



Cykla längs Göta kanal

Tåtorp – Sjötorp



Cykla längs Göta kanal Tåtorp - Sjötorp

Du håller i din hand en guide om ett av årtusendets svenska bygnadsverk, Göta kanal. Denna guide kommer leda dig från Tåtorp vid sjön Viken till Sjötorp vid Väneren 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 Tåtorp till Sjötorp 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 bygnadsprojekt som någonsin genomförts i Sverige. Kanalen sträcker sig från Sjötorp vid Väneren 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.

Tåtorp

Tåtorp är starten för cykelturen, här tar kanalen vid efter sjön Viken. I Tåtorp står semaforen som tidigare stod på Lanthöjden (som man kommer passera senare). 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.

Från Tåtorp cyklar man västerut på dragvägen på höger sida av kanalen, här cyklar man genom ett skogslandskap med ormbunkar utmed kanalen, i skogen runt kanalen kan man hitta blåbärs- och lingonris. Sträckan mellan Tåtorp och Lanthöjden tillhör Bergkanalen, här fick kanalbyggarna spränga sig genom urberg och det tog sju år att färdigställa sträckan.

Bergkanalen - Lanthöjden

Efter cirka tre kilometer kommer man fram till Lanthöjden, bergskanalen fram hit 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 Vatten

Konstprojektet Visioner vid Vatten gör ordentliga avtryck längs Göta kanal sedan några år tillbaka. En årlig konsttävling 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.

"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 Obelisk, 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..."

Vassbacken

Efter att ha cyklat totalt fem och en halv kilometer från Tåtorp, förbi Lanthöjden, 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 Vassbacken. 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.

Från Vassbacken väntar nu tre och en halv kilometers cykling innan man når Jonsboda. Utmed sträckan passerar man rullbron i Stång varifrån man även fjärrmanövrerar bron i Vassbacken och Jonsboda.

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.

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)

Väl framme i Jonsboda är det dags att korsa kanalen för att åter kunna följa den gamla dragvägen. Idag bedrivs näringsverksamhet i form av café i brovaktarstugan i 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)

Efter Jonsboda väntar nu plan cykling i cirka fem kilometer genom ett vackert jordbrukslandskap innan man når Rotkilens bro och Töreboda. Man kan nu se att landskapet har förändrats från skog och berg runt Tåtorp till öppet landskap med åkrar och ängar.

Innan man kommer in i 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.

Töreboda

När man kommer in i Töreboda finns möjligheten att 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)

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.

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.

Efter järnvägsbron får man ta sig över kanalen via landsvägsbron, brovakten i Töreboda har många broar att hålla reda på; Rotkilen, Törebodas landsvägsbro och järnvägsbro, Gastorp och Lövsäng. När man lämnar Töreboda passerar man gästhamnen och på den norra sidan kanalen ligger campingen med sina stugor och utomhusbad. I utkanten av Töreboda ligger Gastorps rullbro och efter den följer cirka fyra kilometers cykling innan man kommer fram till Hajstorp.

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)

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 pudlad 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 Töreboda och Gastorp 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.

Hajstorp

I september 1822 invigdes västgötadelen 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 västgötadelen. Innan man kommer fram till bron passerar man den forne kanalingenjörens pampiga trävilla med två små lusthus, Lahrins paviljonger, på vänster sida. I det gamla hamnmagasinet på andra sidan kanalen finns idag hantverksförsäljning som drivs av föreningen Hantverkarna kring kanalen samt utställningar som sköts av Törebodas hembygdsförening. I slussvaktarbostaden vid den första slussen bedrivs idag café och vandrarhem.

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)

Efter en ganska plan cykling från Tåtorp så går det ordentligt utför här i Hajstorp, de två dubbelslussarna har en total fallhöjd på 10,1 meter, Hajstorp övre heter *Thomas Telford* (Baltzar von Platens skotske rådgivare) och Hajstorp nedre heter *Krigsmakten*.

I Riksberg, strax nedanför Hajstorp, fortsätter kanalen att falla, trippelslussen är döpt efter kanalens grundare, *Baltzar von Platen*, och har en total fallhöjd på 7,5 meter. Innan kanalen fortsätter passerar man också ytterligare en rullbro. Nu följer cirka en kilometers cykling innan man når nästa dubbelsluss vid Godhögen, denna sluss är döpt till *Vetenskaperna* och har en fallhöjd på 5,1 meter. Efter Godhögen planar kanalen ut och man har cirka två kilometers cykling till Norrkvarn, här flyter kanalen genom ett mer öppet landskap med vackra omgivningar.

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 rullbron i Norrkvarn ligger slussen Norrkvarn övre, *Slöjderna*. Intill slussen 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. Nästa sluss är Norrkvarn nedre, *Samuel Bagge*. Nu väntar en cykletur på cirka två kilometer innan man når

samhället Lyrestad, för att ta sig dit måste man passera under E20 på gångvägen längs kanalen.

Lyrestad

Lyrestad är ett samhälle med cirka 450 invånare. I Lyrestad passeras kanalen av inte mindre än tre broar, en för Europaväg 20, en för landsvägen och en för järnvägen. Här i Lyrestad förväntade sig Baltzar von Platen att en större stad skulle växa upp, men så blev inte fallet.

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)

Nu väntar cirka två kilometers cykling innan man kommer fram till Rogstorp med sin bro. Strax innan Rogstorp kan man på åkern på vänster sida se en stor sten som till formen liknar en enebuske. 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.

Efter ytterligare ett par kilometers cykling är det åter dags för kanalen att flyta utför ner mot Vänern, den första dubbelslussen man kommer till är Sjötorp 7-8, Sjötorp 7 heter *Bergsbruket* och Sjötorp 8 är döpt till *Handeln*. Som man kan förstå återstår nu sex slussar ner till slutmålet i Sjötorp. Stugan vid slussen 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.

Efter Sjötorp 7-8 gör kanalen en tvär sväng åt vänster, detta är den så kallade Smörgåsekröken, och efter ytterligare en kilometer dyker nästa sluss upp. 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.

Nästa dubbelsluss är Sjötorp 4-5, Sjötorp 4 har fått dopnamnet *Borgarna* och Sjötorp 5, *Bönderna*. Efter denna sluss passeras kanalen av en modern klaffbro som leder riksvägen över kanalen.

Sjötorp

Nu är man strax framme i Sjötorp med sin stora sjöbassäng som inrymmer en rejäl 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

"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.

Efter landsvägsbron som går genom Sjötorp ligger dubbelslussen Sjötorp 2-3, dessa slussar är döpta till *Adeln* (2) och *Prästerna* (3), tillsammans med Sjötorp 4-5 bildar de "Rikets fyra stånd" (adel, präster, borgare och bönder).

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)

Den sista slussen, sjöslussen, som släpper ut båtarna i Vänern 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.

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.

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