



Fahrradfahren entlang des Göta kanal

Sjötorp - Tåtorp



Fahrradfahren entlang des Göta Kanals Sjötorp - Tåtorp

In Ihrer Hand halten Sie einen Reiseführer über den Göta Kanal, eines von Schwedens größten Bauwerken aller Zeiten. Dieses Material wird Sie von Sjötorp am See Vänern bis nach Tåtorp am See Viken 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 verlaufen. Sie folgen dem mit Kies belegten und autofreien Leinpfad, und haben den Kanal stets neben sich. Die Strecke zwischen Sjötorp und Tåtorp beträgt 35 km und der Höhenunterschied ist insgesamt 48 m. Entlang der Strecke gibt es mehrere Rastplätze, 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.

Sjötorp

Die Pforte zum See Vänern ist ein idyllisches, kleines Dorf. Baltzar von Platens Plan war, Sjötorp zu einer größeren Stadt zu machen, was nie verwirklicht wurde. Hierhin kommen Touristen, um die spezielle Atmosphäre und die wunderschöne Umgebung entlang des Kanals und dem Strand des Sees Vänern zu genießen.

Die erste Schleuse, die sogenannte Seeschleuse, führt die Schiffe vom See Vänern hinein ins Schleusensystem des Göta Kanals. Der Name der Schleuse ist „*die Konstitution*“, nach der neuen Regierungsform, die in Kraft getreten war, nachdem König Gustav IV Adolf vom Thron gestützt worden war. Auf der Ostseite der Schleuse steht ein Steintisch, an dem König Karl XIV Johan am 23. September 1822, während der Einweihung der Weststrecke des Göta Kanals, gemäß Legende sein Frühstück eingenommen haben soll.

Vor der Brücke über die Landstraße, die durch Sjötorp führt, liegt das nächste Schleusenpaar, Sjötorp 2-3. Sjötorp 2 hat den Taufnamen „*Der Adel*“ erhalten, und Sjötorp 3 folglich „*Die Priester*“. Dies ist die erste Doppelschleuse des Kanals, mit einer Fallhöhe von insgesamt 4,8 m.

Nach der Brücke erreicht man das Hafenbassin mit dem Gästehafen für Kleinboote. Während dem Bau des Kanals wurde hier eine Werft errichtet. Hier gab es eine Schmiede und ein Trockendock für Schiffsreparaturen. Heute wird die Werft als Werkstatt für Reparaturen im westlichen Teil des Kanals genutzt.

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.

„*Wassertreppe*“ von Bengt Olson, 2007

Während des 175-Jahre-Jubiläums in Sjötorp wurde diese große Skulptur enthüllt. Sie soll an die 58 000 Menschen erinnern, die in den Jahren 1810 bis 1832 mit ihren 116 000 Händen den Göta Kanal zwischen Sjötorp und Mem gegraben haben. Die Skulptur, hergestellt aus Granitsteinblöcken aus der Provinz Bohuslän, steht neben der alten Werft in Sjötorp.

Vor der nächsten Schleuse passiert man eine moderne Klappbrücke, über welche eine Fernstraße führt. Die darauffolgende Doppelschleuse heißt Sjötorp 4-5. Sjötorp 4 hat den Taufnamen „*Die Bürger*“ erhalten, und Sjötorp 5 somit... „*Die Bauern*“. Zusammen mit der Doppelschleuse Sjötorp 2-3 bilden Sjötorp 4-5 die „*Die vier Reichsstände*“. (Adel, Priester, Bürger und Bauern)

Sjötorp 6, „*Die Landwirtschaft*“ genannt, ist eine Einzelschleuse mit einer Fallhöhe von 2,4 m. Bei der sechsten Schleuse im Schleusensystem von Sjötorp steht ein einzigartiges Schleusenwärterhaus. Vermutlich wurde das Haus in den 1810-er Jahren erbaut. Die ältesten dieser Schleusenwärterhäuser wurden in Naturstein erbaut, so auch dieses. Im Winter war es stets kalt in diesen Häusern. Dies ist der Grund, weshalb viele Häuser abgerissen, und durch Holzhäuser ersetzt wurden. Das neue Haus wurde 1921 erbaut und ist größer als die meisten der Kanalhäuser.

Nach etwa einem Kilometer macht der Kanal eine scharfe Kurve nach rechts, die sogenannte „Butterbrotkurve“. Nach dieser Kurve taucht die nächste Doppelschleuse auf, Sjötorp 7-8. Sjötorp 7 heißt „*Das Bergwerk*“, Sjötorp 8 „*Der Handel*“. Das Haus, in dem der Schleusenwärter wohnhaft war, wurde 1895 auf einem Granitsockel erbaut. Als man die Steinhäuser in den 1890-er Jahren durch Holzhäuser ersetzte, wurden Holzverzierungen an den Häusern beliebt. An diesem Haus ist dies deutlich zu sehen.

Nun folgt eine etwa zwei Kilometer lange Fahrradstrecke, bevor man die Brücke von Rogstorp erreicht. Gleich nach der Brücke kann man auf dem Acker auf der rechten Seite einen großen Stein erblicken, dessen Form an einen Wacholderbeerenbusch erinnert. Es handelt sich dabei um einen über 1000 Jahre alten Runenstein mit Kreuzzeichen und Tierreliefs.

Die Ellensteine

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).

Lyrestad

Nach einigen weiteren Kilometern erreicht man Lyrestad, ein Dorf mit etwa 450 Einwohnern. Nicht weniger als drei Brücken über den Kanal gibt es in Lyrestad – für die Eisenbahn, die Landstraße und die Fernstraße E20. Auch hier erwartete von Platen, dass sich eine größere Stadt entwickeln würde... jedoch ging auch dieser Traum nicht in Erfüllung.

Das große Kanalmagazin in Lyrestad wurde in den Jahren 1823 und 1824 erbaut. Während vielen Jahren wurde das Magazin als Umlade- und Verwahrungsplatz für Waren genutzt, welche von hier aus weitertransportiert wurden. Seit den 1970-er Jahren gehört das Magazin dem Heimatverein von Lyrestad. Man hat das Gebäude renoviert und darin ein Museum eröffnet.

Norrkvarn

Nach Lyrestad geht die Fahrradtour ungefähr zwei Kilometer weiter nach Norrkvarn, wo es zwei Schleusen gibt. Die untere Schleuse heißt „*Samuel Bagge*“, die obere „*Die Handwerke*“. Gleich neben der oberen Schleuse auf der westlichen Seite befindet sich der Kalkschuppen, in dem es eine Ausstellung über die Bedeutung von Norrkvarn während der Kanalbauzeit zu sehen gibt. Von hier aus führt ein ca. 500 m langer, markierter Wanderweg mit Schildern, die über die Kulturgeschichte und Natur der

Gegend informieren. Gleich nach der oberen Schleuse führt eine Rollbrücke für Autos über den Kanal.

Die Arbeitsstation in Norrkvärn, 1810-1823

Die Arbeitsstation in Norrkvärn war ausgesprochen wichtig für den Bau des Kanals. Von hier aus sollten 5,8 km des Kanals fertiggestellt werden. In Norrkvärn musste man viele technische Probleme bewältigen. Gewässer mussten umgeleitet werden, das Moor von Fredsberg musste entwässert und hohe Dämme errichtet werden. 200 m südlich der Brücke befindet sich die Mühle aus dem Jahr 1927. Die Mühle mit ihren vier Stockwerken wurde an einem Platz erbaut, an welchem sich schon früher eine Mühle befunden hatte. 2004 wurde das Gebäude vollständig renoviert und heute ist hier die Hotel- und Konferenzzentrale Norrkvärn untergebracht.

Visionen am Wasser

„Rosarotes Echo – inneres Feuer“ von Katarina Norling 2012

Die Künstlerin beschreibt ihr Kunstwerk am Göta Kanal wie folgt:

„Das Kunstwerk „Rosarotes Echo – inneres Feuer“ ist ein Portal in die Natur. Wenn jedoch der Kanal still liegt, spiegelt sich das Portal und dessen Flammen und Gegenstände im Wasser. Dann führt das Portal direkt ins Wasser...“

Nach Norrkvärn radelt man ungefähr zwei Kilometer, bis man die nächste Doppelschleuse in Godhöggen erreicht. Die elfte Schleuse des Kanals heißt *„Die Wissenschaften“*, wurde 1822 erbaut und hat eine Fallhöhe von 5,1 m. Nach weiteren zwei Kilometern erreicht man Riksberg und die Dreifachschleuse *„Baltzar von Platen“*, genannt nach dem Gründer des Kanals. Diese Schleusentreppe hat eine gesamte Fallhöhe von 7,5 m. Kurz vor Riksberg wandert man an einer Rollbrücke vorbei.

Hajstorp

Hajstorp bietet die letzte, große Steigung, bevor der Kanal wieder abflacht und bald seinen höchsten Punkt erreicht. Hier gibt es die Doppelschleuse Hajstorp Nedre, auch *„Kriegsmacht“* genannt, sowie die Doppelschleuse Hajstorp övre, auch *„Thomas Telford“* genannt, nach von Platens schottischem Ratgeber. Zusammen haben diese vier Schleusen eine Fallhöhe von 10,1 m. Vom See Vänern bis nach Hajstorp sind nun die Schiffe also insgesamt 48 m hinaufgeklettert.

Im September 1822 wurde der westliche Teil des Kanals in Hajstorp eingeweiht. Zu diesen Festlichkeiten durfte Hajstorp zum ersten Mal einen schwedischen König willkommen heißen. König Karl XIV Johan erreichte Hajstorp abends um 18 Uhr, am 23. September, und wurde mit lautstarkem Jubel empfangen. Anschließend wartete ein Nachtessen und weitere Festlichkeiten auf den König. Später an jenem Abend durfte Baltzar von Platen das blaue Band des Königlichen Seraphinenordens entgegennehmen. Hundert Jahre später besuchte ein weiterer König Hajstorp,

nämlich König Gustav V. Anfangs des 20. Jahrhunderts hatte man in Hajstorp einen Gedenkstein erstellt. Während dem 100 Jahre-Jubiläum legte der König eine Platte mit seiner Signatur zum Stein.

In Hajstorp kann man eine von wenigen, noch immer bewahrten Rollbrücken aus der Werkstatt von Motala bewundern.

Während fast 125 Jahren war Hajstorp der Hauptort für die Werkstätten der Kanalgesellschaft auf der westlichen Seite des Kanals. Heute ist im Schleusenwärterhaus ein Café und ein Gästehaus untergebracht. Die Fahrradtour geht in westliche Richtung weiter und schon bald ist die feudale Holzvilla mit zwei kleinen Gartenhäusern zu sehen. Die Villa wird „Lahrins Pavillons“ genannt, und es handelt sich dabei um das Wohnhaus des damaligen Kanalingenieurs. Im alten Hafensmagazin auf der anderen Seite des Kanals betreibt der Heimatverein zusammen mit einem Kunsthandwerkerverein ein Museum sowie Verkauf von Kunsthandwerkgegenständen.

Neben dem Leinpfad zwischen der Ingenieursvilla und der Schmiede steht der anfangs des 20. Jahrhunderts erstellte Gedenkstein.

Nun liegt eine 4,5 km lange Fahrradstrecke nach Töreboda vor Ihnen. Entlang dieser Strecke gibt es keine Schleusen, jedoch zwei Rollbrücken – eine in Lövsängen und die nächste in Gastorp. Bei diesen Brücken stehen dazugehörige Brückenwärterhäuser. Heute werden die meisten dieser Häuser an Privatpersonen vermietet, in einigen davon, wie zum Beispiel in Hajstorp, sind Gewerbe einquartiert.

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.

Auf der Strecke zwischen Gastorp und Töreboda wurden auf beiden Seiten des Kanals Bäume angepflanzt, insbesondere Mehlbeerbäume. 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.

Die Brüder John und Nils Ericsson

Im Juli 1810 reiste der ehemalige Grubenaufseher Olof Ericsson nach Forsvik. Seine beiden Knaben, Nils und John, waren zu jenem Zeitpunkt acht und sieben Jahre alt. John hatte schon sehr früh ein ausgeprägtes Interesse für das Zeichnen von Modellbauten. So hatte er mit sechs Jahren unter anderem eine detailreiche Miniatur einer Grube angefertigt.

1815 wurde in Tåtorp die Kanalschule gegründet, die erste höhere technische Ausbildung des Landes. Nachdem die Brüder Nils und John als Kadetten im mechanischen Verband der Flotte angenommen worden waren, durften sie sich in Tåtorp ausbilden lassen. Hier lernten Sie unter anderem Planimetrie, Geometrie und die Kunst, mit Lavierung mechanische Teile auf einem Plan zu schattieren oder Niveauunterschiede auf Karten zu schaffen.

Baltzar von Platen erfuhr von der großen Geschicklichkeit der Brüder, und bereits im Alter von 12 Jahren erhielt John die Verantwortung über die enorme Arbeit mit dem Zusammenstellen von sämtlichen Plänen für den westlichen Teil des Kanalbaus. Später bekam John Arbeit als stellvertretender Nivellierer bei der Arbeitsstation Riddarhagen, und danach war er verantwortlich für die Nivellierung in Töreboda und Rotkilen. Dies bedeutet, dass mehrere hundert Männer auf die Anweisungen eines jungen Knaben angewiesen waren. John Ericsson wurde später noch bekannter, nachdem er den Propeller erfunden und das Panzerschiff *Monitor* entwickelt hatte. Dieses Panzerschiff wurde von der amerikanischen Nordstaatsflotte verwendet, um die Südstaaten zu besiegen. Nils Ericsson blieb in Schweden und war unter anderem beim Ausbau des Trollhättekanals beteiligt. Er erhielt auch den Auftrag als Baumeister für die Stammbahn, als das Eisenbahnnetz entwickelt werden sollte.
(Auszug aus dem Buch „Göta kanal – den blå vattenvägen genom Sverige“, von Svahn/Nordholm, 2004)

Töreboda

Nach Gastorp erreichen Sie schon bald das Städtchen Töreboda. Zuerst werden Sie den Gästehafen von Töreboda sehen, und auf der Nordseite des Kanals den Campingplatz mit seinen Ferienhäusern und der Außenbadanlage. Folgen Sie der Schilderung und überqueren Sie den Kanal auf der Landstraßenbrücke. Im Brückenhaus von Töreboda hat der Brückenwärter viele Brücken zu bedienen. Von hier aus werden folgende Brücken ferngesteuert: Lövsäng, Gastorp, die Landstraßenbrücke von Töreboda, die Eisenbahnbrücke sowie Rotkilen.

Etwa 9 000 Menschen leben in der Gemeinde Töreboda. Zur Gemeinde gehören auch die Ortschaften Moholm und Älgarås. Kennzeichnend für Töreboda ist, dass sich hier der wenig verkehrsreiche Kanal und die westliche Stammbahn, mit Schnellzügen

zwischen Göteborg und Stockholm, kreuzen. Töreboda wird von abwechslungsreicher Wirtschaft mit mehreren großen Industrien geprägt.

Als der Kanal gebaut wurde, war die Eisenbahn noch nicht vorhanden. Diese kam erst im Jahr 1859. Während langer Zeit war Töreboda ein blühender Handelsplatz, da sich die Eisenbahn und der Kanal in positiver Weise ergänzten und hier mehrere Umlademagazine errichtet wurden. Viele Reedereien hatten enge Zusammenarbeit mit der Eisenbahngesellschaft, und es war nicht erstaunlich, dass der Eingang zum großen Bahnhofsgebäude von Töreboda auf der Kanalseite erbaut wurde, da dort die meisten Transporte entgegengenommen wurden.

Gleich nach der Eisenbahnbrücke und dem Bahnhofsgebäude kann man den Kanal mit Lina, der kleinsten Fähre Schwedens, überqueren.

Lina – die kleinste Fähre Schwedens

Die Initiative zu einer regelmäßigen Bootsverbindung über den Göta Kanal kam nicht von einem Seefahrer, sondern von einem pensionierten Lokomotivenführer. Oskar Lindhult wurde 1857 geboren und wurde 1917 pensioniert. Nach ein paar Jahren brauchte Oskar eine Beschäftigung. Er wusste, dass die Bewohner von Börstorp, auf der anderen Seite des Kanals, stets einen langen Umweg unter die Füße nehmen mussten, um ins Stadtzentrum zu gelangen. 1919 eröffnete er die erste Fährverbindung, mit einem kleinen aus Eichenholz gebauten Schiff, welches er höchstpersönlich ruderte und steuerte. Für seine Mühe verlangte er 5 Öre pro Person und Einzelfahrt. Auf diese Weise hatte Oskar eine Beschäftigung und einen Zeitvertreib, und machte gleichzeitig das Leben vieler Einwohner von Töreboda etwas einfacher.

In den 1940-er Jahren übernahm die Gemeinde Töreboda die Fähre.
(Auszug aus dem Buch „Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige“, von Svahn/Nordholm, 2004)

Beim Stadtrand von Töreboda kommt man an der Rollbrücke von Rotkilen vorbei. Hier muss man den Kanal wiederum überqueren, um weiterradeln zu können. Gleich neben dem Kanal befindet sich ein mit Stein besetzter, unterirdischer Gang, der es für kleine Bäche möglich macht, am Kanal vorbeizukommen.

Bevor Sie die nächste Brücke bei Jonsboda erreichen, haben Sie nun eine ungefähr fünf Kilometer lange Fahrradstrecke durch hübsche Landwirtschaftsgegend vor sich.

Gegrabener Kanal

Der westliche Teil des Göta Kanals besteht aus 37 km, und der östliche Teil aus 50 km von Hand gegrabenem Kanal. Die Erdenmassen sollen einem 5 m hohen und 1 m breitem Damm von Treriksröset in Lappland bis nach Smygehuk in Südschonen entsprechen. Nicht unmöglich! Der Kanal ist 3 m tief, 26 m breit

auf der Oberfläche und 14 m breit auf dem Grund. Die Massen wurden zum Bau von Dämmen verwendet, sodass Überschwemmungen vorgebeugt werden konnten.

(Auszug aus dem Buch „Göta kanal – bilder från västra linjen“ von Owe E Hermansson, 2002)

Brückenwärterhaus in Jonsboda

1880 wurde in Jonsboda ein neues Brückenwärterhaus aus Holz erbaut. Carl Andersson war der Erste, der ins Haus einzog. Der Brückenwärter und Schmied blieb 43 Jahre lang auf seinem Posten, ab 1858 bis zu seinem Tode im Jahr 1901. Danach war hier Anders Gustaf Engren während 19 Jahren tätig, auch er war Schmied. Der nächste Brückenwärter hieß Svensson, wiederum ein Schmied. Dieser wohnte hier zwischen 1920 und 1952. Seit 1965 wird die Brücke von Jonsboda vom Brückenwärter in Stång fernbedient.

(Auszug aus dem Buch „Göta kanal – bilder från västra linjen“, von Owe E Hermansson, 2002)

Heute ist im Brückenwärterhaus von Jonsboda ein gemütliches Café einquartiert. Hier muss man den Kanal wiederum überqueren, um auf dem alten Leinpfad weiterradeln zu können. Die Strecke nach Vassbacken ist 3,5 Kilometer lang. Zuerst geht man jedoch an der Rollbrücke von Stång vorbei, von wo aus man die Brücken in Jonsboda und Vassbacken bedient.

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.

Vassbacken

Von Jonsboda aus radelt man entlang des Kanals und bei Stång vorbei und erreicht dann Vassbacken. Dieser Ort ist eine Oase in der Landschaft, heute gibt es hier ein Café, einen Campingplatz und ein Gästehaus. Damals aber war der Ort, wie so manche Ort entlang des Kanals, ein bedeutender Umladeplatz. In der Umgebung von Vassbacken gab es mehrere große Höfe. Hier in Vassbacken ladeten die Getreideanbauer ihre Waren ein und aus und im heutigen Café befand sich ein Lagerraum. Ebenfalls gab es hier ein größeres Magazin, das heute jedoch abgerissen ist.

Das Posthaus in Vassbacken

Zwischen 1830 und 1864 gab es hier ein Posthaus, das Wassbacken genannt wurde. Nachdem der westliche Teil des Göta Kanals eingeweiht war, entwickelte sich Vassbacken zu einem Knotenpunkt, wo sich der Kanal und die alte Landstraße kreuzten. Die Postkutsche zwischen Wanäs am See Vättern (die heutige Stadt Karlsborg) und Mariestad, dem Sitz des Regierungspräsidenten des Gebietes, machte hier Halt. Ein kleines Haus auf dem Hof des Schleuseninspektors wurde mit Gittern versehen und wurde zum Postbüro, mit dem Schleuseninspektor als Postmeister. Heute betreibt der Heimatverein von Moholm ein Museum im ehemaligen Postbüro. Hier gibt es Ausstellungen über den Göta Kanal und die Postgeschichte von Vassbacken.

Der Bergkanal – Lanthöjden

Nachdem man nun Vassbacken hinter sich gelassen hat, sind es nur noch fünf Kilometer bis nach Tåtorp, dem Ziel der Fahrradtour. Nach etwa einem Kilometer erreicht man den Bergkanal, diese Strecke des Kanals wurde in den Jahren 1931 bis 1933 gebaut, und die 900 m lange und enge Passage um Lanthöjden herum wurde dadurch um die Hälfte kürzer gemacht. Diese Maßnahme wurde mit Freude entgegengenommen, insbesondere von größeren Schiffen, da die enge Kurve immer wieder großes Elend wie z. B. kaputte Propeller und mühsamer Gegenverkehr verursacht hatte. Die alte Strecke ist heute nicht mehr befahrbar für größere Schiffe, da es mehrere feste Fußgängerbrücken gibt. Mit dem Kanu aber ist es nach wie vor möglich, die alte Strecke zu befahren. Auf der Insel, die während dem Bau der neuen Strecke gebildet wurde, steht ein Obelisk, der den höchsten Landpunkt des Göta Kanals, 91 Meter über dem Meeresspiegel, symbolisiert.

Visionen am Wasser

„Der Knabe“ von Bianca Maria Barmen, 2009

Auszug aus der Motivierung der Jury:

„Bianca Maria Barmen erinnert mit ihrer Skulpturengruppe an eine wirkliche Geschichte, die vom Transport des Steinobelisken nach Lanthöjden erzählt. Dieser Obelisk steht auf 91 Meter über dem Meeresspiegel und markiert den höchsten Punkt des Göta Kanals, zwischen Tåtorp und Vassbacken in der Gemeinde Töreboda. Die Künstlerin visualisiert im Kunstwerk auch ihre eigenen Erlebnisse auf dem Kanal während Ihrer Kindheit...“

Die Strecke bei Lanthöjden vorbei unterscheidet sich sehr von der bisherigen Fahrradtour durch flache Weide- und Ackerlandschaft. Hier radelt man durch Wälder und über Hügel, und gleich neben dem Kanal wachsen Farnkraut sowie Heidel- und Preiselbeerengestrüpp. Die Strecke von Lanthöjden nach Tåtorp gehört zum Bergkanal. Hier mussten die Kanalarbeiter das Urgebirge durchsprengen. Der Bau der Strecke dauerte sieben Jahre.

Tåtorp

Tåtorp, von wo aus der See Viken die Kanalfahrer weiter nach Forsvik und Karlsborg führt, ist das Ziel der Fahrradtour. Hier steht der Signalmast, der früher bei Lanthöjden zu sehen war. Ebenfalls gibt es hier eine von insgesamt zwei Schleusen, die heute noch von Hand manövriert werden. Die zweite befindet sich in Borensberg in Östergötland. Die Schleuse hier in Tåtorp wurde 1814 erbaut und erhielt den Namen *Daniel Thunberg*, zu Ehren des Mannes, der die ersten Pläne für den Kanalbau geschaffen hatte. Bei der Schleuse handelt es sich um eine sogenannte Niveauschleuse, die den Wasserstand zwischen dem Kanal und dem See Viken regelt. Die Fallhöhe der Schleuse beträgt 0,2 m.

Sie haben nun das Ziel der Fahrradtour erreicht. Wir hoffen, Sie haben das Fahrradfahren 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