegeldach“ in Husbyfjöl gebaut wird. Der Name Husbyfjöl kann man auch auf dem Giebel des Hauses lesen. Borensberg hieß nämlich bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts Husbyfjöl.

Bei der Einmündung des Sees Boren sind die alten Piere und der Leuchtturm bewahrt. Nach einer sorgfältigen Renovierung im Jahr 1994 konnte alles neu eingeweiht werden.

Bedienung am Göta Kanal

1876 stellte die Kanaldirektion neue Instruktionen für die „*Bedienung am Göta Kanal*“ fest. Der Schleusen- und Brückenwärter durfte seine Stationen nicht länger verlassen, als dass er „*ohne Verspätung ankommende Schiffe bedienen konnte*“. Ebenfalls sollte er „*die Schleuse und Brücke sorgfältig pflegen, und sich stets aufmerksam um die Reinigung wie auch das Schneeschaufeln neben der Schleuse kümmern, sodass keine Hindernisse den Verkehr stören konnten*“. Weiter war in diesen Instruktionen folgendes zu lesen: „*Der Wärter darf nicht erlauben, dass Schiffe bei Schleusenpforten oder Schranken festlegen. Er soll mit äußerster Aufmerksamkeit beobachten, dass keine durch den Schiffer versuchte Beschädigungen an Schleuse, Brücke oder einem Kanalgebäude vorkommen, sowie, falls solches passiert, dies unmittelbar und bevor das Schiff durchgelassen wird, dem Distriktsvorsteher zu melden.*“ Diese Verhaltensregeln bestanden aus insgesamt sechs Seiten und wurden mit der Aufforderung abgeschlossen, diese an der Wand festzumachen.

Sie haben nun das Ziel der Fahrradtour erreicht. Wir hoffen, Sie haben die Tour genossen, und dass Sie viele unvergessliche Erlebnisse und Eindrücke mit nach Hause nehmen. Vielleicht haben Sie etwas Neues über das größte kulturhistorische Bauwerk Schwedens, den Göta Kanal, dazugelernt. Jährlich befahren bis zu 3 000 Schiffe den Kanal und das Gebiet wird jede Saison von ungefähr drei Millionen Touristen besucht. Sie sind nun einer von diesen und wir hoffen, dass Sie den Göta Kanal bald wieder besuchen! Herzlich willkommen!

Fremdenverkehrsbüros am Göta Kanal

Sjötorp - Karlsborg

Sjötorps Turistbyrå, 0501-514 34
Mariestads Turistbyrå, 0501-75 58 50
Töreboda Turistbyrå, 0506-101 30
Infocenter Karlsborg, 0505-173 50

Motala - Mem

Motala Turistbyrå, 0141-10 12 05
Visit Linköping, 013-190 00 70
Upplev Norrköping, 011-15 50 00
Söderköpings Turistbyrå, 0121-181 60

Lesen Sie mehr über den Göta Kanal auf www.gotakanal.se