



Cykla längs Göta kanal

Borensberg - Berg



Cykla längs Göta kanal Borensberg - Berg

Du håller i din hand en guide om ett av årtusendets svenska byggnadsverk, Göta kanal. Denna guide kommer leda dig från Borensberg vid sjön Boren till Berg vid Roxen 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, där historiens vingslag när som helst kan smeka dig i nacken, välkommen!

Vandringen

Att cykla längs Göta kanal är mycket enkelt, man följer den grusade dragvägen, som är bilfri, och har hela tiden kanalen under uppsikt. Från Borensberg till Berg är det 20 km, utmed sträckan finns det flera rastplatser, toaletter och möjlighet till fika eller lunchstopp.

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.

Borensberg

Cykelturen startar i Borensberg, härifrån följer man Långkanalen, en slussfri sträcka på ca 18 kilometer. Slussen i Borensberg heter *Nicolaus August* (Oscar I:s fjärde son), detta är en nivåsluss med en fallhöjd på endast 0,2 meter, och en av kanalens två handmanövrerade slussar på östgötasidan. Slussen i Borensberg var den första att byggas helt under svensk ledning.

Den gamla slussvaktarbostaden byggdes 1820. I direktionsprotokollen kan man läsa att ett hus "af kalksten med tegeltak" var under byggnad i Husbyfjöl. Namnet Husbyfjöl står också att läsa på stugans gavel. Borensberg hette nämligen så ända till slutet av 1800-talet.

Vid inloppet till sjön Boren finns de gamla pirerna och fyren bevarade. Efter en noggrann reovering 1994 kunde alltsammans återinvigas.

Betjeningen vid Göta Kanalverk

År 1876 gavs det ut en ny instruktion för *Betjeningen vid Göta Kanalverk*. Det var kanaldirektionen som fastställt de nya reglerna. Sluss- eller brovaktaren fick bland annat inte vara längre från sin station, ”än att han utan dröjsmål kan vederbörligen betjena ankommande fartyg.” Han skulle också ”hafva noga vård öfver sluss och bro, med strängt iakttagande af renhållning invid desamma äfven som snöskottning, att ej hinder möter för trafiken. – Att ej tillåta någon göra fast vid port eller bom, att med yttersta uppmärksamhet tillse om sluss, bro eller annan kanalens byggnad tillfogas skada genom fartyg och skeppares förvållande, samt då sådant händer, det hos distriktsföreståndaren genast, innan fartyget framläppes, anmäla.” Allt som allt upptar dessa regler sex sidor och avslutas med en uppmaning om att ha dem uppsatta på väggen.

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.

"Tjuff-tjuff" av Jonas Hellström 2003

Den första konstgestaltningen av konstprojektet Visioner vid Vatten längs Göta kanal är delfinen Tjuff-tjuff i Borensberg, en femtio meter lång vattensulptur som härmar en delfins rörelse i vattnet med fem sprutande vattenhopp i kanalen.

Alldeles invid kanalen här i Borensberg ligger ett av Sveriges mest fotograferade hus, Göta Hotell, man passerar den vackra röda byggnaden precis invid dragvägen. Ganska snart dyker också det unika åttakantiga lusthuset upp på andra sidan kanalen vid Västanåkröken som kallas "Styrmans fasa".

Borensbergs Glasbruk

Snart är man framme vid Borensbergs gamla glasbruk. Glasbruket startade sin verksamhet år 1900, mitt i en högkonjunktur med stor efterfrågan på buteljglas. Under 1930-talet drevs glasbruket av en andelsförening med glasblåsare och arbetare som delägare. Produktionen var tidvis mycket omfattande. Under ett åttatimmarsskift kunde tjugoåtta man, med hjälp av åtta halvautomatiska maskiner, tillverka 14 000 flaskor. Borensbergs glasbruk lades ner 1952.

Idag är byggnaderna i den gamla bruksmiljön renoverade och ett bra exempel på hur verksamheter som en gång växte upp intill kanalen fått nytt liv och anpassats till vår tids kanalbehov, boende, upplevelser och turism. Vid glasbruket finns vandrarhem, kanotuthyrning och café.
(Utdrag ur Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige av Svahn/Nordholm, 2004)

Nu följer en vacker kanalsträcka med flera färister som påminner om att man kan stöta på får längs kanalen. En färist är en typ av galler som placerats så det finns ett mellanrum mellan detta och marken under. Detta galler stoppar framförallt klövdjur från att passera och inga grindar eller bommar behövs.

Näs

Näs bro är en rullbro byggd 1844. Det gamla brovaktarhuset på norra sidan av kanalen är en av de få kvarvarande ursprungliga kanalbostäderna, byggd i sten omkring 1832. Den nya stugan ligger på den södra sidan av kanalen och uppfördes 1936.

Akvedukt

Efter en knapp kilometer passerar man cykelturens första akvedukt över väg 34 mellan Motala och Linköping. Denna akvedukt byggdes så sent som 1993 i samband med att riksvägen fick ny sträckning. Akvedukten byggdes upp intill själva kanalen för att sedan skjutas på plats. Arbetet innebar att man var tvungen att tömma kanalen på vatten och man fick frakta bort 25 000 kubikmeter schaktmassor från kanalens sidor och botten.

Efter akvedukten öppnar landskapet upp sig och stora åkrar och slätter breder ut sig på den vackra östgötaslätten.

Motala Ström

Parallellt med kanalen flyter Motala Ström, från Motala genom Norrbysjön och Ljungsjön och ut i sjön Roxen vid Berg, där man avslutar cykelturen. Från Roxen flyter Motala Ström vidare till sjön Glan, genom Norrköping och når till slut Bråviken och Östersjön. Självklart kan man fråga sig varför man inte använde sig av detta befintliga vattendrag istället för att gräva en helt ny vattenfåra med allt vad det innebar. Men, Motala Ström, var och är, som namnet antyder alltför ström för att kunna fungera som en vattenled för fartyg.

Kungs Norrby

Bron vid Kungs Norrby byggdes redan 1840 och fjärrstyrs från Ruda. Trots sin ålder kom inte denna bro till Kungs Norrby förrän 1964. Den flyttades hit från Vassbacken i Västergötland.

Brovaktarstugan är byggd 1933 och ersatte då det kalkstenshus som uppfördes 1820. I 60 år bodde brovaktaren Per Kjerrman i det gamla kalkstenshuset. Han arbetade vid Kungs Norrby bro mellan åren 1838 till 1898. När Per Kjerrman slutade som brovakt hade han en årsinkomst av 185 kronor från Kanalbolaget. Men Kjerrman var också smed vilket gjorde att han fick lite extra pengar.

För länge sedan låg ett slott i Kungs Norrby. Redan år 1307 nämns platsen i ett brev skrivet av Carl Ulf rörande att arvsskifte. På 1400-talet ägdes gården av Vasaätten och under år 1500 uppfördes här ett stenhus, men den danske fältherren Daniel Rantzau plundrade och brände slottet år 1568. Skam den som ger sig. Slottet byggdes upp igen och stod klart 1578. År 1693 revs det för sista gången och det enda som finns kvar idag är en kulle och några bevarade källarrum.

Brunneby

Efter Kungs Norrby kränger kanalen kraftigt åt höger och snart kan man skimta gården Brunneby på andra sidan kanalen. Den gamla herrgården med anor från slutet av 1200-talet har sin gårdsfasad vänd mot kanalen. Här finns också en gårdskyrka från 1100-talet som fick förfalla då man 1828 byggde en ny kyrka för socknarna Brunneby och Klockrike. Den gamla kyrkan såldes för 300 riksdaler till gårdens dåvarande ägare för att användas som brännvinsnederlag och senare spannmålslager. Under många år har krafter verkat för att återupprätta kyrkan, och sedan den köpts in av Vitterhetsakademien och restaurerats kunde Stiftelsen Brunneby Kyrka återinviga den som kyrkorum 1977. Den lilla kyrkan med sitt egendomliga förflutna används nu till olika musikarrangemang eller gudstjänster.

Brunneby Musteri

År 1939 kom den judiska flyktingen Friedrich Mautner till Brunneby. Han fick arbete som trädgårdsdräng och blev förtvivlad över all fallfrukt som låg i gräset. Ute i Europa rasade kriget, man saknade mat och många svält, men i Sverige lät man äpplen och päron ligga och ruttna på marken. Han började ta hand om frukten och efter några år startade han ett musteri tillsammans med gårdens ägare. Man tillverkade råsafter för smaksättning av mediciner och sålde till svenska apotek. Idag har Brunneby musteri en omfattande industriell tillverkning av saft, cider och sylt. Man säljer framför allt till livsmedelshandeln och grossister, men hela sortimentet säljs också i den egna gårdsbutiken. (Utdrag ur Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige av Svahn/Nordholm, 2004)

Sörby

Efter Brunneby svänger kanalen igen, den här gången åt vänster och man når snart Sörby bro som är byggd 1970. Som så många andra av kanalens broar är detta en rullbro. Den fjärrstyrs från Ruda och består av rullar på fundament av betong.

Brovaktarstugan byggdes 1927. Det första boningshuset i Sörby var uppmurat av kalksten och antagligen väldigt kallt om vintern. Bredvid den gamla stugan ligger en smedja som förmodligen låg här redan innan kanalbygget startade. Under åren 1997 och 1998 har denna genomgått en totalrenovering och återställts till sitt gamla utseende.

Kanalbolagets får

Innan bron i Ruda ligger Kanalbolagets fårhus på andra sidan kanalen. Här huserar ungefär 300 får på vinterhalvåret. Dessa djur finns utmed kanalen på somrarna för att hålla kulturlandskapet öppet och för att bidra till att omgivningarna runt kanalen hålls levande. Har man tur stöter man på dem under cykelturen.

Ruda

Nästa bro är Ruda, denna rullbro har en spännvidd på 7,5 meter. Den är 15 meter lång och 3,5 meter bred. Enligt uppgift är den tillverkad i Motala och tål en belastning av 2,5 ton. Från Ruda manövreras också broarna i Näs, Kungs Norrby, Sörby, Sjöbacka och Ljungs västra.

Den nya brovaktarstugan i Ruda stod färdig 1930 och år 1999 genomgick den en totalrenovering. Den äldre stugan står dock kvar. Det är ett av de äldsta kanalhus som finns bevarade. Den gamla brovaktarbostaden byggdes under den första hälften av 1800-talet.

När Karl Uno Fagerström slutade som slussvakt i Borensberg 1977 gick en era i graven. Redan år 1890 hade nämligen Carl Fredrik Konrad Fagerström börjat som brovakt i Ruda. Han arbetade fram till 1920 då nästa Fagerström tog över. Karl Rudolf Fagerström var vakt vid den gamla rullbron ända fram till sin död 1942. Nästa man vid spakarna blev hans son Karl Uno. År 1962 förflyttades den sista Fagerström till Borensberg där han stannade till 1977. Mellan åren 1890 och 1962, alltså i 72 år, fanns det en Fagerström på plats i Ruda.

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.

En bit efter Ruda går kanalvägen på en smal landremsa med kanalen på höger sida och Norrbysjöns blå vattenspegel sju meter ner till vänster, på andra sidan kanalen bildar ståtliga ekar och höga bokar ett underbart parklandskap. Vid Norrbysjön finns en liten badplats och rastplats, stanna gärna till och ta ett dopp.

Sjöbacka

Vid Sjöbacka passerar man nästa bro, denna är byggd 1954 och är en elektrisk rullbro som fjärrmanövreras från Ruda. Den första bron som sattes på plats i Sjöbacka var av trä och invigdes 1825. Innan brovaktaren fick en stuga att bo i användes en gammal barack som bostad. Baracken var dålig och 1848 uppfördes ett permanent hus.

I 29 år, från 1898 till 1927, arbetade och levde Carl Gustaf Johansson i Sjöbacka. Förutom brovakt var han också timmerman och mudderverksförman. Även hans föregångare Johan Gustaf Säfström var mudderverksförman.

Alnstenarna

Utefter den grävda kanalen står det numrerade stenar i huggen kalksten. Skjutskarlarna som ansvarade för dragdjuren längs Göta kanal ville förstås ha betalt för sina tjänster. För att förenkla ersättningssystemet placerades alnstenar ut längs med hela kanalsträckan. Det fanns 143 stenar resta och mellan varje sten var det 594 meter (1000 alnar). Hyran för ett par oxar som drog fartyget 1000 alnar var vid 1800-talets slut cirka åtta öre. Avståndsberäkningen på den här sträckan utgår från fyren i Borensberg och siffrorna på stenarna markerar alltså avståndet därifrån i tusentalet alnar.

Trädplantering

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. 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 (stampad blandning av lera och fin sand) 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.

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. På sträckan mellan Sjöbacka och Ljungs Västra bro kan man se nyplanterade träd på båda sidor om kanalen, lönn och lind.

Ljungs Västra

Nästa bro man passerar är Ljungs Västra, redan 1825 fanns här en träbro, men bron som finns här idag är från 1980-talet. Denna rullbro fjärrstyrs, precis som Sjöbacka bro, från Ruda och består av rullar på fundament av betong. Vid denna bro finns också dubbla stämportar uppsatta. Brovaktarstugan byggdes 1835 efter det att det gamla kalkstenshuset rivits. På den befintliga stenfoten uppförde man istället ett timmerhus. Ladugården och övriga uthusbyggnader uppfördes 1904.

Stämportar

På långa raka sträckor, som här vid Skarpåsen, och vid broar kan man hitta stämportar. Vid reparationer var stämportarna nödvändiga att sätta i för att kunna tömma kanalen på vatten, eftersom Göta kanal har flera långa sträckor utan slussar. Utan dessa portar skulle kanalen behövt tömmas på enorma mängder vatten vid reparationsarbeten.

De fungerade också som en automatisk stängningsanordning vid ett större läckage eller bristning av kanalbanken. Vattensuget gjorde att stämportarna slog igen och förhindrade översvämningar.

Nu är ungefär halva cykelturen avklarad, men än finns mycket kvar att se och uppleva. Mellan kanalen och riksväg 34, ligger ett spannmålsmagasin från 1930-talet, idag bedrivs här museiverksamhet med samlingar av bland annat leksaksbilar och veteranbåtar.

Om man vänder blicken åt vänster kan man några hundra meter bort skymta Ljungs slott.

Ljungs slott

Från brofästet vid Ljungs Östra bro (som man snart är framme vid), går en lång allé upp till Ljungs säteri. Den nuvarande byggnaden, ritad av arkitekten Jean Eric Rehn, uppfördes sedan Axel von Fersen den äldre blivit ägare till Ljung och stod klar under 1780-talet. Axel von Fersen var en av rikets ledande män: riksråd, fältmarskalk och hattpartiets ledare. Vid hans död 1794 övertogs Ljung av sonen Axel von Fersen den yngre. Han var nära vän med det franska kungahuset och hade ett mycket intimt förhållande till drottningen Marie-Antoinette.

Kronprinsen Karl Augusts plötsliga dödsfall 1810 ledde till ryktesspridning och oroligheter i huvudstaden. Det visade sig så småningom att prinsen sannolikt dött av helt naturliga orsaker, men pamfletter och flygblad pekade ut Axen von Fersen och beskyllde honom och hans syskon för konspirationer och mord. Axel von Fersen mördades brutalt i Stockholm 1810 av en uppretad pöbelhop mitt framför ögonen på soldater ur Svea Livgarde. Han begravdes i Ljungs kyrka vars lilla vita torn syns från kanalen.

(Utdrag ur Göta kanal den blå vattenvägen genom Sverige av Svahn/Nordholm, 2004)

Ljungs Östra

Ljungs Östra bro byggdes 1826, denna rullbro har en stomme av gjutjärn, och bron används inte längre utan ligger alltid av. Brovaktarbostaden, som förr kallades Högåsa, är från 1857, då den byggdes om på en högre grundmur. På vår och höst drabbades nämligen området av kraftiga översvämningar och kulverten vid bron klarade inte att leda undan de stora mängder med smält- och regnvatten som kom forsande. Brovaktaren hade således ofta översvämning inne i stugan och fick använda en "ökstock" för att ta sig ut ur och in i stugan.

På andra sidan kanalen, ute vid stora vägen, ligger en tegelruin. Det är resterna av Ljungs Sockerbruk som byggdes av en tysk firma som startade odling av betor och sockerproduktion runt 1870. Verksamheten fick dock läggas ned efter bara ett par år då den gick med stor förlust.

Skarpåsens bevattningsanläggning

Vid kanalen runt Skarpåsen finns många stenpollare som påminner om att det en gång i tiden fanns en aktiv hamn och lastageplats här. I omgivningarna fanns både tegelbruk och kalkbrott som nyttjade båttrafiken på kanalen. Här i Skarpåsen kan man också se resterna av den ängsbevattningsanläggning som anlades vid kanalbyggandet.

Hur fungerade ängsbevattningen?

Genom en lucka leddes vattnet in i bevattningssystemet från kanalen. När luckan öppnades forsade vattnet in i systemet och bonden kunde då välja vilken äng eller åker han för dagen ville bevattna. Det fanns nämligen tre olika luckor som ledde till tre olika områden, bonden kunde alltså själv välja om han ville bevattna endast en eller fler områden i taget

Cykelturen fortsätter nu österut i parkliknande härlig miljö och så småningom in i Ljungsbro samhälle.

Malfors

I Ljungsbro samhälle kommer man efter en stund till Malfors. Här finns gästhamn och café. Malfors rullbro är byggd 1948 och fjärrmanövreras från Heda. Redan 1825 satte kanalbolaget upp en träbro i Malfors, men 1843 ersattes den av en järnbro från

Stafsjö bruk i Södermanland. Man får uppfattningen att de flesta av Göta kanals sluss- och brovakter var nöjda med sitt arbete då de ofta stannade länge på sin post. Brovaktarstugan i Malfors är byggd av trä år 1920 då den ersatte en kall gammal stenstuga från början av 1800-talet. Den sista att bo i den gamla stenstugan var brovaktaren Carl Axel Dahl. Han arbetade som vakt i Malfors under 35 år, från 1885 till 1920. Han hedrades 1910 med Det Patriotiska Sällskapets medalj. Efter honom tog byggnadssnickaren Karl Dahl över ansvaret för bron, han stannade i 24 år.

"Tag det rätta, tag Cloetta"

Cloetta har en lång historia i Sverige som började 1873 när bröderna Cloetta etablerade sig i Malmö och därmed blev först med fabriksmässig tillverkning av choklad i Sverige.

Cloetta flyttade 1901 tillverknigen till en ny fabrik vid Malfors i Ljungs socken. Orten fick namnet Ljungsbro, där en av Cloettas viktigaste produktionsanläggningar återfinns sedan dess. 1917 övertog Svenska Chokladfabriks AB aktiemajoriteten i Cloetta från Cloetta-familjen. Bolaget ägdes av familjen Svenfelt som fortfarande har stora ägarintressen i Cloetta.

I Sverige har Cloetta cirka 550 medarbetare som arbetar på det skandinaviska huvudkontoret i Malmö, inom försäljningsorganisationen och i fabriker i Helsingborg och Ljungsbro.

Ljungsbro

Cykelturen fortsätter genom Ljungsbro samhälle som har cirka 6 500 innevånare. Kanalen löper genom villaområden och vid infartsvägen till Ljungsbro får man uppleva vandringens andra akvedukt, byggd 1970. Det är en sällsam känsla att stå och titta ner på bilarna som åker under kanalen.

Nu är Långkanalen slut och den första sluss man kommer till är Heda sluss som är döpt till *Oscar Fredrik* (kung Oscar II). Slussen uppfördes under åren 1818 till 1820 och har en fallhöjd på 5,2 meter. Slussvaktarbostaden är timrad och tillhörde från början Brunnby gård. Stugan heter UGGLEBO och är belägen strax intill en källa där man en gång i tiden "drack brunn". Efter att Göta kanalbolag köpte in fastigheten har den använts som bagarstuga innan den slutligen blev slussvaktarbostad.

Brunnby

Efter Heda sluss följer man kanalen på dragvägen och efter en halv kilometer dyker nästa bro och sluss upp, det är Brunnby dubbelsluss med dopnamnet *Frans Gustaf Oscar* (bror till Karl XV). Slussen i Brunnby är byggd 1820 och den nedre slussen är den smalaste och kortaste på hela kanalen, 34,85 meter lång och 7,18 m bred. Slussens totala fallhöjd är 5,3 meter. Rullbron är tillverkad på Motala Verkstad 1906.

Slussvaktarbostaden i trä uppfördes 1927. I 45 år levde och arbetade Carl Brogren som bro- och slussvakt i Brunnby, från 1869-1909. Han var också jordarbetare och murare. Efter att Brogren tagit avsked flyttade Gustaf Adolf Nilsson in i slussvaktarbostaden Efter 32 år som vakt och snickare lämnade han sin tjänst år 1941. Den gamla ladugården uppfördes i början av 1900-talet.

Efter Brunnby sluss fortsätter cykelturen mot Berg, nu är det inte långt till slutmålet och avståndet mellan slussarna är kort. Klaffbron vid Bergs slussar är byggd så sent som 1998 då man bytte ut den gamla bron. Härifrån har man en fin utsikt ner mot Roxen och slussarna. Härifrån kan man göra en avstickare på 300 meter till Vreta klostrets kyrka, följ vägen mot Linköping.

Vreta klostrets kyrka

Vreta klostrets kyrka är en av Sveriges mest intressanta medeltida kyrkor och uppfördes under 1100-talet. I anslutning till kyrkan finns ruinerna efter Sveriges äldsta nunnekloster, som grundades i början på 1100-talet av konung Karl Sverkersson och kom att tillhöra cistercienserorden. Kyrkan överlämnades tillsammans med kungsgården Vreta till nunneklostret.

Klostret och kyrkan har byggts om flera gånger, bland annat invigdes nytt kor och tvärskepp med gotiska spetsbågevalv av Magnus Ladulås. Nunnor fanns kvar i klostret till 1582, men därefter fick byggnaderna förfalla. Kyrkan, som hela tiden även fungerat som församlingskyrka, är helt byggd i kalksten, och betraktas som en av våra vackraste och märkligaste äldsta kyrkor.

Berg

Minnesstenen väster om Bergs slussar på den norra kanalbanken restes 1932 till minne av de indelta soldaternas insats vid kanalbygget. De sex blocken av ljusröd granit har en bronsrelief på den sida som vetter mot kanalen. Det är C Berger som skapat reliefen och den ger en symbolisk skildring av kanalgrävandet.

Dubbelslussen i Berg är döpt till *Karl Ludvig Eugen*, efter kung Karl XV, den byggdes 1819-1820 och har en fallhöjd på 5,5 meter. Den slussvaktarbostad som ligger vid slussarna idag byggdes 1935.

Nu nalkas man kanalens mest populära och välbesökta slussområde, det vid Carl Johans slusstrappa. Ovanför slusstrappan ligger gästhamnen och innan den tar nästa dubbelsluss vid, *Oscars slussar*, som följaktligen är döpt efter kung Carl XIV Johans son, sedermera kung Oscar I. Dessa slussar har en total fallhöjd på 4,8 meter och byggdes 1815. Slussvaktarbostaden är byggd 1843, boningshuset innehöll också ett uppbörds kontor. År 1918 fick bostaden elektricitet, men inte förrän 1949 drog man in vatten och avlopp.

Vid gästhamnen låg ett före detta spannmålsmagasin i trä som hade stått där åtminstone sedan början av 1850-talet. I april 1996 brann magasinet ner, det innehöll då kanalbolagets verkstad och förråd. Idag har det återuppbyggts på den gamla grunden och tjänar som vandrarhem och café.

Från gästhamnen sänks båtarna i sju kopplade slussar 18,8 meter ned till sjön Roxen. Slusstrappan är döpt till *Carl Johan* efter just kung Carl XIV Johan. Kungen och hans son prins Oscar besökte byggnadsplatsen 1815 och nedlade då två grundstenar till slusstrappan. Här kan man lätt bli fångad av slusstekniken, och många kan tillbringa en hel dag vid slusstrappan för att se skådespelet.

Slussvaktarbostaden vid trappans topp är byggd cirka 1815 och här har många slussvaktare bott genom åren. Ursprungligen innehöll huset lägenheter till två vakter. En slussvakt vid Göta kanal fick inte bara pengar i lön utan en del betalades ut i natura. Vakten vid Carl Johans slusstrappa fick till exempel år 1905 34 kubikmeter ved till ett värde av 96 kronor. Därtill kom en bit jord som han fick bruka. Den kontanta lönen var 550 kronor om året. Slussvaktaren, som ofta hade familj, klarade sig inte på att "bara" öppna slussen för båtarna utan var tvungen att ha ytterligare ett yrke. Det var vanligt att man var smed, murare eller timmerman och för att klara två arbeten fick vakten ta hjälp av sin familj. Ofta fick barnen slussa båtar om dagen medan fadern skötte slussningen om natten.

Visioner vid Vatten

"Dubbelgångare" av Kent Karlsson, 2006

Nedanför Carl Johans slusstrappa står den nio meter höga skulpturen Dubbelgångaren på en lång vågbrytare i sjön Roxen. Synintrycken från land- och sjösidan ger ytterligare dimensioner.

Du har nu nått slutmålet 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

Östergötland

Motalas Besöksservice, 0141-10 12 05

Visit Linköping, 013-190 00 70

Upplev Norrköping, 011-15 50 00

Söderköpings Turistbyrå, 0121-181 60

Västergötland

Mariestads Turistcenter, 0501-75 58 50

Töreboda Turistbyrå, 0506-101 30

Infocenter Karlsborg, 0505-173 50

Läs mer om Göta kanal på www.gotakanal.se