

# Göta kanal

CYKLA OCH VANDRA LÄNGS SVERIGES BLÅ BAND



Tåtorp - Sjötorp

OFFICIELL  
PARTNER



GÖTA KANAL





# Din guide till årtusendets svenska byggnadsverk

Att vandra eller cykla längs Göta kanal är mycket enkelt. Du följer den bilfria dragvägen och har hela tiden kanalen under uppsikt. Denna guide kommer leda dig från Tåtorp vid sjön Viken till Sjötorp vid Vänern, och ge dig intressant information under din färd. 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.

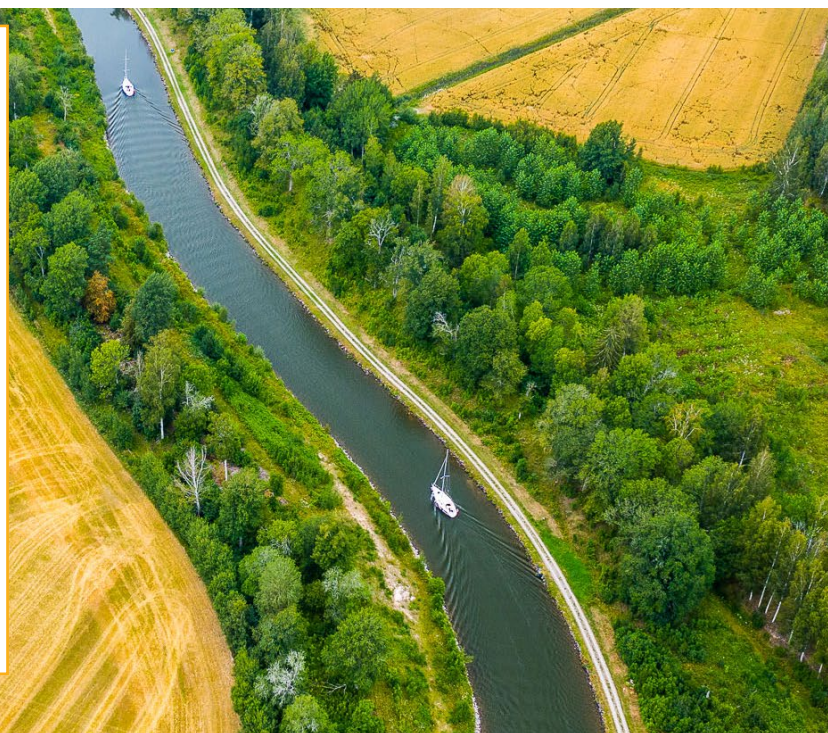
Här finns information om vattenvägen, slussarna, broarna och historiska fakta som kan vara spännande att ta del av. Du står inför ett spännande äventyr och en upplevelse utöver det vanliga, i en fantastisk natur och miljö och där historiens vingslag när som helst kan smeka dig i nacken.

Välkommen!

## Göta kanalhistoria i korthet

Göta kanal är ett av de största byggnadsprojekt som någonsin genomförts i Sverige. Kanalen sträcker sig från Sjötorp vid Vänern till Mem vid Slätbaken, är 190 km lång och har 58 slussar. Av sträckan är 87 km grävd kanal.

Bygget startade 1810 under ledning av viceamiral Baltzar von Platen. De första spadtagen togs i Motala, men samtidigt startade man i Forsvik och i Sjötorp. Totalt var det 58 000 män, främst indelta soldater men även några ryska desertörer och en del privata arbetare, som 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. Hela Göta kanal var därmed slutligen färdigbyggd!







# Tåtorp

**I Tåtorp börjar dagens vandring eller cykeltur. Här tar kanalen vid efter sjön Viken för båtar som reser västerut. I Tåtorp står idag semaforen som tidigare stod på Lanthöjden (som du kommer att passera senare).**

Här finner du också en av kanalens två handmanövrerade slussar, den andra finns i Borensberg i Östergötland. 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 har en fallhöjd på 0,2 meter.

Från Tåtorp tar du dig västerut på dragvägen på höger sida av kanalen. Här går du genom ett skogslandskap med ormbunkar längs kanalkanten, och i skogen runt kanalen kan du hitta blåbärs- och lingonris.

## Bergkanalen - Lanthöjden

Sträckan från Lanthöjden till Tåtorp tillhör Bergkanalen. Här fick kanalbyggarna spränga sig genom urberg och därför tog den relativt korta sträckan sju år att färdigställa.

Efter cirka tre kilometer kommer du 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. För dem hade den trånga svängen orsakat mycket elände med bland annat trasiga propellrar och svåra möten.

Den gamla sträckan är inte längre farbar för båtar eftersom det numer finns fasta gångbroar över kanalen, men den är perfekt som kanotled. På ön som bildades när den nya sträckan anlades står en obelisk som berättar att Lanthöjden är den högsta landpunkten på Göta kanal, 91,5 meter över havet.

### Pojken

av Bianca Maria Barmen 2009

Skulpturen är en del av konstprojektet Visioner vid Vatten, som har gjort ordentliga avtryck längs Göta kanal sedan många år tillbaka. Det var en årlig konståvling som resulterade i permanenta konstgestaltningar eller utsmyckningar i flera av kanalkommunerna.

”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, mellan Tåtorp och Vassbacken. Bianca Maria Barmen visualiserar även genom verket till sina egna upplevelser på kanalen under barndomens färder...”



## Vassbacken

Efter att följt kanalen fem och en halv kilometer från Tåtorp förbi Lanthöjden kommer du fram till Vassbacken.

Denna plats är som en oas mitt ute på landet, med café, camping, ställplats och vandrarhem. Förr var dock Vassbacken, precis som så många andra platser längs kanalen, ett betydande och livligt 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.

Från Vassbacken väntar nu tre och en halv kilometers vandring eller cykling innan du når Jonsboda. Utmed sträckan passerar du rullbron i Stån, varifrån även broarna i Vassbacken och Jonsboda manövreras.

## Jonsboda

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 hela 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 man att flytta in hette Svensson, och 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, och numera fjärrmanövreras slussvärden i Stång även denna bro.

Idag bedrivs ett populärt café, camping och ställplats vid brovaktarstugan i Jonsboda.

Här i Jonsboda är det dags att korsa kanalen för att åter kunna följa den gamla dragvägen.

### 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. Det innebar att postdiligensen mellan landshövdingestaden Mariestad och Wanäs vid Vättern (nuvarande Karlsborg) började stanna här för att lämna och hämta post.

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, och här finns utställningar om Göta kanal och Vassbackens posthistoria.



### De vita kanalbåtarna

Har du tur kan du under din vandring få se någon av de tre stora vita kanalbåtarna som trafikerar sträckan Stockholm-Göteborg och omvänt. Fartygen 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 som ännu är i drift. 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 fördelade på tre däck, vilket ger plats för 50 passagerare ombord. 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.





# Töreboda

**Efter Jonsboda väntar nu cirka fem kilometer plan cykling eller vandring genom ett vackert jordbrukslandskap, innan du når Rotkilens bro och sedan Töreboda. Du kan nu se att landskapet har förändrats från skog och berg runt Tåtorp till öppet landskap med åkrar och ängar.**

Töreboda kommun har cirka 9 000 invånare. Till kommunen hör även tätorterna Moholm och Älgarås. Utmärkande för Töreboda är att här korsas Göta kanal av Västra stambanan, med snabbtågen mellan Göteborg och Stockholm.

När kanalen byggdes fanns inte järnvägen, den kom först 1859. Under en lång tid var sedan 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.

I brohuset här har slussvärden idag många broar att hålla reda på. Härifrån fjärrmanövreras broarna i Lövsäng, Gastorp, Rotkilen samt både Töreboda landsvägsbro och järnvägsbro.

Efter järnvägsbron ska du ta dig över kanalen via landsvägsbron. Innan dess kan du dock passa på att ta en tur med Sveriges minsta färja, Lina.

## Lina

- Sveriges minsta färja

Det var inte en skeppare, utan den pensionerade lokföraren Oskar Lindhult som tog initiativ till den enda reguljära båtförbindelsen på tvären över Göta kanal. Oskar föddes 1857 och pensionerades 1917, och efter ett par år behövde han något att sysselsätta sig med. Han kände till att de som bodde i Börstorpsområdet, på andra sidan kanalen hade en lång omväg 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 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*

Du går eller cyklar sedan förbi gästhamnen, där campingen ligger på norra sidan med sina stugor och utomhusbad. I utkanten av Töreboda passerar du Gastorps rullbro och efter den följer cirka fyra kilometer innan du kommer fram till Hajstorp.





## Trädallén

När kanalen var ny planterades träd utmed flera sträckor, och man prövade olika trädslag så som lind, lönn, oxel och ask. Trädplanteringen fortsatte genom åren och extra flitiga 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 dock 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 en satsning på att återplantera alléträd längs kanalen. Om det görs på rätt sätt stöttar rötterna nämligen upp kanalbanken och förhindra den att rasa ner i kanalen. Idag återplanteras cirka 50 träd per år, och de trädslag som används är framförallt lönn och lind.

## Den grävda delen av kanalen

Göta kanals västra del består av 37 kilometer grävd kanal, den östra delen av 50 kilometer. Jordmassan som grävdes fram lär motsvara en 5 meter hög och 1 meter bred vall från Trekröset till Smygehuk.

Hur kan det bli så mycket? Kanalen är 3 meter djup, 26 meter bred vid ytan och 14 meter bred på botten. Men massan som grävdes fram fraktades inte bort och slängdes. Den kom väl till pass för att valla in kanalen och förebygga översvämningar.

## Bröderna John och Nils Ericsson

I juli 1810 kom den före detta gruvfogden Olof Ericsson till Forsvik tillsammans med sin familj. Hans båda pojkar, Nils och John, var då åtta respektive sju år.

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.

John hade tidigt utvecklat ett intresse för teckning och modellbygge, bland annat hade han redan som sexåring tillverkat en detaljerad miniatyr av en gruva.

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





# Hajstorp

**23 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 under ett högljutt jubel varefter middag och fest väntade. Senare på kvällen fick Baltzar von Platen ta emot Serafimerordens blå band.**

100 år senare kom nästa konung på besök, han hette Gustaf V. I början på 1900-talet hade en minnessten rests i Hajstorp, och konungen lade vid 100-årsjubileumet till en platta med sitt signum.

Hajstorps bro är en av få bevarade rullbroar från Motala Verkstad. Men innan kommer fram till den passerar du den forne kanalingenjörens pampiga trävilla med två små lusthus, Lahrins paviljonger.

I närmare 125 år var Hajstorp huvudort för Göta kanalbolags verkstäder på Västgötasidan. Idag utgår kanalreparatörerna istället från Sjötorp. Det enda som används för kanalbolagets räkning är några förråd i ett antal gamla magasin.

I den gamla slussvaktarbostaden bedrivs *Hajstorps slusscafé och vandrarhem*. Och i det gamla hamnmagasinet finns hantverk till försäljning av föreningen *Hantverkarna kring kanalen* samt utställningar som sköts av Töreboda hembygdsförening.

Efter en plan vandring eller cykling från Tåtorp går

## 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 även 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 maskinen 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 dessutom totalstopp på kanalen under två veckor mitt i sommaren.

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

det ordentligt utför här i Hajstorp. Här finns dubbelslussen Hajstorp Nedre, *Krigsmakten*, och dubbelslussen Hajstorp Övre, *Thomas Telford* (Baltzar von Platens skotske vän och rådgivare). Tillsammans har de fyra slussarna en fallhöjd på 10,1 meter.



I Riksberg, strax nedanför Hajstorp, fortsätter kanalen att falla. Trippelsslussen, som är döpt efter kanalens grundare *Baltzar von Platen*, är den enda slustrappan på västra sidan och har en total fallhöjd på 7,5 meter. Innan du fortsätter passerar du även ytterligare en rullbro.

Nu följer cirka en kilometer innan du 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 du har cirka två kilometers vandring eller cykling till Norrkvärn. Här flyter kanalen genom ett öppet landskap med vackra omgivningar.

## Norrkvärn

Efter rullbron i Norrkvärn ligger slussen Norrkvärn övre, *Slöjderna*. Intill slussen, på västra sidan, ligger Kalkboden där den visas en utställning om Norrkvärns betydelse i kanalbygget. Härifrån utgår också en kulturslinga på drygt 500 meter med skyltar om de kulturhistoriska miljöerna i naturen kring platsen. Nästa sluss är Norrkvärn nedre vars dopnamn är *Samuel Bagge*.

Nu väntar en vandring eller cykling på cirka två kilometer innan du når samhället Lyrestad. För att ta dig dit måste du passera under E20 på gångvägen längs kanalen.

### Rosa eko - inre eld

Katarina Norling 2012

Konstnären beskriver själv sitt konstverk så här: *"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."*

### 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 dock inte huruvida Ester rodde hela sträckan själv. Det finns överhuvudtaget inga uppgifter kring färden. Men berättelsen om henne finns nedtecknad på ett kort som förvaras i hembygds museet i Lyrestad.

*Utdrag ur Göta kanal - bilder från västra linjen*  
av Owe E Hermansson,  
2002

## Lyrestad

Lyrestad är ett litet samhälle med cirka 450 invånare. Här passeras kanalen av inte mindre än tre broar; en för järnvägen, en för landsvägen och en för Europaväg 20. Även här, förväntade sig Baltzar 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 det 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.

### Norrkvärns arbetsstation 1810-1823

Arbetsstationen i Norrkvärn var viktig för kanalbygget, härifrån skulle 5,8 kilometer kanal färdigställas. I Norrkvärn fanns många tekniska problem som måste lösas. Vattendrag skulle korsas, Fredsbergs mosse skulle avvattnas och höga uppvallningar krävdes.

200 meter söder om bron ligger Norrkvärns kvarn från 1927. Kvarnen med sina fyra våningar byggdes på en plats med gamla anor som kvarnställe. 2004 totalrenoverades byggnaden och inrymmer idag *Norrkvärn Hotell och Konferens*.





Nu väntar cirka två kilometer innan du kommer fram till Rogstorps bro. Strax där innan kan du på åkern till vänster se en stor sten som till formen liknar en enbuske. Det är Rogstorpsstenen, en runsten som är över 1000 år gammal, med korsmärkning och djurreliefer.

Efter ytterligare ett par kilometer är det åter dags för kanalen att flyta utför, ner mot Vänern. Den första dubbelslussen du kommer till är Sjötorp 7-8. Sjötorp 7 heter Bergs bruket och Sjötorp 8 är döpt till Handeln. Som du kan förstå återstår nu sex slussar ner till slutmålet i Sjötorp.

Stugan vid slussen som slussvakten bodde i uppfördes 1895 och är byggd på en sockel av granitsten. När stenhuset började ersättas av trähus på 1890-talet frodades snickarglädjen och 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 medaljen.

Efter Sjötorp 7-8 gör kanalen en tvär sväng åt vänster i den så kallade *Smörgåsekröken*, och efter någon kilometer dyker nästa sluss upp. Det är Sjötorp 6, Jordbruket, som är en enkelsluss med en fallhöjd på 2,4 meter.

Här vid Sjötorps sjätte sluss finns en unik slussvaktarstuga som förmodligen byggdes redan på 1810-talet.

De allra äldsta slussvaktar-boplatserna uppfördes ofta i natursten, så även denna. Som man kan tänka sig var dessa stugor väldigt kalla om vintern, vilket är förklaringen till att nya hus byggdes och de gamla revs allt eftersom. Den nya stugan uppfördes 1921, är byggd i trä och större än de flesta kanalhus.

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

### Göta kanals alnstenar

Skjutskarlarna, som förr i tiden drog segelskutorna genom kanalen med hjälp av oxar, ville förstås ha betalt för sina tjänster. För att förenkla ersättnings-systemet placerades därför alnstenar ut längs hela kanalsträckan. Totalt fanns 143 stenar och mellan varje sten var 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 på Västgötasidan bevarade och renoverade, men tyvärr gäller inte det samma på Östgötasidan.







# Sjötorp

## Vattentrappa

av Bengt Olson, 2007

Vid Sjötorps 175-årsjubileum avtäcktes den stora skulpturen Vattentrappa vid Varvsbassängen.

Den är rest 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.

Nu är du strax framme i Sjötorp med sin stora Varvsbassäng och gästhamn. Porten mot Väneren är ett idylliskt litet samhälle. Baltzar von Platen hade dock större planer för Sjötorp, som han tänkte 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.

I samband med kanalbygget uppfördes här Sjötorps Varv och det fanns även en smedja och en torrdocka som användes för reparationer av båtar som trafikerade kanalen.

Idag fungerar varvet som verkstad för AB Göta kanalbolags underhållsarbete på kanalens Västgötadel. På kajen ligger *Café Baltzar von Platen* som under sommarhalvåret serverar fika och mat, och även har en liten butik. På ovanvåningen i hamnmagasinet finns utställningen *Göta kanal och sjöfarten*.

Efter 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.

Den sista slussen, Sjöslussen, som släpper ut båtarna i Väneren heter *Konstitutionen*. Den är döpt efter

## Familjen Thörn

År 1899 tillträdde Anders Thörn befattningen som sluss- och brovakt i Sjötorp. I befattningen ingick två slussar och en bro, tjänstebostad och fri vedbrand. Båtarna gick natt och dag, och sömndruck- en skulle slussvaktaren ut, öppna tappluckor, vänta på jämnvatten och sedan öppna porten. Thörn själv hanterade dubbelslussen. Bron var lättare, 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 arbetet 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 Thörn samma arbete som sin far, och båda var dessutom snickare.

*Utdrag ur Göta kanal - bilder från västra linjen av Owe E Hermansson, 2002*

den nya regeringsform som antogs efter att Gustav IV Adolf störtats från tronen 1809. På öster sida om slussen finns ett stenbord, där kung Karl XIV Johan lär ha inmundigat sin frukost den 23 september 1822 i samband med invigningen av Göta kanals västra del.



## Tack för oss!

Du har nu nått vägs ände på den här cykelturen eller vandringen. Vi hoppas att du har haft en härlig upplevelse och att du fått 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.

Nu tillhör du en av dessa och vi önskar dig hjärtligt välkommen tillbaka!

OFFICIELL  
PARTNER



GÖTA KANAL