



Cykla längs Göta kanal

Sjötorp - Tåtorp



Cykla längs Göta kanal Sjötorp - Tåtorp

Du håller i din hand en guide om ett av årtusendets svenska byggnadsverk, Göta kanal. Denna guide kommer leda dig från Sjötorp vid Vänern till Tåtorp vid sjön Viken och ge dig intressant information under din cykeltur. Information om vattenvägen, slussarna, broarna och historiska fakta som kan vara spännande att ta del av. Du står just nu inför ett spännande äventyr och en upplevelse utöver det vanliga i en fantastisk natur och miljö och där historiens vingslag när som helst kan smeka dig i nacken, välkommen!

Cykelturen

Att cykla längs Göta kanal är mycket enkelt, man följer den grusade dragvägen, som är bilfri, och har hela tiden kanalen under uppsikt. Från Sjötorp till Tåtorp är det 35 kilometer och höjdskillnaden är totalt 48 meter. Utmed sträckan finns flera rastplatser, matställen som serverar lunch och tillgång till toaletter.

Göta kanalhistoria

Göta kanal är ett av de största byggnadsprojekt som någonsin genomförts i Sverige. Kanalen sträcker sig från Sjötorp vid Vänern till Mem vid Slätbaken och är 190 km lång och har 58 slussar. Av sträckan är 87 km grävd kanal. De mindre sjöarna man passerar på vägen utgör 103 km av kanalens längd.

Kanalen började byggas 1810 under ledning av viceamiral Baltzar von Platen. För bygget användes indelta soldater från hela landet. De första spadtagen togs i Motala. Samtidigt startade man i Forsvik och i Sjötorp. Tre år senare var kanalens första slussen klar i Forsvik. Ytterligare fyra år senare var det segelklart mellan Motala och Hajstorp.

Det tog lång tid att bygga kanalen. Sammanlagt 58 000 män; svenska soldater, ryska desertörer (200 st) och en del privata arbetare slet med byggandet. Västgötadelen mellan Sjötorp och Karlsborg stod klar 1822, och tio år senare, 1832, kunde den resterande sträckan mellan Motala och Mem invigas, och hela Göta kanal var därmed färdigbyggd.

Sjötorp

Porten mot Vänern är ett idylliskt litet samhälle. Baltzar von Platen hade dock större planer för Sjötorp, som skulle ha blivit en stad. Så blev nu inte fallet, men läget vid kanalen och Vänerstranden gör att många turister gärna stannar till och njuter av de vackra omgivningarna och upplever den speciella miljön i Sjötorp.

Den första slussen, sjöslussen, som släpper in båtarna från Vänern i kanalsystemet heter *Konstitutionen* och är döpt efter den nya regeringsformen som antogs efter det att Gustav IV Adolf störtats från tronen. På öster sida om slussen finns ett stenbord,

här lär kung Karl XIV Johan inmundigat sin frukost den 23 september 1822 i samband med västgötadelens invigning.

Innan bron över landsvägen som går genom Sjötorp ligger nästa slusspar, Sjötorp 2-3. Sjötorp 2 har fått dopnamnet *Adeln* och Sjötorp 3 följaktligen *Prästerna*. Detta är kanalens första dubbelsluss med en fallhöjd på totalt 4,8 meter.

Familjen Thörn

År 1899 tillträdde Anders Thörn befattningen som sluss- och brovakt i Sjötorp. Två slussar och en bro, tjänstebostad och fri vedbrand. Båtarna gick natt och dag, sömndrucken skulle slussvaktaren ut, öppna tappluckor, vänta på jämnvatten, upp med porten. Thörn hade en dubbelsluss, bron var lättare. Den vevades för hand och kunde skötas av fru Thörn och senare av barnen. Att det fanns en familj som kunde stötta upp, var närmast en förutsättning. Det gällde bara att orka med den stora veven. Trots det oregelbundna arbetat och slitet, gav det ändå en viss - outtalad - status. Om inte annat, gavs chansen att bära uniform vid högtidliga tillfällen. Åren 1930-1952 hade sonen Gustav samma arbete. Båda var dessutom snickare.

(Utdrag ur Göta kanal - bilder från västra linjen av Owe E Hermansson 2002)

Efter landsvägen ligger den stora sjöbassängen med gästhamn. I samband med kanalbygget uppfördes Sjötorps Varv, här fanns en smedja och en torrdocka som användes för reparationer av båtar som trafikerade kanalen. Idag fungerar varvet som verkstad för kanalreparationer på kanalens västgötadel.

Visioner vid Vatten

Konstprojektet Visioner vid Vatten gör ordentliga avtryck längs Göta kanal sedan några år tillbaka. En årlig konståvling har resulterat i permanenta konstgestaltningar eller utsmyckningar i "kanalkommunerna".

Visioner vid Vatten är ett samarbete mellan AB Göta kanalbolag, Regionförbundet Östsam, Västra Götalandsregionen samt kommunerna Norrköping, Söderköping Linköping, Motala, Karlsborg, Töreboda och Mariestad. Projektet samarbetar också med Statens konstråd.

"Vattentrappa" av Bengt Olson, 2007

Vid 175-årsjubileet i Sjötorp avtäcktes den stora skulpturen till minnet av de 58 000 personer som med sina 116 000 händer grävde Göta kanal, från Sjötorp till Mem, under åren 1810 till 1832. Trappan består av stenblock i bohusgranit. Skulpturen finns vid varvsbassängen i Sjötorp.

Innan nästa sluss passeras kanalen av en modern klaffbro som leder riksvägen över kanalen. Nästa dubbelsluss är Sjötorp 4-5, Sjötorp 4 har fått dopnamnet *Borgarna* och Sjötorp 5 heter då förstås ... *Bönderna*. Tillsammans med Sjötorps sluss 2-3 utgör

slussen 4-5 en enhet, de bildar "Rikets fyra stånd" (adel, präster, borgare och bönder).

Sjötorp 6 är en enkelsluss med en fallhöjd på 2,4 meter, slussens namn är *Jordbruket*. Här vid Sjötorps sjätte sluss finns en unik slussvaktarstuga. Förmodligen byggdes huset redan på 1810-talet. De allra äldsta slussvaktar-boplatserna uppfördes ofta i natursten, så även denna. Dessa stugor var väldigt kalla om vintern, vilket är förklaringen till att nya hus byggdes och de gamla revs. Den nya stugan uppfördes 1921. Den är byggd i trä och större än de flesta kanalhus.

Efter cirka en kilometer gör nu kanalen är tvär sväng åt höger, detta är den så kallade Smörgåsekröken. Efter denna krök återfinns dubbelslussen Sjötorp 7-8, Sjötorp 7 är döpt till *Bergsbruket* och Sjötorp 8 heter *Handeln*. Stugan som slussvakten bodde i uppfördes 1895, den är byggd på en sockel av huggen granitsten. När stenhuset började ersättas av trähus på 1890-talet frodades snickarglädjen, detta ser man tydligt på denna stuga.

Niklas Nilsson

I över 50 år arbetade Niklas Nilsson som slussvakt vid Sjötorp 7-8. Han började sitt arbete den 1 april 1857 och slutade samma datum 1912. Vid två tillfällen belönades han med Patriotiska Sällskapets Medalj. Första gången var redan 1882 då Nilsson fick den mindre medaljvarianten. År 1906 bevärdigades han dock med den större.

Nu följer en cykelsträcka på cirka två kilometer innan man kommer fram till Rogstorp med sin bro. Efter bron kan man på åkern till höger se en stor sten som till formen liknar en enbuske. Detta är Rogstorpsstenen, en runsten som är över 1 000 år gammal med korsmärkning och djurreliefer.

Alnstenarna

Skjutskarlarna som förr i tiden drog segelskutorna genom kanalen med hjälp av oxar, ville förstås ha betalt för sina tjänster. För att förenkla ersättningssystemet placerades alnstenarna ut längs hela kanalsträckan. Det fanns 143 stenar resta och mellan varje sten är det 594 meter (1 000 alnar). Hyran för ett par oxar som drog fartyget 1 000 alnar vid 1800-talets slut var cirka 8 öre. Idag finns alla stenar bevarade och renoverade på västgötasidan, men tyvärr inte på östgötasidan.

Lyrestad

Efter ytterligare ett par kilometer ligger Lyrestad, ett samhälle med cirka 450 invånare. I Lyrestad passeras kanalen av inte mindre än tre broar, en för järnvägen, en för landsvägen och en för Europaväg 20. Även här, förväntade sig von Platen att en stor stad skulle växa upp ... men inte heller denna önskan gick i uppfyllelse.

Mellan åren 1823 och 1824 uppfördes det stora kanalmagasinet i Lyrestad. I många år användes magasinet för omlastning och förvaring av gods som transporterades vidare ut ur eller längre in i landet. Sedan mitten av 1970-talet ägs magasinet av Lyrestads hembygdsförening som har renoverat byggnaden och öppnat ett museum.

Ester Bergman

År 1929 rodde Ester Bergman från Stockholm till Göteborg. Ett ovanligt sätt att färdas på, speciellt för en kvinna och speciellt vid denna tid. Historien förtäljer inte huruvida Ester rodde hela sträckan. Det finns överhuvudtaget inga uppgifter kring färden. Hon kanske nöjde sig med att ro en del av kanalen? Uppgifterna om "Ester Bergman" finns nödtorftigt nedtecknade på ett kort som förvaras i hembygdsmuseet.

(Utdrag ur Göta kanal - bilder från västra linjen av Owe E Hermansson 2002)

Norrkvarn

För att komma vidare längs kanalen cyklar man under E20 vidare mot Norrkvarn, knappt två kilometer. I Norrkvarn finns två slussar, Norrkvarn nedre är kanalens nionde sluss och heter *Samuel Bagge*. Norrkvarn övre, den tionde slussen heter *Slöjderna*. Intill den övre slussen på västra sidan ligger Kalkboden, här visas en utställning om Norrkvarns betydelse i kanalbygget. Härifrån utgår också en markerad kulturslinga på drygt 500 meter med skylttext om de kulturhistoriska miljöerna i naturen omkring platsen. Efter slussarna finns en rullbro som tar biltrafikanter över kanalen.

Norrkvarns Arbetsstation 1810-1823

Arbetsstationen i Norrkvarn var viktig för kanalbygget. Härifrån skulle 5,8 kilometer kanal färdigställas. I Norrkvarn fanns många tekniska problem som måste lösas. Vattendrag skulle korsas, Fredsbergs mosse skulle avvattnas och höga uppvallningar krävdes. 200 meter söder om bron ligger Norrkvarns kvarn från 1927. Kvarnen med sina fyra våningar byggdes på en plats med gamla anor som kvarnställe. 2004 totalrenoverades byggnaden och inrymmer idag Norrkvarns Hotell och Konferens.

Visioner vid Vatten

"*Rosa eko - inre eld*" av Katarina Norling 2012

Konstnären säger följande ord om sitt konstverk vid Göta kanal:

"Konstverket "*Rosa eko - inre eld*" är en portal som leder in i naturen.

Men när Göta kanal är stilla kan man även se portalen och dess flammor och föremål spegla sig i vattnet.

Då blir det en portal som leder rakt ner i vattnet..."

Efter Norrkvarn cyklar man vidare mot nästa dubbelsluss som dyker upp efter cirka två kilometer vid Godhøgen, detta är kanalens elfte sluss och den är döpt till *Vetenskaperna*. Slussen byggdes år 1822 och har en total fallhöjd på 5,1 meter.

Ytterligare drygt en kilometer längs kanalbanken når man Riksberg med sin trippelssluss som är döpt efter kanalens grundare, *Baltzar von Platen*, slussstrappan har en total fallhöjd på 7,5 meter. Innan slussarna i Riksberg tar vid passerar man en rullbro.

Hajstorp

Hajstorp bjuder på den sista rejäla stigningen innan kanalen åter planar ut och nästan når sin högsta punkt. Här finns dubbelslussen Hajstorp Nedre, *Krigsmakten*, och dubbelslussen Hajstorp Övre, *Thomas Telford* (Baltzar von Platens skotske rådgivare). Tillsammans har de fyra slussarna en fallhöjd på 10,1 meter vilket innebär att man nu har tagit sig totalt 48 meter upp från Vänerens nivå och starten i Sjötorp.

M/S Ariadne

Sommaren 1956 hade kanalbåten *Ariadne* medverkat i inspelningen av den svenska långfilmen *Skorpan* med bland andra Nils Poppe, Marianne Bengtsson och Holger Löwenadler. Man filmade bland annat vid Bergs slussar och i Söderköping men också i närheten av Töreboda.

Natten mellan den 30 juni och 1 juli 1956 gick *Ariadne* efter avslutat inspelningsarbete västerut på kanalen. I den nedre slussen i Hajstorp misslyckades man med att få stopp. Antingen gjordes en felmanöver i maskin eller så gavs fel kommando från bryggan. Resultatet blev att *Ariadne* satte full fart framåt i stället för stopp och rammade mellanporten, gjorde ett jätteskutt ner och krossade också den nedersta porten. Ingen människa skadades, men den materiella förstörelsen blev stor när fartyget och slussens vattenmassor sprängde slussporten. Med två portar borta blev det totalstopp på kanalen under två veckor mitt i sommaren. (Utdrag ur Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige av Svahn/Nordholm, 2004)

I september 1822 invigdes västgötadeln av Göta kanal. Hajstorp fick då sitt första besök av en svensk konung. Karl XIV Johan landsteg i Hajstorp vid sextiden på kvällen den 23 september under ett högljutt jubel varefter middag och fest väntade. Senare på kvällen fick Baltzar von Platen ta emot Serafimerordens blå band. Etthundra år senare kom nästa konung på besök till Hajstorp, nu hette han Gustaf V. I början på 1900-talet hade en minnessten rests i Hajstorp, konungen lade vid 100-årsjubileumet till en platta med sitt signum.

I Hajstorp finns också en av de få bevarade rullbroarna från Motala Verkstad.

I närmare 125 år var Hajstorp huvudort för kanalbolagets verkstäder på västgötadeln. I slussvaktarbostaden bedrivs idag café och vandrarhem. När cykelturen fortsätter västerut efter bron ligger den forne kanalingenjörens pampiga trävilla med två små lusthus, Lahrins paviljonger, på höger sida. I det gamla hamnmagasinet på andra sidan kanalen finns idag hantverksförsäljning av

föreningen Hantverkarna kring kanalen samt utställningar som sköts av Törebodas hembygdsförening.

Längs dragvägen mellan Ingenjörsvillan och smedjan står minnesstenen som restes i början av 1900-talet.

Nu återstår cirka fyra och en halv kilometers cykling innan man når Töreboda. Utmed sträckan finns inga slussar men två rullbroar, den första i Lövsäng och nästa i Gastorp. Vid dessa finns också tillhörande brovaktarbostäder. Idag hyrs de flesta sluss- och brovaktarbostäderna av privatpersoner, men i några av dem bedrivs näringsverksamhet som i Hajstorp.

När kanalen var ny planterades träd utmed flera sträckor, man prövade olika trädslag så som lind, lönn, oxel och ask. Trädplanteringen fortsatte och extra flitig var man under 1860-talet då tusentals träd planterades. Vid denna tid fanns det träd planterade utmed hela sträckningen förutom på de platser där skogen mötte kanalen. Men efter ett tag upptäckte man att trädplanteringen skapade problem på vissa platser där träden växte snabbt och rötterna trängde ner i kanalbanken och förstörde ältväggarna av puddlad lera. Detta skapade läckor som kunde bli riktigt allvarliga. Man fann inte annat att göra än att ta bort flera träd på de ställen där kanalen är som smalast.

På sträckan mellan Gastorp och Töreboda planterades träd på båda sidor om kanalen, främst oxel. 1999 startade Göta kanalbolag återigen en satsning på att återplantera alléträd längs kanalen. Idag återplanteras cirka 100 träd per år, och de trädslag som används är framförallt lönn och lind.

Bröderna John och Nils Ericsson

I juli 1810 kom före detta gruvfogden Olof Ericsson till Forsvik. Hans båda pojkar, Nils och John, var då åtta respektive sju år. John hade tidigt utvecklat ett intresse för teckning och modellbygge, bland annat hade han som sexåring tillverkat en detaljerad miniatyr av en gruva.

År 1815 grundades kanalskolan i Tåtorp, den första högre tekniska utbildningen i Sverige. Här fick bröderna John och Nils delta i utbildningen sedan de antagits som kadetter i Flottans mekaniska kår. De lärde sig bland annat planimetri, geometri och konsten att med laveringar skugga mekaniska delar på ritningar eller nivåskillnader på kartor.

Baltzar von Platen fick vetskap om Johns stora skicklighet, och redan vid tolv års ålder fick John ansvar för det stora arbetet med att sammanställa ritningar över Göta kanals västgötadel. John fick senare arbete som biträdande nivellör vid Riddarhagens arbetsstation, därefter ansvaret för nivelleringen vid

Töreboda och Rotkilen. Det innebar att flera hundra man var beroende av anvisningarna från en ung tonårspojke.
John Ericsson blev senare ännu mer känd då han uppfann propellern och utvecklade pansarfartyget *Monitor* som användes av den amerikanska nordstatsflottan för att besegra sydstatarna. Nils Ericsson stannade i Sverige och var bland annat med vid utbyggnaden av Trollhätte kanal, han fick också uppdraget som byggmästare för stambanan när järnvägsnätet skulle utvecklas. (Utdrag ur Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige av Svahn/Nordholm, 2004)

Töreboda

Efter Gastorps bro nalkas nu Töreboda, man kommer in i samhället via gästhamnen och på den norra sidan om kanalen ligger campingen med sina stugor och utomhusbad. Följ skyltningen och korska kanalen via landsvägsbron. I brohuset i Töreboda har brovaktaren många broar att hålla reda på, härifrån fjärrmanövrerar man följande broar; Lövsäng, Gastorp, Töreboda landsvägsbro och järnvägsbro samt Rotkilen.

Töreboda kommun har cirka 9 000 invånare. Till kommunen hör även tätorterna Moholm och Älgårås. Utmärkande för Töreboda är att här korsas den lugnt trafikerade Göta kanal av Västra stambanan, med snabbtågen mellan Göteborg och Stockholm. Orten präglas av ett varierat näringsliv med flera stora industrier.

När kanalen byggdes fanns inte järnvägen, den kom först 1859. Under en lång tid var Töreboda en blomstrande handelsort då järnvägen och kanalen hade stor nytta av varandra och flera omlastningsmagasin uppfördes. Det fanns många rederier som samarbetade med järnvägsbolaget, och det är inte konstigt att man valde att lägga entrén till Törebodas stora stationshus i rött tegel mot kanalen då det var där den mesta trafiken fanns.

Strax efter järnvägsbron och stationshuset kan man ta en tur med Sveriges minsta färja, Lina.

Lina - Sveriges minsta färja

Det var inte en skeppare utan en pensionerad lokförare som tog initiativ till den enda reguljära båtförbindelsen på tvären över Göta kanal. Oskar Lindhult föddes 1857 och pensionerades 1917. Efter ett par år behövde Oskar något att sysselsätta sig med. Han kände till att de som bodde i Börstorpsområdet, på andra sidan kanalen i Töreboda, alltid tvingades ta en lång omväg för att komma in till samhället. År 1919 startade han den första färjetrafiken, med en eka som han själv rodde eller "vrickade" fram och tillbaka över kanalen. För sitt besvär tog han fem öre per person, för enkel resa. På så sätt fick Oskar en sysselsättning och ett tidsfördriv, men han hade också satt igång något som skulle bli till nytta för många människor.

På 1940-talet övertog Töreboda köping färjan och den blev "kommunal lokaltrafik". (Utdrag ur Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige av Svahn/Nordholm, 2004)

Precis i utkanten av Töreboda passerar man Rotkilens rullbro där man åter får korsa kanalen för att komma vidare på kanalbanken. Strax intill bron finns en av kanalens stensatta kulvertar där små bäckar och vattendrag har möjlighet att passera under kanalen.

Nu väntar plan cykling i cirka fem kilometer genom ett vackert jordbrukslandskap innan man kommer fram till nästa bro vid Jonsboda.

Grävd kanal

Den västra linjen består av 37 kilometer - den östra linjen av 50 km - grävd kanal. Jordmassan som grävdes fram lär motsvara en 5 meter hög och 1 meter bred vall från Treriksroset till Smygehuk. Varför inte? Kanalen är 3 meter djup, 26 meter bred vid ytan och 14 meter bred på botten. Massan kom väl till pass för att valla in kanalen och förebygga översvämningar.

(Utdrag ur Göta kanal - bilder från västra linjen av Owe E Hermansson 2002)

Jonsboda brovaktarställe

Vid Jonsboda bro uppfördes det nya brovaktarstället i trä år 1880. Carl Andersson var först att flytta in. Denne brovaktare och smed stannade på sin post i 43 år, från år 1858 till sin död 1901. Sedan kom Anders Gustaf Engren, också han smed. Engren var brovaktare i Jonsboda i 19 år. Nästa hette Svensson, även han var smed. Svensson bodde i Jonsboda från år 1920 till 1952. År 1965 slogs tjänsten som brovakt i Jonsboda samman med tjänsten i Stång. Brovaktaren i Stång fjärrmanövrerar numera även denna bro.

(Utdrag ur Göta kanal - bilder från västra linjen av Owe E Hermansson 2002)

Idag bedrivs näringsverksamhet i form av café i brovaktarstugan i Jonsboda. Här i Jonsboda är det åter dags att korsa kanalen för att kunna följa den gamla dragvägen igen. Tre och en halv kilometer återstår nu innan man är framme vid Vassbacken. Först ska man dock passera rullbron i Stång varifrån man också fjärrmanövrerar broarna i Jonsboda och Vassbacken.

De vita kanalbåtarna

Har man tur kan man under sin vandring få se någon av de tre stora vita kanalbåtarna som trafikerar sträckan Stockholm-Göteborg och omvänt. Dessa båtar tillhör Rederi AB Göta Kanal, inte att förväxlas med AB Göta kanalbolag, som bevarar och utvecklar Göta kanal på uppdrag av ägaren svenska staten. De tre båtarna är byggda för att passa exakt i Göta kanals slussar och broar.

M/S Juno är det äldsta av fartygen, hon byggdes år 1874 på Motala Verkstad och är världens äldsta fartyg med övernattningsmöjligheter. 2003 genomfördes den senaste renoveringen och 2004 blev fartyget K-märkt, vilket innebär att hon av Statens Maritima museer anses kulturhistoriskt värdefull.

M/S Wilhelm Tham är precis som M/S Juno byggd på Motala Verkstad och hon stod klar 1912. Fartyget har 25 hytter ombord fördelade på tre däck, vilket ger plats för 50 passagerare. Även "Thammen" är K-märkt som sin kollega Juno.

M/S Diana är den yngsta av båtarna och hon uppfördes vid Finnboda Varv utanför Stockholm 1931. Till skillnad från de andra två fartygen är M/S Dianas salong och matsal sammanbyggd vilket gör att hon lämpar sig bra för konferenser och möten med upp till 50 personer. Även Diana är K-märkt.

Vassbacken

Efter att ha cyklat från Jonsboda förbi Stång och utefter kanalen kommer man fram till Vassbacken. Denna plats är som en oas mitt ute på landet, idag bedrivs här café, camping och vandrarhem, men förr var denna plats, precis som så många andra längs kanalen, ett betydande omlastningsställe. Runt Vassbacken fanns många stora gårdar, och här lastade och lossade traktens spannmålsodlare sina varor, i cafébyggnaden inrymdes det lilla magasinet och här fanns även ett större magasin som idag är rivet.

Posthuset i Vassbacken

Under åren 1830-1864 fanns en poststation med namnet Wassbacken. När Göta kanals västgötadel invigdes blev Vassbacken en knutpunkt där kanalen mötte den gamla landsvägen. Postdiligensen mellan landshövdingestaden Mariestad och Wanäs vid Vättern (nuvarande Karlsborg) stannade här. Ett litet hus som låg på slussinspektorns gård försågs med galler och blev postkonor med slussinspektorn som postmästare. Idag är postkontoret ett litet museum som drivs av Moholms hembygdsförening, här finns utställningar om Göta kanal och Vassbackens posthistoria.

Bergkanalen - Lanthöjden

Efter att ha passerat Vassbacken återstår nu endast fem och en halv kilometer till slutmålet Tåtorp. Efter cirka en kilometer kommer man fram till Bergkanalen, denna kanalsträcka anlades under åren 1931-1933 och den 900 meter långa och trånga passagen runt Lanthöjden kortades därigenom till hälften. Denna åtgärd mottogs med glädje, framförallt av de större fartygen som trafikerade kanalen, den trånga svängen hade orsakat mycket elände med bland annat trasiga propellrar och svåra möten. Den gamla sträckan är inte längre farbar för större båtar eftersom det idag finns fasta gångbroar över kanalen, men den är perfekt som kanot led. På ön som bildades när man anlade den nya sträckan står en obelisk som berättar att Lanthöjden är den högsta landpunkten på Göta kanal, 91,5 meter över havet.

Visioner vid Vattnet

"*Pojken*" av Bianca Maria Barmen 2009

Utdrag ur juryns motivering:

" Bianca Maria Barmen har med sin skulpturgrupp knutit an till en sann historia kring transporten av Obeliskan, tillverkad i sten, till Lanthöjden. Denna Obelisk markerar Göta kanals högsta punkt 91,5 meter över havet, i Töreboda kommun, mellan Tåtorp och Vassbacken. Bianca Maria Barmen visualiserar även genom verket till sina egna upplevelser på kanalen under barndomens färder..."

Sträckan förbi Lanthöjden skiljer sig från det slätt- och åkerlandskapet som man tidigare har passerat. Nu möter man mer och mer skog och berg, och intill kanalen växer ormbunkar, man kan också hitta blåbärs- och lingonris i skogen nära kanalen. Sträckan från Lanthöjden till Tåtorp tillhör också Bergkanalen, här fick kanalbyggarna spränga sig genom urberg och det tog sju år att färdigställa den.

Tåtorp

Tåtorp är slutdestinationen för cykelturen, här tar sjön Viken över för att leda kanaltrafikanterna vidare mot Forsvik och Karlsborg. I Tåtorp står semaforen som tidigare stod på Lanthöjden. Här finner man också en av kanalens två handmanövrerade slussar, den andra finns i Borensberg i Östergötland. Den här slussen byggdes 1814 och fick namnet *Daniel Thunberg* efter mannen som gjorde den första Göta kanalritningen. Slussen i Tåtorp är en nivåsluss, den reglerar vattenståndet mellan kanalen och sjön Viken och den har en fallhöjd på 0,2 meter.

Du har nu nått vägs ände på den här cykelturen. Jag hoppas du har haft en härlig tur och att du har upplevt många fina minnen att ta med hem. Kanske har du också lärt dig något nytt om ett av Sveriges största kulturhistoriska byggnadsverk, Göta kanal. På Göta kanal färdas varje sommar ungefär 3 000 båtar och hela kanalområdet besöks varje säsong av cirka tre miljoner turister, just nu tillhör du en av dessa och jag önskar dig hjärtligt välkommen tillbaka!

Turistbyråer Längs Göta kanal

Västergötland

Mariestads Turistcenter, 0501-75 58 50

Töreboda Turistbyrå, 0506-101 30

Infocenter Karlsborg, 0505-173 50

Östergötland

Motalas Besöksservice 0141-10 12 05

Visit Linköping, 013-190 00 70

Upplev Norrköping, 011-15 50 00

Söderköpings Turistbyrå, 0121-181 60

Läs mer om Göta kanal på www.gotakanal.se