

# Göta Kanal

FAHRRAD- UND WANDERGUIDE BERG-BORENSBERG



Berg - Borensberg

OFFICIELL  
PARTNER



GÖTA KANAL



# Fahrrad- und Wanderguide Berg-Borensberg

Entlang des Göta Kanals zu wandern oder radeln ist ein einfaches Unternehmen. Sie folgen dem mit Kies belegten und autofreien Leinenpfad, und haben den Kanal stets neben sich. Dieser Guide begleitet Sie von Berg am See Roxen nach Borensberg am See Boren. Diese Strecke beträgt 20 km. Entlang der Strecke gibt es mehrere Sehenswürdigkeiten, Rastplätze, Restaurants für Mittagessen sowie Zugang zu Toiletten.

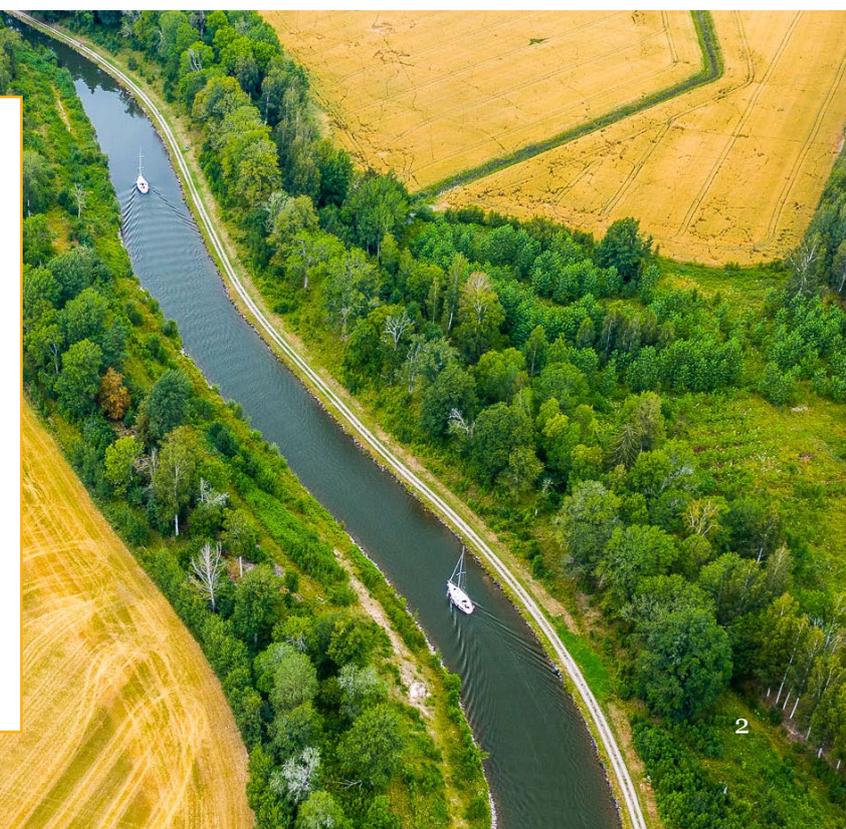
Hier finden Sie Informationen über den Wasserweg, die Schleusen und Brücken sowie auch über die einzigartige Geschichte des Kanals. Vor Ihnen liegt ein spannendes und einzigartiges Abenteuer in fantastischer Natur und Atmosphäre. Hier werden Sie immer wieder die Einwirkung der Geschichte spüren.

Herzlich willkommen!

## Die Göta Kanal-Geschichte in Kürze

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.

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 mit der Arbeit auch in Forsvik und Sjötorp. Insgesamt schufteten während dem Bau des Kanals 58 000 Männer – grösstenteils schwedische Soldaten, einige russische Deserteure und private Arbeiter. Die westliche Strecke des Göta Kanals, zwischen Sjötorp und Karlsborg, war 1822 fertiggestellt. Zehn Jahre später, 1832, konnte man auch die Strecke zwischen Motala und Mem einweihen. Somit war der gesamte Göta Kanal fertig und befahrbar.





# Bergs slussar

**Die Fahrradtour oder Wanderung startet in Berg, dem beliebtesten und meistbesuchten Schleusengebiet des Göta Kanals, mit der berühmten Schleusentreppe und zwei weiteren Doppelschleusen.**

Vom See Roxen werden die Schiffe in sieben aneinanderliegenden Schleusen insgesamt 18,8 m zum Gästehafen von Berg hochgehoben. Die Schleusentreppe heisst „Carl Johan“, nach dem König Carl XIV Johan. 1815 besuchten der König und sein Sohn Prinz Oskar den Bauplatz in Berg 2 und legten zwei Grundsteine für die Schleusentreppe. Viele Besucher bleiben hier während einem ganzen Tag, um das Schauspiel zu erleben und die Schleusentechnik zu beobachten.

Im ca. 1815 erbauten Schleusenwärterhaus am oberen Ende der Schleusentreppe haben im Verlaufe der Zeit mehrere Schleusenwärter gewohnt. Ursprünglich enthielt das Haus Wohnungen für zwei Schleusenwärter.

Ein Schleusenwärter am Göta Kanal erhielt nicht nur Geld als Lohn, sondern auch verschiedene Waren. Der Wärter bei der Schleusentreppe Carl Johan erhielt im Jahr 1905 zum Beispiel 34 m<sup>3</sup> Brennholz im Wert von 96 Schwedischen Kronen. Ausserdem erhielt er ein Stück Land, auf dem er Anbau betreiben durfte. Der bar ausbezahlte Lohn betrug 550 Schwedische Kronen pro Jahr.

Dieser Lohn reichte nicht, um die Familie ernähren zu können. Die Schleusenwärter übten daher oft-

mals einen weiteren Beruf aus, wie beispielsweise Schmied, Maurer oder Zimmermann. Die ganze Familie war beteiligt an der Arbeit. Oftmals waren die Kinder tagsüber bei den Schleusen tätig, während der Vater sich nachts um das Schleusen kümmerte.

Oberhalb der Schleusentreppe befindet sich der Yachthafen, und kurz darauf kommt die nächste Doppelschleuse, „Oscars Schleusen“, welche folglich nach dem Sohn des Königs Carl XIV Johan und später König Oscar I genannt sind. Diese Schleusen haben eine totale Fallhöhe von 4,8 m und wurden 1815 erbaut.

## „Doppelgänger“ von Kent Karlsson, 2006

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

Die Skulptur ist ein Teil des Kunstprojektes „Visionen am Wasser“, das seit vielen Jahren ordentliche Abdrücke entlang des Göta Kanals schafft. Ein jährlicher Kunstwettbewerb hat zu bestehenden Kunstinstallationen oder Ausschmückungen in vielen der Gemeinden entlang des Kanals geführt.

Das Schleusenwärterhaus stammt aus dem Jahr 1843, im Wohnhaus befand sich auch ein Steuererhebungsbüro. 1918 erhielt das Wohnhaus Elektrizität, erst 1949 jedoch Wasser und Abfluss.

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

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

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

Der Gedenkstein westlich der Schleusen von Berg und auf der nördlichen Seite des Kanals wurde 1932 errichtet. Er soll an den enormen Einsatz der Soldaten während der Bauzeit des Kanals erinnern.

## Die Klosterkirche von Vreta

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

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

Die sechs Blöcke aus hellrotem Granit sind auf der Kanalseite mit einem Bronzerelief dekoriert. C. Berger ist der Schaffer des Reliefs, welches eine symbolische Schilderung der Kanalbauzeit darstellt.

## 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.

## Brunnby

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

Das Schleusenwärterhaus wurde 1927 aus Holz erbaut. Während 45 Jahren, von 1869-1914, lebte und arbeitete Carl Brogren als Brücken- und Schleusenwärter in Brunnby. Ausserdem arbeitete er als Knecht und Maurer. Nachdem Brogren Brunnby verlassen hatte, wurde Gustaf Adolf Nilsson neuer Bewohner des 4 Schleusenwärterhauses. Nach 32 Jahren als Wärter und Schreiner verliess dieser 1941 seine Anstellung. Der alte Stall wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts erbaut.

## Ljungsbro

Nach einigen weiteren hundert Metern erreichen Sie die Ortschaft Ljungsbro und die letzte Doppelschleuse, bevor der sogenannte Langkanal übernimmt und uns eine schleusenfreie und ca. 18 km lange Strecke nach Borensberg schenkt. Die Schleuse Heda erhielt den Taufnamen „Oscar Fredrik“ (König Oscar II), wurde in den Jahren 1818 bis 1820 erbaut und hat eine Fallhöhe von 5,2 m. Das gezimmerte Schleusenwärterhaus gehörte zu Beginn zum Hof Brunnby. Das Haus heisst „Ugglebo“ (= Eulennest) und befindet sich neben einer Quelle. Nachdem die Göta Kanalgesellschaft das Grundstück gekauft hatte, wurde das Haus als Backstube benutzt, bevor es dann schlussendlich Schleusenwärterhaus wurde. Die Fahrradtour oder Wanderung geht nun weiter durch die Ortschaft Ljungsbro mit ca. 6 500 Einwohnern. Der Kanal verläuft durch hübsche Wohnviertel und bei der Einfahrtsstrasse nach Ljungsbro kann man das erste Aquädukt des Kanals erleben, erbaut 1970. Die unter dem Kanal fahrenden Autos von oben zu sehen ist ein seltsames Gefühl.

### „Tag det rätta, tag Cloetta“

**(Nehmen Sie das Richtige, nehmen Sie Cloetta!)**

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

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

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

## Malfors

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

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

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

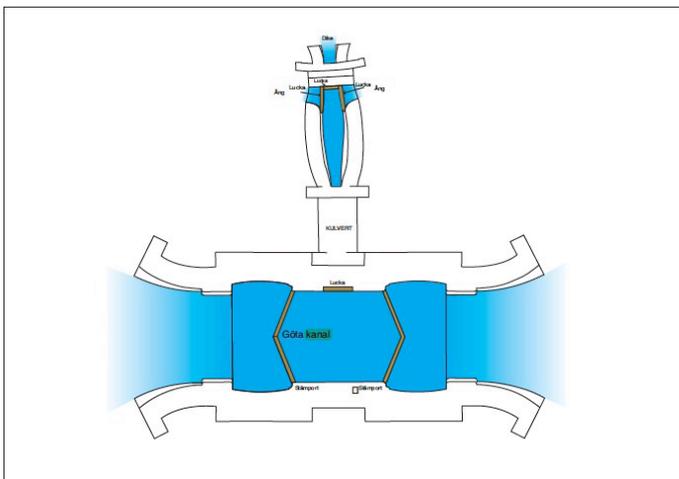
## Bewässerungsanlage in Skarpåsen

Beim Kanal in der Gegend von Skarpåsen gibt es mehrere steinerne Poller, die an vergangene Zeiten und an einen aktiven Hafen und Ladeplatz erinnern. In der Umgebung gibt es alte Ziegeleien und Kalkbrüche, die damals den Schiffsverkehr auf dem Kanal nutzten. Hier in Skarpåsen können Sie auch die Resten der Wiesenbewässerungsanlage sehen, die während des Kanalbaus angelegt worden war.

In einem Prüfungsbericht der Göta Kanalgesellschaft aus dem Jahr 1830 kann man lesen, dass Wiesenbewässerung eines der Ziele mit dem Bau des Göta Kanals war. Baltzar von Platen erwähnte immer wieder die Bedeutung der Landwirtschaft. Die Kosten für die Wiesenbewässerung hier bei Skarpåsen betragen jedoch drei Rdr Banco pro Tunnland. Verträge wurden jeweils für lediglich 5 Jahre abgeschlossen, die Direktion der Kanalgesellschaft war sich also über den Wert der Bewässerung bewusst.

Das Wasser wurde vom Kanal durch Öffnungen in das Bewässerungssystem geleitet. Der Landwirt konnte anschliessend wählen, welche Wiese oder welcher Acker er an jenem Tag bewässern wollte. Dafür gab es drei Öffnungen, welche das Wasser in drei verschiedene Gebiete führten. Die Öffnung in der Mitte führte in einen vorhandenen Graben, während die Öffnungen auf den Seiten das Wasser in zwei verschiedene Richtungen kanalisiert. Die seitlichen Öffnungen konnten gleichzeitig geöffnet werden, die mittlere Öffnung musste jedoch geschlossen sein, falls man beide seitlichen Öffnungen gleichzeitig nutzen wollte.

1995 wurde die Wiesenbewässerung restauriert. Die Öffnungen wurden jedoch nicht mehr montiert, weshalb das System heute nur noch zum Füllen des Grabens benutzt wird.



## Ljungs Östra

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

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

## Stemmtore

Bei Brücken und auf langen Geraden, wie hier bei Skarpåsen, kann man sogenannte Stemmtore sehen. Bei Reparationen waren Stemmtore notwendig, um den Kanal leeren zu können, da der Göta Kanal aus mehreren langen Strecken ohne Schleusen besteht. Ohne diese Tore hätte man während Reparationen enorme Mengen Wasser aus dem Kanal entfernen müssen.

Die Stemmtore dienten auch als automatische Schliessvorrichtungen bei einer grösseren Leckage oder einem Erdbeben im Kanal. Die Stemmtore wurden durch den Wasserstrom geschlossen, dadurch konnten Überschwemmungen verhindert werden.

## Ljungs Västra

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

Nun haben Sie ungefähr die halbe Wanderung oder Fahrradtour hinter sich gebracht. Noch immer gibt es aber viel zu entdecken. Zwischen dem Kanal und der Fernstrasse 34 kann man ein Getreidemagazin aus den 1930-er-Jahren sehen und wenn Sie nach rechts schauen können Sie einige hundert Meter entfernt das Schloss Ljung erkennen.

## Die Ellensteine entlang des Göta Kanals

Die Fuhrmänner, welche einst mit Hilfe von Ochsen die Segelschiffe durch den Kanal gezogen haben, wollten natürlich für ihre Dienste bezahlt haben. Um das Vergütungssystem zu vereinfachen, wurden Ellensteine (Alnstenar) entlang der gesamten Kanalstrecke aufgestellt. Insgesamt wurden 143 Steine aufgestellt und zwischen jedem Stein waren es 594 Meter (1 000 Ellen = Alnar). Die Miete für zwei Ochsen, welche das Schiff 1 000 Ellen (Alnar) zogen, betrug am Ende des 19. Jahrhunderts etwa 8 „Öre“ (1 SEK = 100 Öre).

Heute sind sämtliche Steine auf der westlichen Seite bewahrt und restauriert, leider ist dies auf der östlichen Seite des Kanals nicht der Fall.

## Das Schloss Ljung

Von der Brücke in Ljungs Östra führt eine lange Allee hinauf zum Gutshof Ljung. Das heutige Gebäude, entworfen vom Architekten Jean Eric Rehn, wurde in den 1780-er-Jahren fertiggestellt, nachdem Axel von Fersen der Ältere Besitzer von Ljung geworden war. Axel von Fersen war einer der bedeutendsten 9 Personen des Landes: Reichsrat, Feldmarschall und Führer der Hutpartei. Nach seinem Tod im Jahr 1794 übernahm Sohn Axel von Fersen der Jüngere den Gutshof Ljung. Dieser war eng mit dem französischen Königshaus befreundet und hatte eine sehr intime Beziehung zu Königin Marie-Antoinette.

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

Auszug aus dem Buch „Göta kanal – den blåa vattenvägen genom Sverige“, von Svan/Nordholm, 2004





## Die Baumallee

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. 50 Bäume gepflanzt, und die dazu meist verwendeten Baumarten sind Linde und Ahorn.

## Sjöbacka

Bei Sjöbacka kommt man bei der nächsten Brücke vorbei. Diese elektrische Rollbrücke stammt aus dem Jahr 1954 und wird, genau wie Ljungs Västra, von Ruda aus ferngesteuert. Die allererste Brücke in Sjöbacka wurde aus Holz gebaut und im 8. Jahr 1825 eingeweiht. Bevor das Brückenwärterhaus fertiggestellt war, wurde eine Baracke als Unterkunft verwendet. Diese Baracke war jedoch in schlechtem Zustand, weshalb man 1848 ein Haus errichtete.

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

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



## Ruda

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

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

Als Karl Uno Fagerström 1977 als Schleusenwärter in Borensberg aufhörte, wurde eine Ära beendet. Bereits 1890 hatte nämlich Carl Fredrik Konrad Fagerström angefangen, als Brückenwärter in Ruda zu arbeiten. Bis 1920 war er tätig, danach übernahm der nächste Fagerström seine Arbeit. Karl Rudolf Fagerström war bis zu seinem Tod 1942 Wächter

bei der alten Rollbrücke, der nächste Mann an den Hebeln war sein Sohn Karl Uno. 1962 wurde der letzte Fagerström nach Borensberg versetzt, wo er also bis 1977 arbeitete. Während den Jahren 1890 bis 1962, also während 72 Jahren, gab es hier in Ruda also einen Fagerström.

## Die Schafe der Kanalgesellschaft

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

## Sörby

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

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



## **Nach Sörby macht der Kanal eine starke Linkskurve und schon bald können Sie den Hof Brunneby auf der anderen Seite des Kanals wahrnehmen.**

Die Fassade des alten Herrenhofes mit Ahnen aus dem Ende des 13. Jahrhunderts zeigt zum Kanal. Hier gibt es auch eine Hofkirche aus dem 12. Jahrhundert, die man jedoch verfallen liess. 10 1828 wurde eine neue Kirche für die Gemeinden Brunneby und Klockrike gebaut. Die alte Kirche wurde dem damaligen Besitzer des Hofes für 300 Reichstaler verkauft, sodass dieser die Kirche zuerst als Branntweinlager und später als Getreidelager nutzen konnte. Während vielen Jahren hat man versucht, die alte Kirche wieder aufzubauen.

Als die Kirche von der Königlichen Schwedischen Akademie für Literatur, Geschichte und Altertümer gekauft und restauriert worden war, konnte die Stiftung Brunneby Kirche die neue Kirche 1977 einweihen. Diese kleine Kirche mit ihrer merkwürdigen Vergangenheit wird heute für verschiedene Musikveranstaltungen und Gottesdienste benutzt.

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

### **Mosterei Brunneby**

1939 kam der jüdische Flüchtling Friedrich Matuner nach Brunneby. Er erhielt Arbeit als Gartenknecht und war verzweifelt über die grossen Mengen Fallobst im Gras. In Europa herrschte Krieg, die Nahrungsmittel waren begrenzt und viele litten an Hunger. In Schweden aber liess man Äpfel und Birnen am Boden liegen und verfaulen. Er begann, sich um das Obst zu kümmern und nach einigen Jahren gründete er zusammen mit dem Besitzer des Hofes eine Mosterei. Man produzierte Rohsäfte als Geschmackstoff

für Medizin und verkaufte diese an schwedische Apotheken. Heute hat man in der Mosterei Brunneby eine umfassende industrielle Produktion von Säften, Mosten und Marmeladen. Zu den Kunden gehören in erster Linie der Lebensmittelhandel und Grossisten, das gesamte Sortiment wird aber auch im hofeigenen Laden verkauft.

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

## Kungs Norrby

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

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

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

### Die Glashütte in Borensberg

Bald haben Sie die alte Glashütte von Borensberg erreicht. Der Betrieb wurde 1900 gestartet, während einer Hochkonjunktur mit einer starken Nachfrage nach Flaschenglas. Während den 1930-er-Jahren wurde die Glashütte von einer Genossenschaft mit Glasbläsern und Arbeitern als Teilhaber betrieben. Die Produktion war zeitweise sehr umfassend. Während einer 8-stündigen Schicht konnten 28 Männer, mit Hilfe von acht halbautomatischen Maschinen bis zu 14 000 Flaschen produzieren. 1952 wurde die Glashütte stillgelegt. Heute sind die Gebäude renoviert und ein gutes Beispiel dafür, wie Betriebe, die einst neben dem Kanal gestartet wurden, heute neues Leben erhalten haben und den heutigen Kanalbedürfnissen wie Unterkünfte, Erlebnisse und Tourismus angepasst wurden. Bei der Glashütte von Borensberg gibt es heute ein Gästehaus, eine Kanuvermietung und ein Café.

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

### Der gegrabene Kanal

Der westliche Teil des Göta Kanals besteht aus 37 km, und der östliche Teil aus 50 km von Hand gegrabenem Kanal. Die Erdmassen sollen einem 5 m hohen und 1 m breitem Damm von Treriksroset 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.

### Motala Ström

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

### Näs

Die nächste Brücke, ebenfalls eine Rollbrücke, heisst Näs und wurde 1844 erbaut. Das alte Brückenwärterhaus auf der nördlichen Seite des Kanals ist eine von wenigen noch vorhandenen ursprünglichen Kanalgebäuden, gebaut aus Stein um 1832. Das neue Haus befindet sich auf der südlichen Seite des Kanals und wurde 1936 fertiggestellt. Nun folgen Sie einer hübschen Kanalstrecke mit mehreren Viehgittern, die daran erinnern, dass man hier auf Schafe treffen kann. Diese Gitter auf dem Weg verhindern, dass insbesondere Huftiere passieren können und machen einen Weg ohne Tore oder Schranken möglich.



# Borensberg

**Schon bald haben Sie das Ziel Ihrer Fahrradtour oder Wanderung erreicht, nämlich Borensberg. Zuerst können Sie aber auf der anderen Seite des Kanals ein hübsches, achteckiges Lusthaus sehen. Dieses Lusthaus wird manchmal „der Schrecken des Steuermanns“ genannt. Kurz danach kommen Sie an einem von Schwedens meist fotografierten Gebäuden vorbei, nämlich dem Göta Hotell.**

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

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

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

## Bedienung am Göta Kanal

1876 stellte die Kanaldirektion neue Instruktionen für die „Bedienung am Göta Kanal“ fest. Der Schleusen- und Brückenwärter durfte seine Stationen nicht länger verlassen, als dass er „ohne Verspätung ankommende Schiffe bedienen konnte“. Ebenfalls sollte er „die Schleuse und Brücke sorgfältig pflegen, und sich stets aufmerksam um die Reinigung wie auch das Schneeschaufeln neben der Schleuse kümmern, sodass keine Hindernisse den Verkehr stören konnten“.

Weiter waren in diesen Instruktionen folgende Zeilen zu lesen: „Der Wärter darf nicht erlauben, dass Schiffe bei Schleusenpforten oder Schranken festlegen. Er soll mit äusserster Aufmerksamkeit beobachten, dass keine durch den Schiffer versuchte Beschädigungen an Schleuse, Brücke oder einem Kanalgebäude vorkommen, sowie, falls solches passiert, dies unmittelbar und bevor das Schiff durchgelassen wird, dem Distriktvorsteher zu melden.“

Diese Verhaltensregeln bestanden aus insgesamt sechs Seiten und wurden mit der Aufforderung abgeschlossen, diese an der Wand festzumachen.

## **Vielen Dank und auf Wiedersehen!**

Sie haben nun das Ziel Ihrer Fahrradtour oder Wanderung erreicht. Wir hoffen, 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!

OFFICIELL  
PARTNER



GÖTA KANAL