

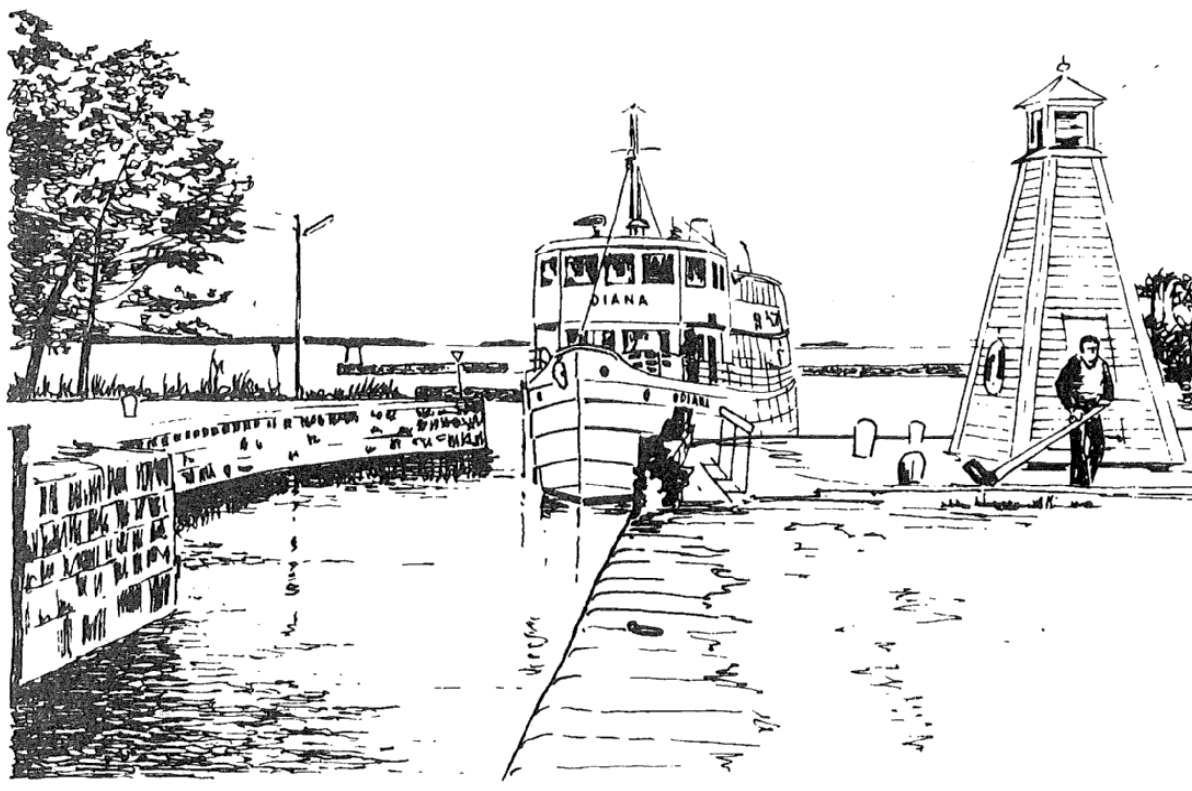


LÄNSSTYRELSEN I
SKARABORGS LÄN
PLANERINGSAVD

MEDDELANDE

11/77

GÖTA KANAL VÄSTGÖTADELEN



REF.
MARIESTAD

0501 / 60 000

**ÖVERSIKLIIG KULTURHISTORISK
INVENTERING 1977**

**UTFÖRD AV VÄSTERGÖTLANDS FORN-
MINNESFÖRENING PÅ UPPDRAG AV
LÄNSSTYRELSEN SKARABORGS LÄN**

INNEHÅLL

METOD INLEDNING OCH REDOVISNING	5
--	----------

KORT HISTORIK	7
----------------------	----------

BESKRIVNING AV KANALENS VÄSTGÖTADEL

Allmän beskrivning	10
Kanalens mått	12
Sidovallar	13
Strandskoning	13
Kulvertar och diken	14
Dragvägen	15
Slussar	16
Avstängningsanordningar	19
Broar och färjor	21
Hamnar och kajer	24
Boställen	26
Verkstäder, varv och torrdocka	28
Fyrrar, semaforer och andra signaler	29
Pollare	32
Trädplantering	32
Sammanfattning av kanalens skick idag	33
Synpunkter på ett bevarande av kanalen	34

UTVÄRDERADE MILJÖER

Område I	Sjötorp	37
Område II	Lyrestad	43
Område III	Norrkvarn	46
Område IV	Hajstorp Riksberg	49
Område V	Forsvik	52
Område VI	Rödesund Karlsborg	55

LITTERATUR

57

Föreliggande kulturhistoriska utredning är utförd genom Västergötlands Museum på beställning av Länsstyrelsen i Skaraborgs län. Inventeringen och sammanställningen av rapporten har gjorts av fil.kand. Eva Björkman under vårvintern 1977.

Göta kanal har under programskedet av fysisk riksplanering utpekats som ett större område av intresse för kulturminnesvården. Samtidigt angavs mindre områden utmed kanalen som riksobjekt respektive länsobjekt. Utredningen har föranletts av den diskussion som för närvarande pågår angående en eventuell ombyggnad av kanalens västgötadel. Avsikten har varit att beskriva och ange vilket kulturhistoriskt värde olika delar av kanalen och dess närmaste omgivning har.

Utredningen var planerad som en översiktlig inventering. Någon dokumentation av kanalen eller dess omgivande miljö har därför inte skett. Oavsett vad som kommer att hända med kanalen i framtiden står det klart att en dokumentation måste göras. Kanalens östgötadel har nyligen varit föremål för en dokumenterad inventering, vilken publiceras av Länsstyrelsen i Linköping.

Västergötlands Museum i juli 1977

Birgitta Hjohlman
t.f. la

"Trafiken å Göta kanal har icke nått den utveckling som man på grund av vattenvägens stora betydelse kunnat vänta, vilket huvudsakligen får tillskrivas slussarnas otillräckliga dimensioner. I våra dagar har framgången af Tysklands kanalpolitik i hög grad ökat intresset för vattenvägarnas utveckling, varvid en modernisering av Göta kanal även kommit på tal".
(Nordisk familjebok, 1909)

METODIK OCH REDOVISNING

Inventeringen har omfattat de kanaliserade sträckorna av Göta kanals västgötadel. Avsnitten över Sjöarna Viken och Bottensjön har lämnats därhän eftersom kanalen där inte har påverkat miljön på samma sätt. Själva kanalen och dess närmaste omgivning, som till största delen utgörs av den bolagsägda Kanaljorden, har inventerats. Långa obebyggda sträckor har dock inte varit åtkomliga på grund av den rikliga snömängden. Den omgivande bygden avses att undersökas i samband med de kommunvisa kulturhistoriska inventeringar som för närvarande utförs runt om i länet. Karlsborgs samhälle och Forsvik i Karlsborgs kommun har redan varit föremål för en inventering och i Mariestad pågår för närvarande en inventering av hela kommunen.

Göta kanal har vid inventeringen beaktats ur två aspekter. Den ena har varit att studera kanalen såsom ett byggnadsverk, den andra att studera miljöer i anslutning till kanalen. Kanalen såsom byggnadsverk är vad som i första hand kommer att beröras vid en ombyggnad av kanalen, och det har därför ansetts angeläget att göra en detaljerad bedömning av dess kulturhistoriska värde. Den omgivande miljön kan påverkas av olika nyanläggningar i anslutning till kanalen. Utvärderingen gör det möjligt att ta hänsyn till de kulturhistoriska intressena vid kommande byggnadsplaner.

Utredningsarbetet har bestått dels av litteraturstudier om kanalens byggnadshistoria och konstruktion, dels fältarbete då kanalen och dess omgivning studerats på platsen. På grund av den ovanligt stora snömängden har dock många betydelsefulla aspekter, såsom markbehandling, vegetation och kanalens vattennivå inte i önskvärd omfattning kunnat beaktas. Fornlämningsområden i kanalens närhet har inte kunnat inventeras i erforderlig utsträckning. Naturligtvis har det ej heller varit möjligt att göra en kanalresa vilket hade gett en bättre uppfattning av omgivningen och framför allt av landskapsbilden såsom den upplevs från kanalen. Att kanalen under vinterhalvåret är tömd på vatten har dock haft det goda med sig, att murverk och slussportskonstruktioner varit lätta att studera.

I samband med utredningsarbetet har ovärderlig hjälp erhållits av frisör Gunnar Klippås, Mariestad, och kanalingenjör Erik Norling, Sjötorp. Klippås har presenterat kanalens västgötadel i en utmärkt diabildsserie med ljudband vilken bland annat visats vid en utställning om Göta kanal på Mariestads museum i januari 1977. Han

har även i övrigt välvilligt ställt sina kunskaper till förfogande. Norling har grundligt och med stor sakkunskap visat kanalbolagets anläggningar samt läst manuskriptet för att kontrollera att inga fel insmugit sig i den tekniska beskrivningen. Jag är dem båda stort tack skyldig.

Eva Björkman

Not.

De punkter och de sträckor som ej kunde granskas vid inventeringen under den snörika vintern 1976-77, har givetvis senare varit föremål för den granskning som efterlysts enligt ovan.

KORT HISTORIK

I och med Göta kanals tillkomst förverkligades en 300-årig dröm. Planer på en förening av de stora svenska sjöarna sinsemellan och med havet har som helhet eller som delobjekt funnits ända sedan 1500-talet. Vidriksdagen 1809 fattade rikets ständer ett beslut om en kanal från Västerhavet via Vänern och Vättern till Östersjön, och redan året därefter hade arbetena kommit igång. Det var ett för den tiden gigantiskt byggnadsföretag som under ledning av Baltzar von Platen genomfördes åren 1810 till 1832. Den i detta sammanhang aktuella västgötadelen stod färdig redan 1822.

Göta kanal byggdes enligt de principer som framkommit i Europa under 1700-talets andra hälft. Dessa innebar i korthet att kanalen grävdes mellan olika sjöar utan att befintliga vattendrag utnyttjades. Därigenom undvek man strömmar som var besvärliga för trafiken och slapp svårigheter med att reglera vattenståndet vid olika årstider. En grävd kanal kräver inte heller så många slussa som ett strömt vattendrag med dess kontinuerliga lutning. Tidans, som var det tänkbara vattendraget i Västergötland, visade sig dessutom vara alltför grund. När man utstakade kanalen sökte man följa en horisontal nivå i landskapet och samla slussarna till ett fåtal ställen.

I samband med planerna på en kanal mellan Vänern och Östersjön utfördes ett flertal mätningar och förslag på lämpliga sträckningar under 1700-talets slut och 1800-talets början. Det förslag von Platen byggde på var framlagt av Daniel af Thunberg som var överdirektör i Trollhätte kanalverk. Inför den slutgiltiga mätningen tillkallades den välkände engelske kanalbyggaren Thomas Telford sommaren 1808. Han gjorde utstakningen på marken för kanalen och bestämde slussarnas läge. Härvid följdes i stort von Platens planer, men antalet slussar ökades med ett tjugotal till sammanlagt 58 för hela kanalen.

Utslakningen krävde noggranna uppmätningar och avvägningar av höjden över havet. Det allra viktigaste var att säkra vattentillgången i kanalen så att man alltid skulle ha tillräckligt med vatten vid kanalens högsta punkt. För västgötalinjens del utgör sjön Viken den högsta nivån. Kanalbolaget tillförsäkrade sig Vikens tillflöde från sjön Unden genom att köpa in egendomen Edet som ligger vid Undens utlopp, och här anlägga en hålldamm. Trots den reglering som härmed möjliggjordes, visade det sig svårt att hålla det behövliga vattenståndet i Viken. Den främsta anledningen var att Forsviks bruk

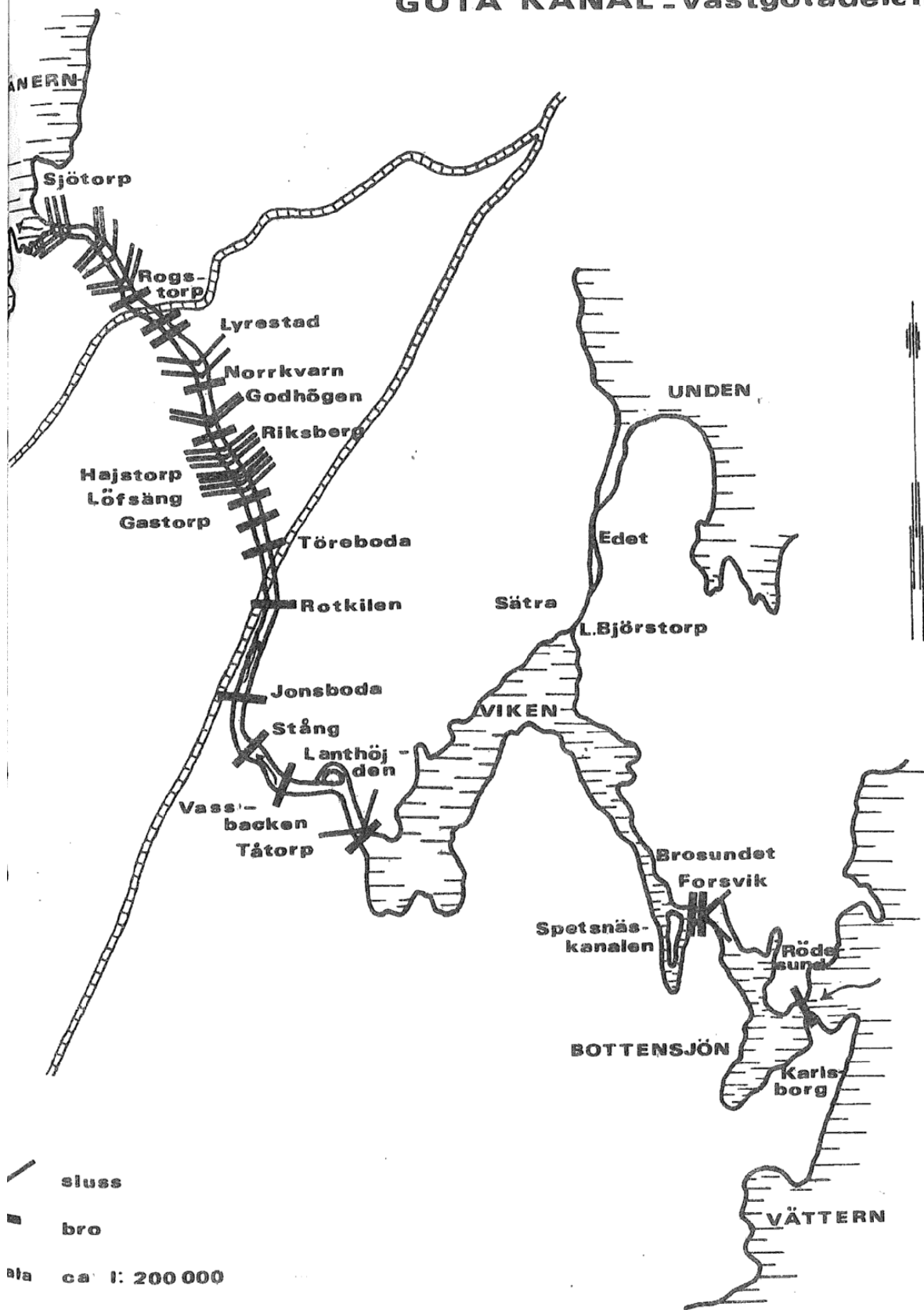
tog vatten från Viken för att driva sina industriella anläggningar. Kanalbolaget har därför under årens lopp gjort ett flertal överenskommelser med bruket, varigenom de vattendrivna verken förbättrats och vattenförbrukningen reglerats.

Byggandet av Göta kanal är ett av de största anläggningsföretag som någonsin utförts i vårt land. Dess hela längd mellan Stockholm och Göteborg är 390 km. Till den egentliga Göta kanal räknas dock endast sträckan Sjötorp vid Vänern till Slätbaken vid Östersjön, dvs. den del som byggdes under von Platens ledning och som är 190,5 km lång. 87 km av denna sträcka består av grävd kanal.

Byggnadskostnaderna uppgick till 13,4 milj. kronor i dåtida mynt, vilket är en oerhörd summa. Arbetet krävde 7 milj. dagsverken av 60 000 man. Som arbetskraft användes huvudsakligen indelta soldater från hela landet, men också ett kompani ryska krigsfångar. 8 milj. m³ jord, lera sten och pinnmo grävdes upp och 200.000 m³ berg sprängdes bort. Sammanlagt byggdes 250.000 m³ murverk.

Arbetet var så mekaniserat som tidens teknik medgav. Till sin hjälp hade man vinddrivna och ångmaskinsdrivna vattenpumpar, hästdrivna och ångmaskindrivna mudderverk, tippvagnar på rälsspår samt kranar och stensaxar. Man använde vattenkraften genom att bygga från kanalens högsta punkt och successivt utnyttja dess fallande vatten till att driva pumpar m.m. vilka placerades i själva kanalen eller i grävda bigravar vid sidan om. Den huvudsakliga delen av arbetet, vilket omfattade grävning och stenhuggning jämte uppförande av kanalens sidovallar och slussmurverk utfördes dock rent manuellt.

GÖTA KANAL - västgötadelen



BESKRIVNING AV KANALES VÄSTGÖTADEL

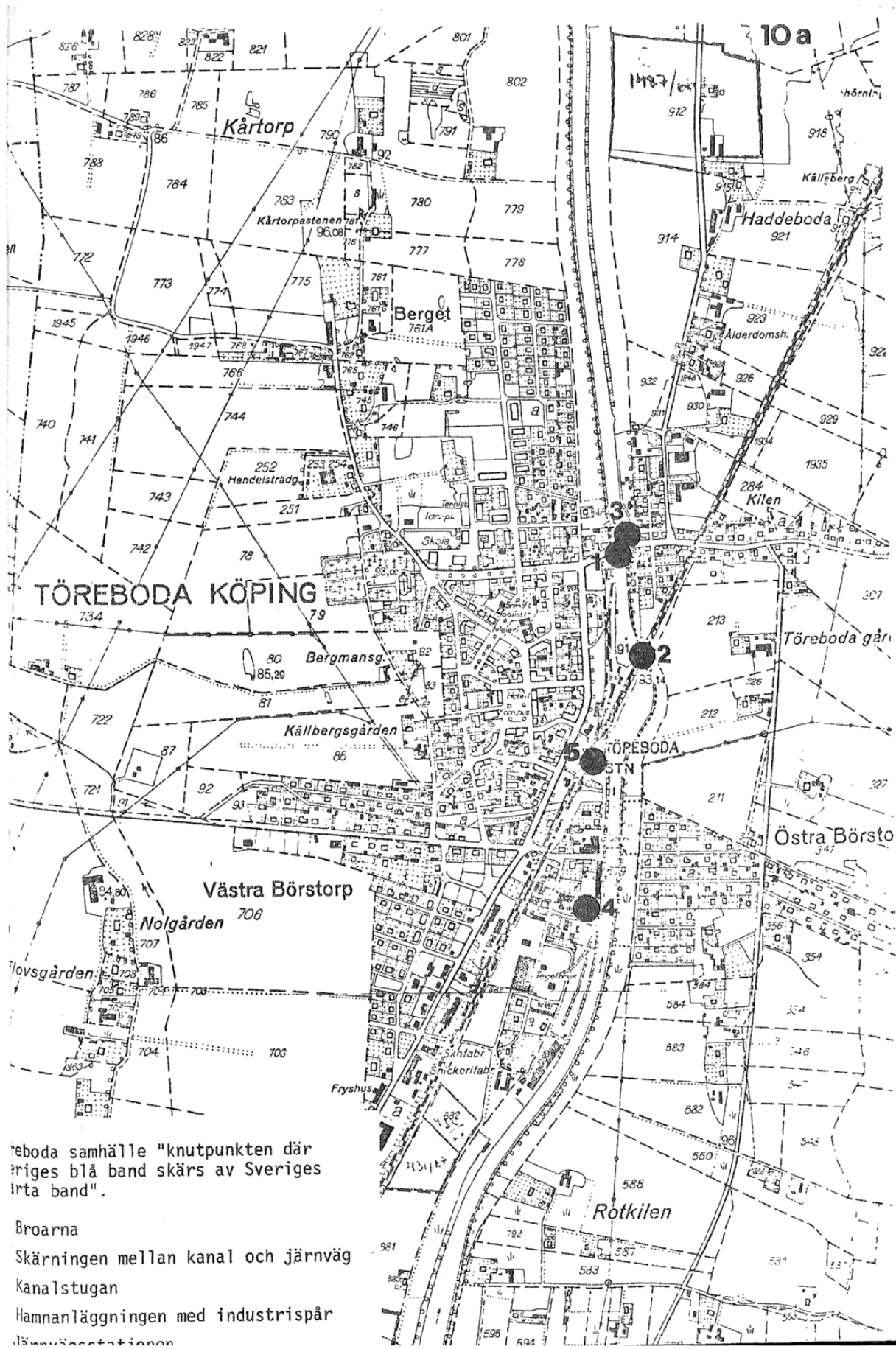
Allmän beskrivning

Göta kanals sträckning genom Västergötland mäter 65,5 km. En resa på kanalen från norr till söder börjar i Sjötorp vid Vänerns östra strand. Sjötorps samhälle, som tillkommit tack vare kanalen, har 8 slussar, varv och flera andra anläggningar med anknytning till kanaltrafiken. Samhället har uttagits såsom ett värdefullt område ur kulturhistorisk synvinkel och beskrivs därför utförligare i ett särskilt avsnitt.

Med hjälp av de 8 slussarna vid Sjötorp stiger kanalen snabbt till 20 m över Vänerns yta. Efter ett bergigt skogsparti där kanalen gör en skarp krök, kommer man ut i ett öppnare landskap där kanalen, kantad av träd, går fram över öppna fält. När kanalen korsar de många stora slätterna är den i regel mycket rak och dess vattenyta ligger på en högre nivå än den omgivande marken. På sidovallarna är lövträd planterade så att kanalen liknar en allé. Här på slätten nära Riksbergs bro och inom synhåll från kanalen står en av Västergötlands mäktigaste runstenar. Ett stycke längre söderut passerar kanalen först Lyrestad och sedan Böckersboda. Båda dessa platser finns beskrivna i rapportens sista avsnitt.

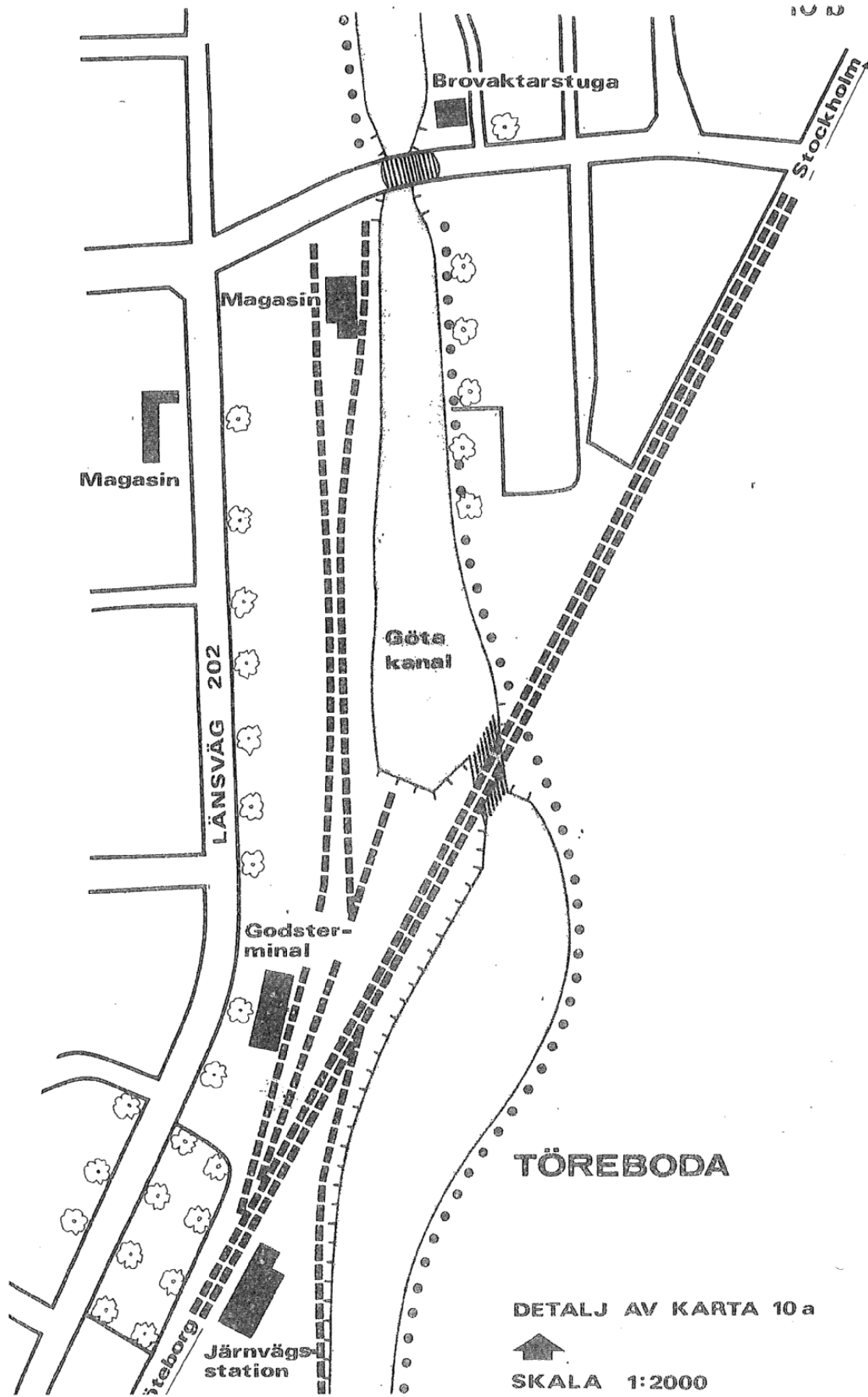
Kanalen fortsätter söderut över den stor slätt som innan 1800-talets utdikning var en del av Fredsbergs mosse. I slättens södra del når man de 9 slussarna vid Godhög, Riksberg och Hajstorp, den största stigningen i kanalens västgötadel. På sträckan från Vänern till och med Hajstorp, har man stigit nästan 48 m med hjälp av sammanlagt 19 slussar. Men härifrån och till Tåtorp vid sjön Viken, en sträcka på 25 km, finns inga slussar utan kanalen håller samma nivå. Området kring slussarna vid Riksberg och Hajstorp beskrivs utförligare nedan.

Över slätten närmar sig kanalen Töreboda samhälle. Här möter kanalens blåa band Sveriges svarta band, dvs. järnvägen, en knutpunkt som blivit en symbol för 1800-talets väldiga utveckling inom kommunikationsväsendet. När järnvägen 1862 drogs över kanalen fick dennas sträckning ändras så att en skarp kurva bildades. I anslutning till kanalens kajer finns järnvägsspår framdragna. Utmed både kanalen och järnvägen ligger industrier och stora magasin som attraherats av de fördelaktiga kommunikationerna. Kring denna knutpunkt har vuxit upp ett betydande samhälle som dock främst har järnvägen att tacka för sin expansion.



Töreboda samhälle "knutpunkten där
 tidigare blå band skärs av Sveriges
 järntåg band".

- Broarna
- Skärningen mellan kanal och järnväg
- Kanalstugan
- Hamnanläggningen med industrispår
- Järnvägsstationen



TÖREBODA

DETALJ AV KARTA 10 a

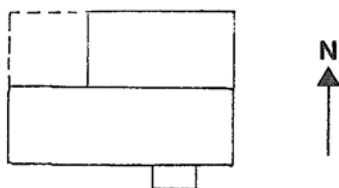


SKALA 1:2000

Brovaktarstugan

1 och 1/2 plan, enkel bred list mellan våningarna, stensockel (källarvån) gulmålad med vita knutar och fönsterinfattningar, locklistpanel, tvåkupigt tegel på taket. Byggnaden är moderniserad.

Plan över huset

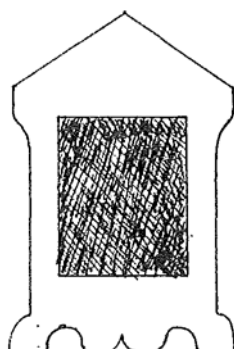
Magasin nr 1

2 och 1/2 plan, locklistpanel. Rödmålad med svarta luckor och vita infattningar kring luckorna. Tvåkupigt tegel på taket vid norra gaveln – mindre utbyggnad (garage).

Magasin nr 2

2 och 1/2 plan, liggande timmer. Rödmålad med svarta luckor och vita infattningar kring luckor och dörr samt de inklädda knutarna, stensockel, tvåkupigt tegel på taket.

Infattning kring luckorna



Järnvägsstationen invigd år 1856.

Söder om Töreboda går den högt belägna och trädkantade kanalen fram över de stora jordbrukslätterna och passerar vackra gårdar som Fimmerstad och Sötåsen. Gården Riddarehagen, som har allé ner till kanalen, var i kanalens barndom bostad för dess mechanicus eller kanalbyggmästare. Vid vassbacken finns ett något förfallet hamnmagasin och en äldre byggnad som varit slussinspektorsbostad.

När man närmar sig Lanthöjden förändras terrängen till bergig skogsmark. Den 4,5 km långa Bergskanalen utgör den längsta sprängda sträckan. Kanalen är här krokig och smalnar av till enkelled efter att ha varit dubbelled hela vägen tidigare. Efterhand har dock 7 mötesplatser byggts i Bergskanalen. Vid byggandet var man tvungen att vid Lanthöjden göra en mycket tvär kurva. 1930 sprängde man sig en rak förbindelse förbi kurvan som nu har stängts till i ena änden och ligger kvar som en blindtarm. Lanthöjden var den högst belägna punkt man grävde kanalen igenom, och som ett minne står en 7 m hög obelisk på den lilla holme som bildades när den nya förbifarten byggdes.

Från Lanthöjden kommer man till Tåtorp som ligger vid den vackra utfarten till sjön Viken. En bestämmande sluss reglerar här vattennivåskillnaden mellan kanalen och sjön. Viken som ligger 91,7 m över havsytan, utgör det högst belägna partiet på hela kanalen. På färden över Viken passerar man bland annat Sätra bruk med gammal bruksbebyggelse samt L. Björstorp som var kanalens skogsförvaltarboställe. Väl synligt från farleden ligger brukets stora hamnmagasin. Ovanför Sätra äger Kanalbolaget gården Edet för att där kunna reglera vattentillflödet i ån från sjön Unden till Viken. Sätra och Edet behandlas inte närmare i detta sammanhang. Området borde dock bli föremål för en inventering, eftersom det rymmer flera kulturhistoriskt intressanta anläggningar.

Den sydöstra delen av Viken är mycket trång och därför olämplig för kryssning. Här syns rester av ledmurar som byggdes för att fartygsbesättningen från murarna skulle kunna dra segelfartygen vid ogynnsam vind. Den trånga Spetsnäskanalen sprängdes genom Spetsnäset strax efter kanalens färdigställande och tack vare denna slipper sjötrafiken den långa vägen runt näset. Från Viken leder kanalen in i Billströmmen mot sågdammen och Forsviksbruk. Kanalen passerar söder om bruket genom en sprängd sträcka där kanalen ånyo smalnar till enkelled. Miljön vid Forsvik presenteras närmare i områdesbeskrivningen nedan.

Med hjälp av slussen i Forsvik sänks fartygen från Vikens vattennivå till Vätterns Via Bottensjön når kanalen slutligen Vättern vid Rödesund i Karlsborg där resenärerna möter anblicken av den berömda fästningen. Även detta område får en utförligare beskrivning längre fram.

Kanalens mått

Kanalen är ett byggnadsverk i högre grad än man vid första påseendet anar. Som ovan nämnts utnyttjades inte befintliga vattendrag vid kanalbygget utan alla kanaliserade sträckor är antingen grävda eller sprängda.



De sprängda sträckorna av kanalen är enkelled till skillnad från de grävda som är dubbelled. I Forsvik vid inloppet från Bottensjön är kanalen sprängd. Dess sidor har murats in med oregelbunden sten.

Foto: Eric Julihn 1974

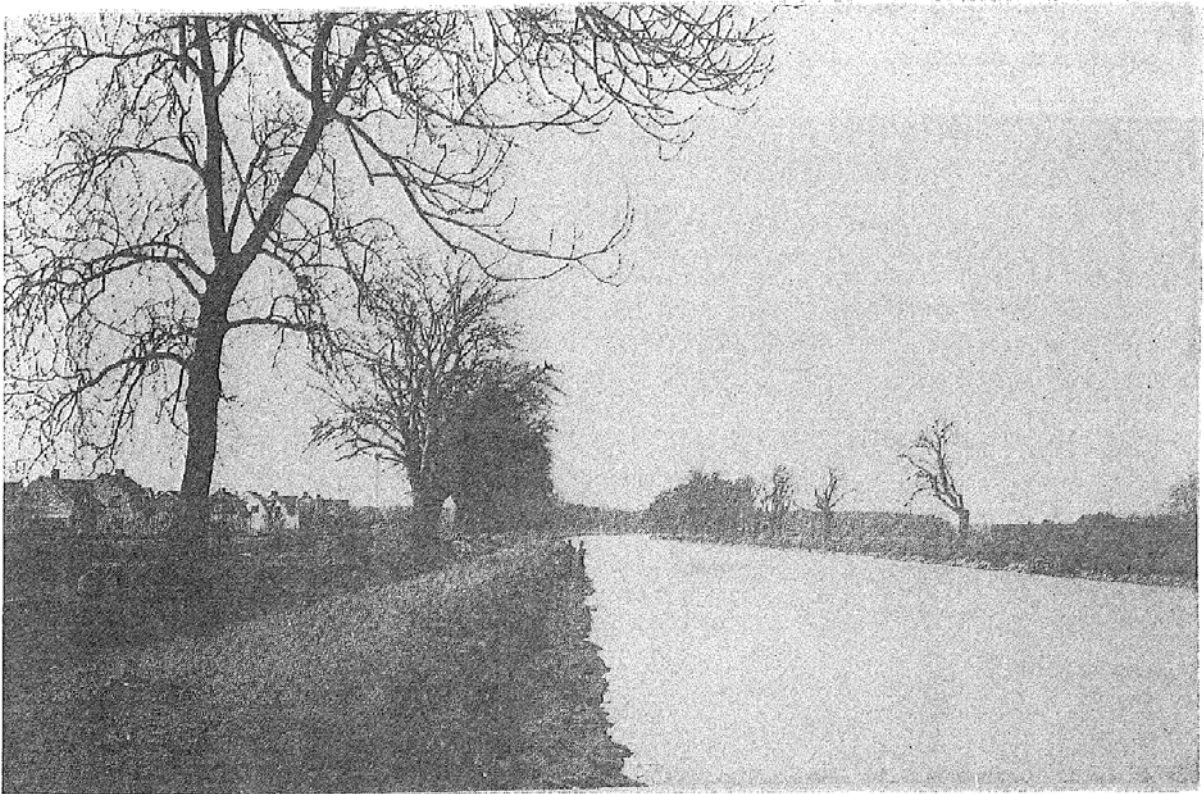
Utav den 65,5 km långa västgötadelen från Vänern till Vättern består 37,5 km av anlagd kanal. Kanalen gjordes vid botten 7,13 m bred i sina sprängda delar och 14,26 m i sina grävda partier, vilket innebär att de sprängda sträckorna är enkelled och de grävda dubbelled. Där kanalen är dubbelled är bredden vid vattenytan cirka 26 m, på de sprängda avsnitten däremot blott 9 m. Vattendjupet är genomgående minst 10 fot eller 2,97 m. I regel försökte man dock undvika att behöva spränga genom att istället gå runt bergspartier. De sprängda sträckorna på västgötadelen är Bergskanalen, Spetsnäskanalen och passagen vid Forsvik.

Sidovallar

När kanalen stakades lades stor vikt vid att den utgrävda jordmassan skulle förslå till sidovallar eller högbankar som de också kallas. Vallarna har en krönbredd av 3 till 6 m och växlande höjd allt efter naturliga markens höjdläge. På långa sträckor befinner sig kanalens vattenspegel på en högre nivå än marken runtomkring tack vare vallarna. Det gäller framförallt på de stora slätterna. På några ställen är vallarna till och med så höga att kanalens botten ligger högre än den omgivande marken. Så är fallet vid Norrkvarns sluss där vallarna når ända upp till 6 meters höjd. Skogspartierna däremot ligger i regel högre än slätterna och där har man istället fått gräva djupt för att hålla samma nivå på kanalen. Den omgivande marken bildar kanalens kant och några sidovallar behövs inte.

Strandskoning

Kanalens kanter är i regel skodda med icke ordnad mindre sprängsten. Från början var endast korta sträckor försedda med strandskoning. Men när ångbåtarna började fara på kanalen drog dessa upp svallvågor på ett helt annat sätt än segelfartygen hade gjort. För att minska svallvågornas skadeeffekter på kanalbankarna har man därför i efterhand strandskott så gott som hela kanalen.



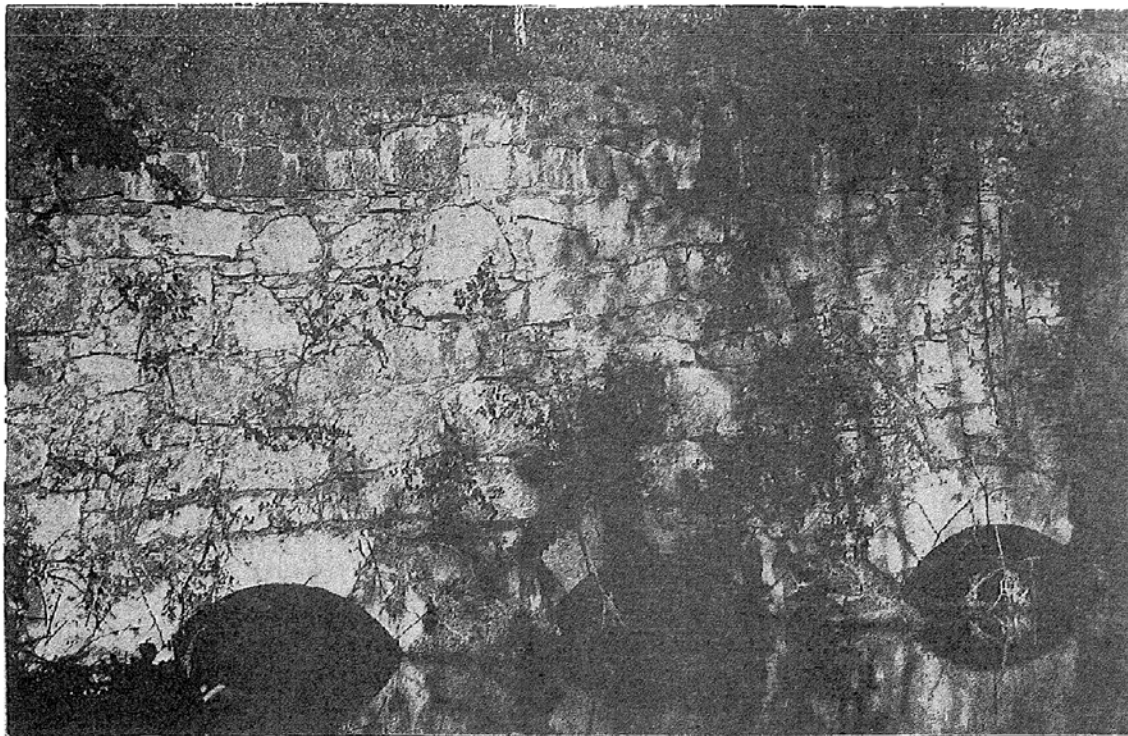
Kanalens kanter är i regel skodda med icke ordnad sprängsten. Längs den ena sidan följer dragvägen där djuren som drog fram segelfartygen i kanalen gick. Bild från norra delen av Töreboda samhälle.

Foto: Eva Björkman 1977

Kulvertar och diken

Eftersom kanalen är ett slutet vattensystem för att dess nivå skall kunna hållas konstanta leddes bäckar och diken under kanalen. Vattenavledningen under kanalen sker genom kulvertar. Där kanalen har avskurit diken, har man längs densamma upptagit bigravar i vilka diken leds in. Bigravar finns längs så gott som hela kanalen och är förlagd vid kanal områdets gräns. De mynnar i sin tur i kulvertarna. Kulvertarna under kanalen är byggda som ett eller flera murade valv. Vid Norrkvarn finns den största kulverten, bestående av 4 murade valv beklädda med huggen sten.

Kulvertar med ett eller två valv finns vid Lövsäng, Rotkilen, Lyrestad, Gastorp, Töreboda, Jonsboda och Stång.



Befintliga bäckar och diken leddes under kanalen när den anlades. Vid Norrkvarn finns kanalens största kulvert. Valven är byggda av kilad sten medan muren ovanpå består av ohuggen sten.

Foto: Eva Björkman, 1977

Dragvägen

Längs kanalens ena sida är en ca 3 m bred dragväg, förr kallad trälväg, anlagd. Den följer den västra sidan av kanalen mellan Sjötorp och Jonsboda, medan den från sistnämnda ställe till Viken går på den östra sidan. Dragvägen var avsedd för de hästar eller oxar som drog fraktskutorna mellan sjöarna på segelfartygens tid. Kanalsträckorna var indelade i skjutshåll, med skjutsstationer där trafikanterna kunde erhålla dragare för bogsering. Draghjälpen betalades per 1000 alnar (594 m). Utmed kanalen finns numrerade avståndsmärken av huggen sten för var 1000:de aln fortfarande kvar på många sträckor. Även den långa Kiddömuren i sjön Viken byggdes för att möjliggöra dragning.

Slussar

Kanalens västgötadel har 21 slussar. Av dessa är 6 enkelslussar. Övriga är kopplade två och två, med undantag för Riksberg där tre slussar är sammankopplade till en slusstrappa. Slussen vid Tåtorp är en så kallad bestämmande sluss eller regleringssluss. Den reglerar övergången mellan kanalens nästan konstanta vattenstånd och sjön Vikens varierande nivå.

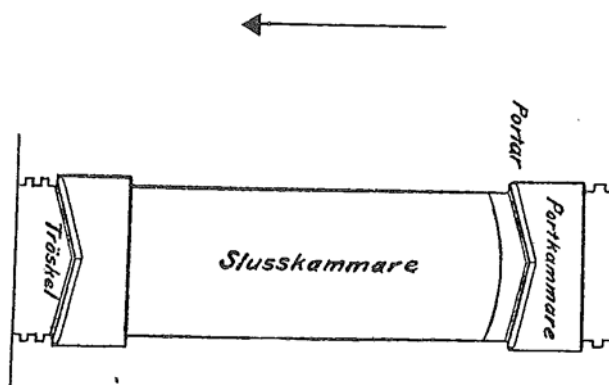
Slussarna har en längd av ca 35,6 m och en bredd i portöppningen av ca 7,13 m, Forsviks sluss byggdes från början något kortare, men den förlängdes 1862 och är nu drygt 38 m lång. Eftersom slusskammarnas sidoväggar är bågböjda är slussarna smalast vid portöppningen och bredast vid mitten. Vattendjupet i slussarna är omkring 3 m. Slussarnas sänkning är i medeltal ungefär 2,5 m, utom i Forsvik där sänkningen är hela 3 m.

Vid utstakningen av kanalen strävade man efter att förlägga slussarna på fast berggrund, vilket i de flesta fall också var möjligt. Bergbotten i slusskammarna är i regel obeklädd. Slussidorna däremot är murade, med undantag för Forsvik där bergsidorna i den undre delen av slusskammaren är obeklädda. Samtliga Västergötlands slussar är murade av icke huggen granit. Slusskammarmurarna är ganska tunna medan portkammarmurarna där portarna sitter är kraftiga. Utanför slussarna är vingmurar av granit i kallmur uppförda. Till portanslagen där portarna är fästade samt till alla hörn och trösklar har huggen granit använts. Ursprungligen lades sandsten som liststen i Västergötland, men då sandstenen förvittat har den på många ställen senare ersatts med granit. Ett inhugget årtal i slussväggen anger vilket år slussen färdigställdes, och en graderad skala med romerska siffror visar vattennivån mätt i fot.

Slussarnas imponerande murverk har i stort sett lämnats orörda sedan byggnadsskedet. Eftersom de är byggda av ohuggen sten har dock vissa slussväggar behövts muras om. Några slussar, bland annat Sjötorp 2,4 och 5, ommurades på 1920-talet med kvaderhuggen sten. Numera förstärks murarna genom insprutning av betong.

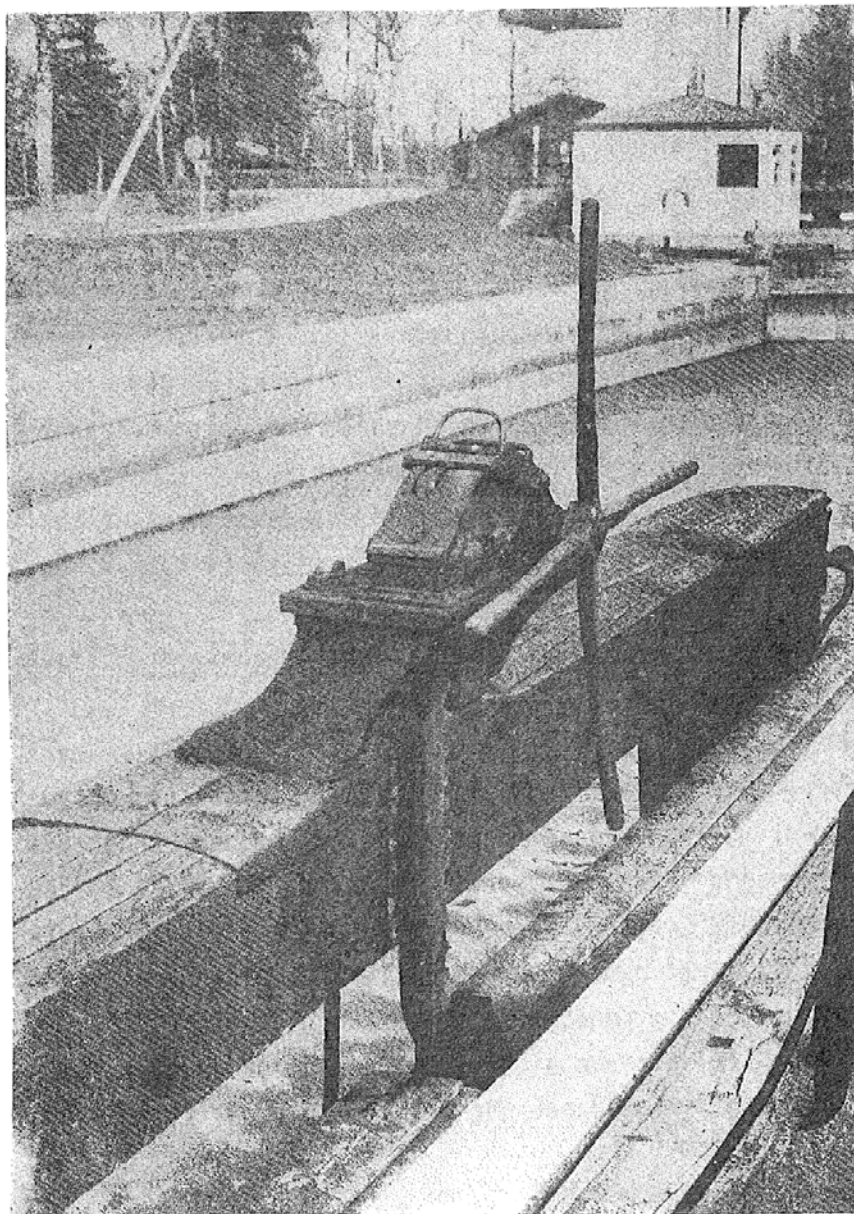
Slussportarna är vanliga stämpportar med ett portpar för varje öppning. De flesta är byggda av trä och gjutjärn kombinerat eller av enbart trä men även rena järnportar förekommer. Portarna är fästade i slussmuren med hjälp av ett grovt ihåligt gjutjärnrör (rund-

ståndare) som sitter längs portens innersida. Rundståndaren ligger tätt an mot den finhuggna muren samt fasthålls i slussens botten av en gjutjärnsdubb och upptill av ett runt ståndaren lagt smitt halsjärn, vilket är förankrat i slussmurens översida.



Principskiss av sluss med slusskammare och portkammare. Slussportarna öppnas alltid mot den del av kanalen som har den högre vattennivån. När vattennivån på två sidor om en slussport är olika håller vattentrycket uppifrån porten bergfast låst och den är omöjlig att öppna. (Pilen markerar vattnets riktning).

För portarnas manövrering finns en dragstång fästad i portens översida. I dragstångens andra ände sitter en kuggstång och denna går in i ett spel av gjutjärn som är fastsatt i slussmurverket. Kugghjulet i spelet kring vrids av ett spakställ vari en eller två spakar av trä är instuckna. Genom att vandra runt med spakarna öppnas eller stängs portarna. Med undantag av Forsvik och Hajstorps övre sluss, vilka drivs hydrauliskt, manövreras alla slussportar på västgötalinjen fortfarande för hand.



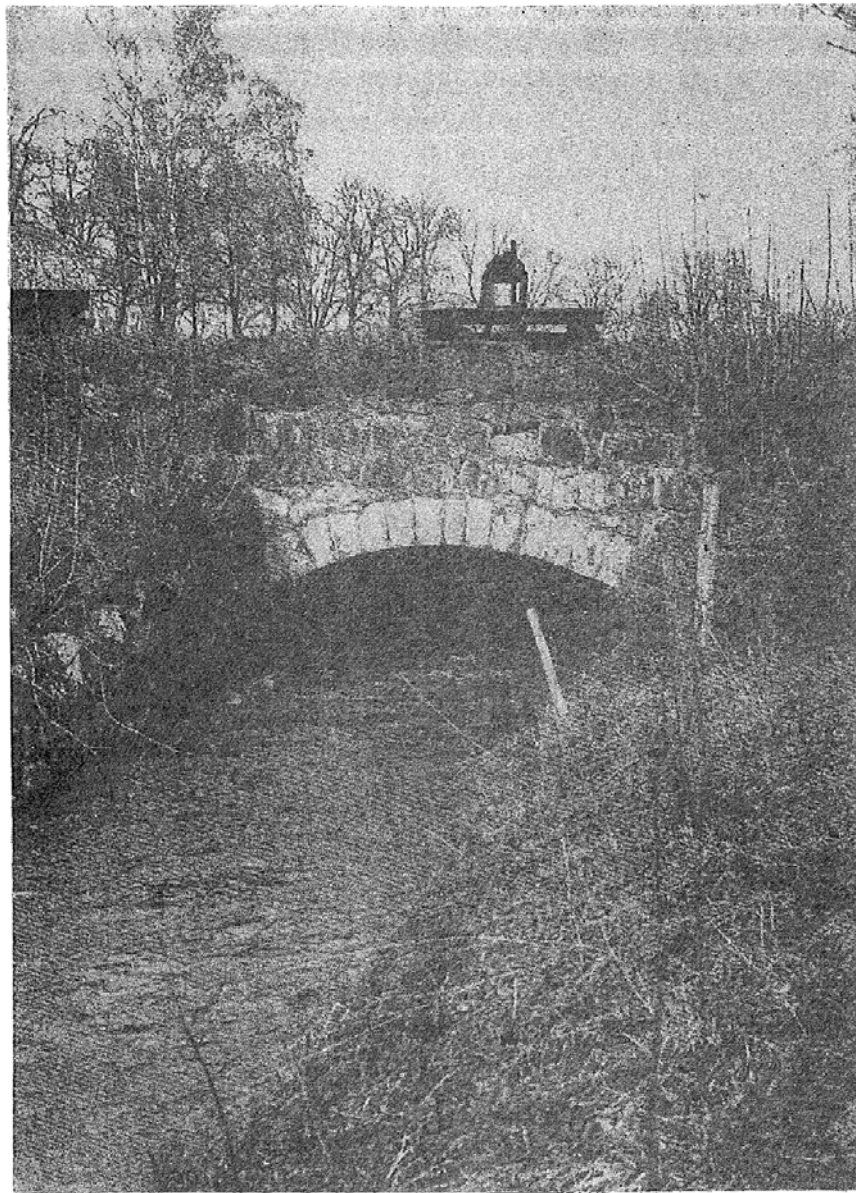
Flertalet slussar på västgötadelen sköts fortfarande för hand. Luckorna öppnas och stängs med hjälp av en kuggstång som går in i en kuggväxel i portens överkant. Kuggväxeln dras runt med en fyrmarmad vev.
Foto: Eva Björkman 1977.

I varje portpars underkant sitter fyra luckor av gjutjärn genom vilka vattnets släpps fram vid slussningen. Ursprungligen hade varje portpar endast en lucka i var port. Luckorna öppnas och stängs via en kuggstång som går in i en kuggväxel i portens överkant. Kuggväxeln som höjer eller sänker luckan dras runt med vevar. På portarnas översida sitter portvandringar av plank. Från dessa manövreras luckorna och de tjänar även som förbindelseled över kanalen.

Portarna på västgötalinjen är överlag så gott som oförändrade. Nödvändiga reparationer och underhållsarbeten, har utförts i enlighet med den ursprungliga konstruktionen. Ekvirket har ersatts av furu men detta har inte förändrat utseendet. Som ovan nämnts har portarna vid Forsvik, Hajstorp och Riksbergs slusstrappa helt eller delvis hydraulisk drift medan de övriga fortfarande manövreras för hand. Man måste beundra den ändamålsenliga konstruktionen liksom den noggranna och täta passningen mellan slussmurverket och porten, vilken är ett prov på en stor hantverksmässig skicklighet.

Avstängningsanordningar

För att kortare kanalsträckor skall kunna tömmas vid behov av reparation, finns på de långa horisontalsträckorna avstängningsanordningar bestående av två vanliga stämportspar. I Västergötland är dessa avstängningar förlagda i anslutning till broarna vid Lyrestad, Lövsäng, Rotkilen, Jonsboda och Vassbacken. Mellan de två stämportarna sitter i regel ett murat avtappningsvalv som stängs med en lucka. Vid Vassbacken är avtappningsvalvet placerat intill hamnen. Avtappningsvalven vid Lyrestad och Jonsboda är igensatta.



Genom särskilda avtappningsvalv kan kanalen tappas på vatten. Valvet vid Vassbacken är av murad sten. Ovanför valvet syns skuggväxeln med vars hjälp avtappningsluckan manövreras.

Foto: Eva Björkman 1977

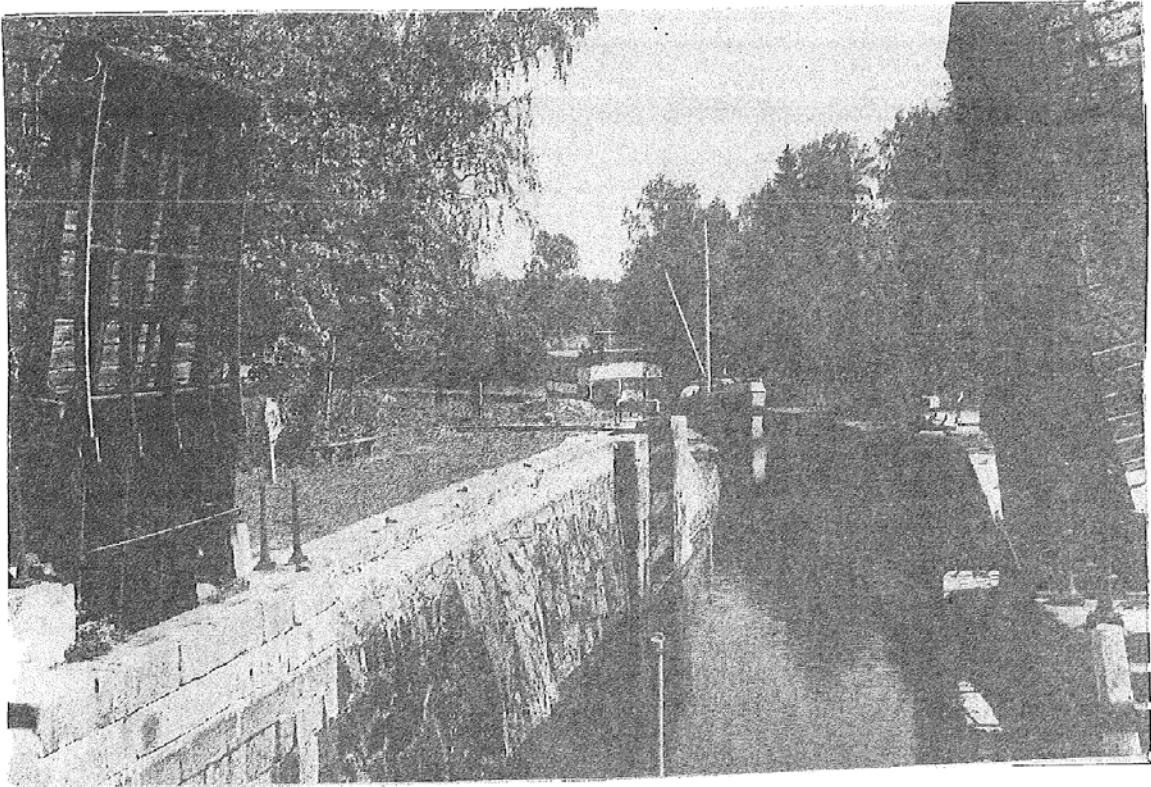
Vid sjöarna där portarna inte kan åtkommas för reparation, finns intill slussarna sättfalsar i murverken, vari sätt av grova bjälkar kan nedsättas. Därigenom stängs vattnet av och slusspartiet kan avtappas.

Broar och färjor

På sträckan genom Västergötland korsas Göta kanal av 17 landsvägsbroar och 2 järnvägsbroar. Äldst av alla är Forsviks dubbelklaffbro av gjutjärn från 1813. Bron uppges omväxlande vara byggd i England eller i Sverige efter engelska ritningar. Den står numera alltid öppen, bevarad som ett kulturminne.

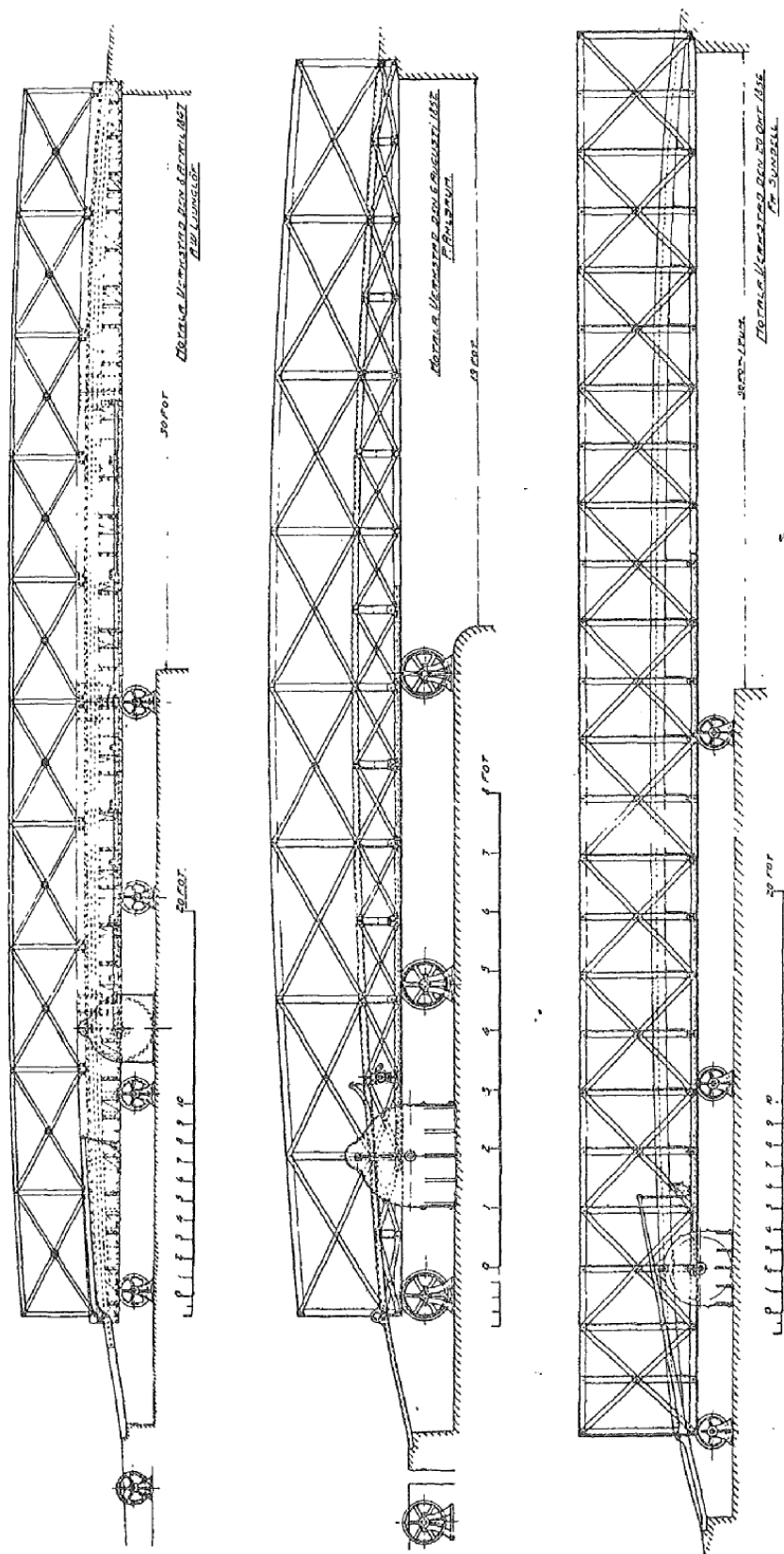


Forsviks dubbelklaffbro är den äldsta av alla broar över kanalen. Den bevaras nu som kulturminne. Bilden visar den ena klaffen.
Foto: Eva Björkman, 1977



Forsviks dubbelklaffbro är den äldsta av alla broar över kanalen.
Den bevaras nu som kulturminne.
Foto: Eric Julihn, 1974

Den ursprungligen vanligaste brotypen över kanalen var rullbron som tillverkades vid Motala verkstad. Rullbroar fanns i flera olika varianter, byggda av gjutjärn, gjutjärn kombinerat med trä eller enbart trä. Namnet förklaras av att broarna vilar på hjul vilka är lagrade i bockar. De vindas undan med hjälp av ett spel med dubbel utväxling. Numera drivs alla rullbroar elektriskt men förr vindades de för hand..... Själva brounderredet är i regel av gjutjärn. Brobanorna består av dubbel plank och broräckena är av järn. Broarnas landfästen är murade av granit. Mellan landfästena är kanalbotten i allmänhet beklädd med sten som är lagd i nedåtböjd valvform. Genomfartsöppningen har ungefär samma mått som slussarna. Rullbroar i olika utföranden finns ännu kvar vid Rogstorp Hajstorp, (rullbro med överbyggt spännverk) Lövsäng Gastorp Rotkilen och Stång. En modernare typ av rullbro har Vägverket byggt vid Norrkvarn och Vassbacken.



Tre typer av rullbroar för kanalen byggda på Motala Mek. Verkstad år 1847, 1852 och 1856.
Motala Verkstads arkiv.

Ett flertal rullbroar finns kvar på kanalens västgötadel och det är angeläget att de bevaras. Ritningen visar tre typer av rullbroar för kanalen, byggda på Motala verkstad år 1847, 1852 och 1856. (Motala verkstads arkiv, ur Hallin/Skog: Baltzar von Platen. Göteborg 1964).

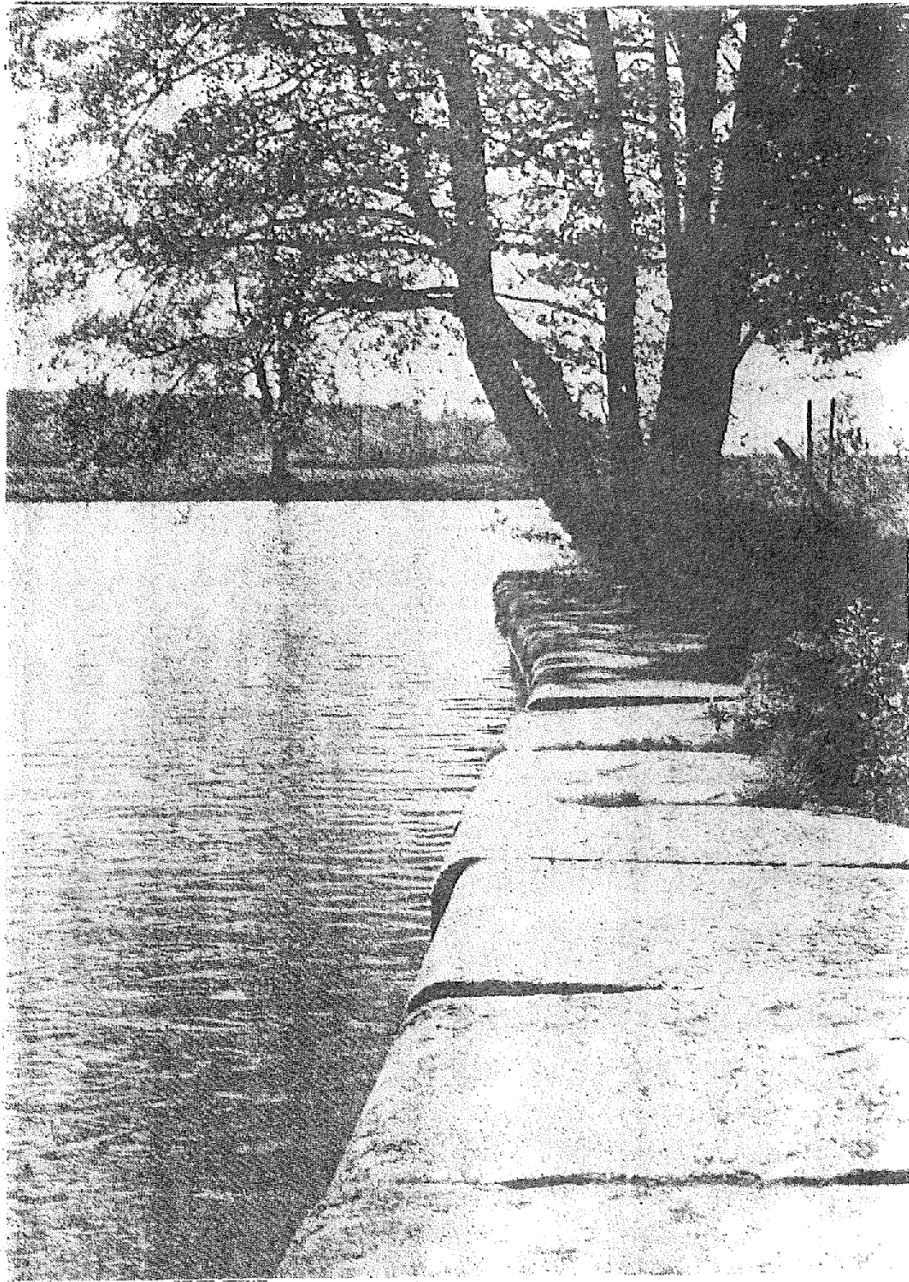
De återstående landsvägsbroarna är modernare klaff- eller svängbroar av järn vilka byggts under 1900-talet. Vid Töreboda korsar järnvägsbron för västra stambanan Göta kanal. När järnvägsbron byggdes 1862 ändrades kanalens lopp så att en skarp krök bildades för att banan istället skulle kunna läggas rak. Ytterligare en järnvägsbro korsar kanalen vid Lyrestad, där järnvägen mellan Mariestad och Gårdsjö passerar över farleden.

Förutom broarna ombesörjer även två färjor förbindelsen över kanalen. Vid Brosundet i sjön Viken har vägförvaltningen en trafikfärja. I Töreboda samhälle äger kommunen en liten handdriven färja för gång- och cykeltrafikanter. Färjkarlen drar färjan med hjälp av en lina. Färjan som heter "Lina" uppges vara världens minsta avgiftsbelagda färja, men priset är inte högre än 5 öre.

När kanalen anlades fick Kanalbolaget även bygga broar över de nyupptagna bigravarna. På ömse sidor om kanalen kan man därför se vackra gamla stenvalvsbroar, bland annat vid Norrkvarn och Vassbacken.

Hamnar och kajer

På många ställen utmed kanalen anlades hamnar och kajer för lastning och lossning av gods. Kajkanterna är i allmänhet byggda av kallmurad granit och beklädd med huggen liststen av sandsten. Strax under vattenytan sitter en avvisare i form av en huggen avrundad 25 cm tjock list av sandsten, vilken är inlagd i kajmuren.



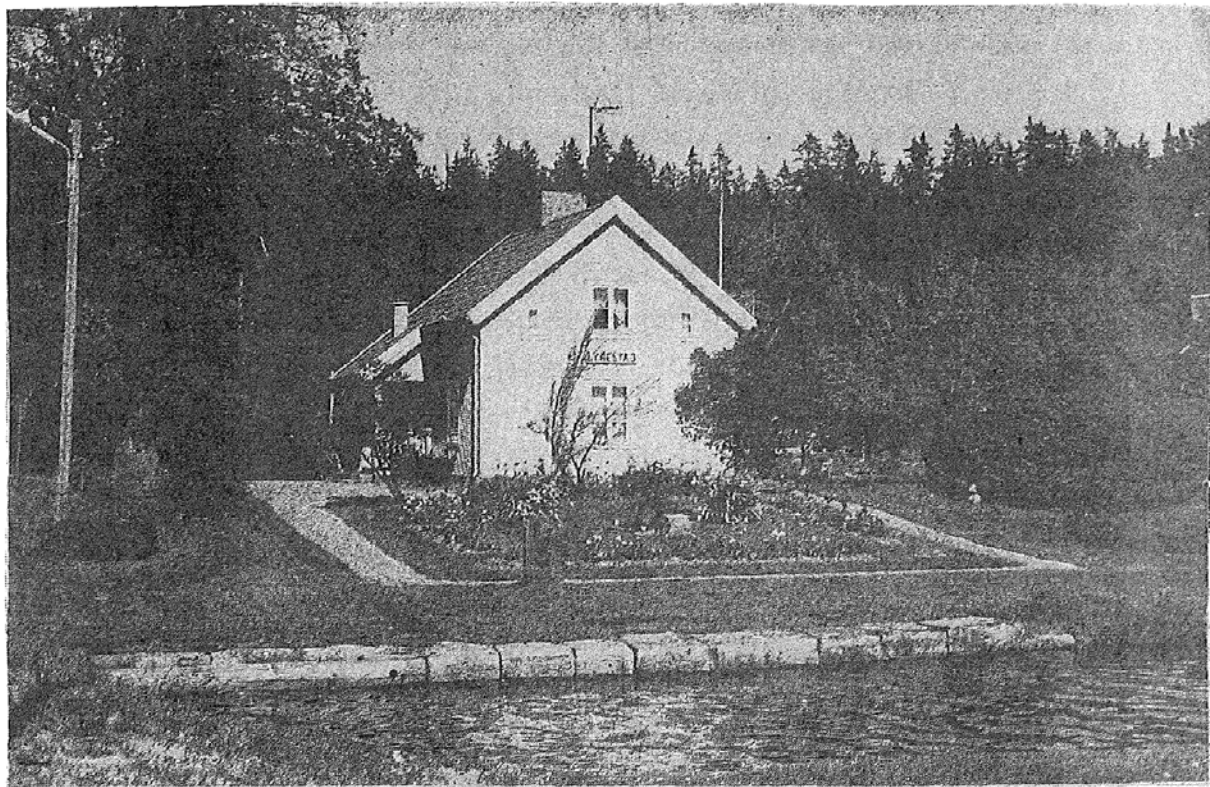
Kajkanterna är liksom slussarna i regel försedda med huggen liststen.
Detalj av kajkanten vid Lyrestads hamn.
Foto: Eva Björkman, 1977

Hamnar eller kajer finns vid Sjötorp, Lyrestad, Hajstorp, Töreboda, Jonsboda, Vassbacken, Tåtorp och Forsvik samt vid Rödesund i Karlsborg. I Töreboda och vid Rödesund är järnvägsspår framdragna till kanalen. Vid hamnarna i Sjötorp, Lyrestad, Hajstorp, Töreboda, Vassbacken, Forsvik och Rödesund samt vid Lilla Björstorp och Sätra invid Viken ligger godsmagasin som kanalbolaget, någon andelsförening eller någon privat speditör har uppfört. De stora röda hamniagasinen utgör ett markant inslag i kanalmiljön som man måste slå vakt om.

Boställen

När kanalen anlades utstakades ett 118,8 m brett område, vilket går under beteckningen Kanaljorden. Dess gräns markerades av stengärdsgårdar, där den inte följde de breda bigravarna. Gärdsgårdarna är på många håll bevarade. Området var avsatt för kanalen och de anläggningar som krävdes i anslutning till denna. På den mark som inte användes direkt för kanalen lades boställen för de anställda. Till boställena hörde förutom bostadshus några mindre ekonomibyggnader och en jordbit. Avkastningen av jorden utgjorde en del av lönen.

Vid samtliga slussar samt vid alla ensamliggande broar ligger slussvaktar- respektive brovaktarboställen.



Sluss- och brovaktarboställen utgör ett påfallande inslag i kanal- miljön. Flertalet vaktarstugor är byggda i samma stil som den vid Lyrestad. Foto: Eva Björkman, 1977.

Invid Brosundet finns ett fyrvaktarboställe, vid Tåtorp och Fors- vik lotsboställen (i Forsvik är detta sammanbyggt med slussvak- tarbostället) och vid Lanthöjden ett boställe intill signalplatsen där. De flesta nu befintliga vaktstugorna byggdes omkring 1900- 1920 i samma enhetliga stil utmed hela västgötalinjen. Stugorna är relativt enkla rektangulära trähus med tegelklädda sadeltak och en liten veranda. De har gulmålad panel som är satt på höjdledd i gavel spetsen men för övrigt är liggande. De välbevarade husen har fint arbetade snickeridetaljer på fönsteromfattningar, takfot och veranda. På den gavel som är vänd mot kanalen sitter alltid en skylt som anger slussens eller bronns namn. Även andra typer av hus förekommer i Sjötorp, Forsvik och vid Rödesund. Ett äldre boställshus av sten finns bevarat vid Sjötorps sjätte sluss, men det har inte använts som bostadshus sedan 1920-talet.

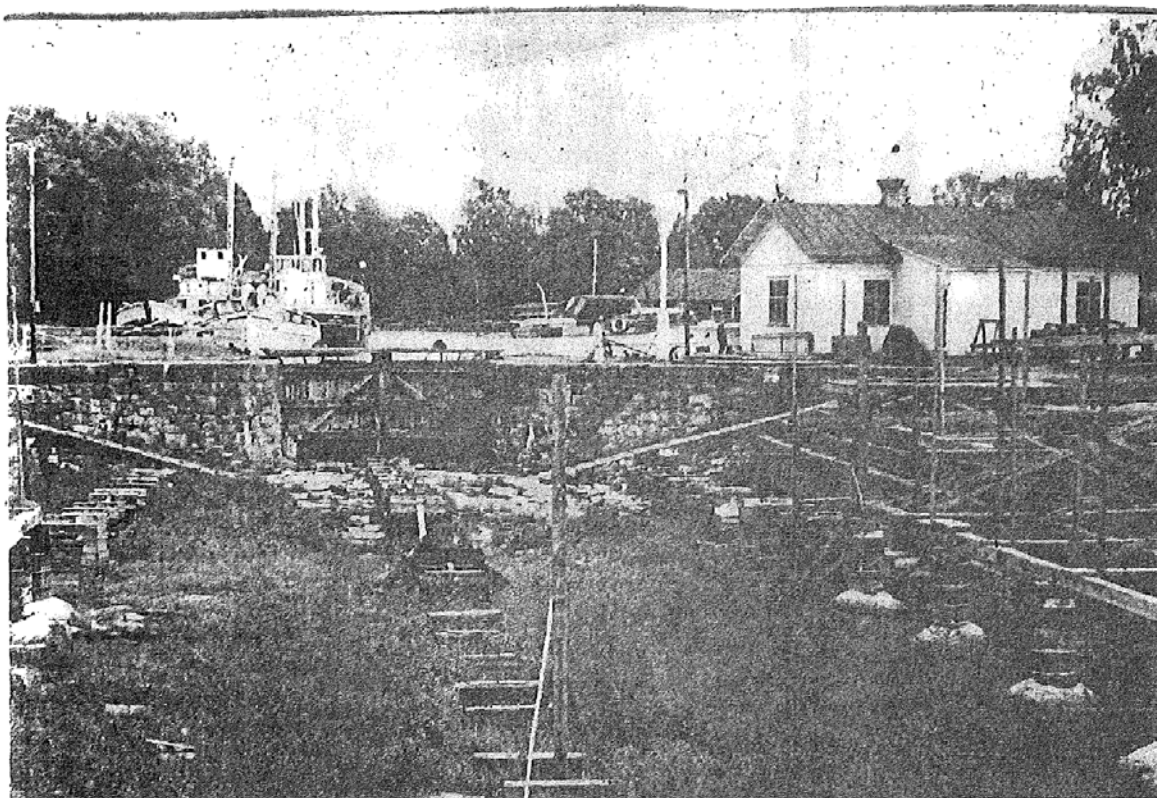
Boställshusen är med få undantag välbevarade. Många av dem bebos året om av vakterna. De små ekonomibyggnaderna, som också är en viktig del i miljön kring kanalen, finns kvar vid många vaktställen. Boställsjorden brukas dock inte längre, varför den på sina håll tyvärr har börjat växa igen. Vaktboställets i stort sett enhetliga utformning gör att man lätt kan identifiera dem och därmed förstå deras sammanhang med kanalen.

Även tjänstemännen erhöll boställen med tillhörande jord. Vid Hajstorp ligger den pampiga gamla kanalingenjörsbostaden, vilken fungerade som sådan till för något år sedan. I Sjötorp, Vassbacken och Forsvik återfinns likaså tjänstemannabostäder. Kanalbolagets skogsförvaltare disponerade Lilla Björstorp vid sjön Viken. I anslutning till boställena fanns kanalkontor. Numera är västgötalinjens kanalkontor och kanalingenjörsbostad förlagda till Sjötorp.

Verkstäder, varv och torrdocka

Kanalbolagets verkstäder för västgötalinjen låg tidigare i Hajstorp men nyligen överflyttades huvuddelen av verksamheten till Sjötorp. Byggnaderna i Hajstorp används dock fortfarande. I Sjötorp har Kanalbolaget övertagit varvet och i dess lokaler inryms nu verkstäder.

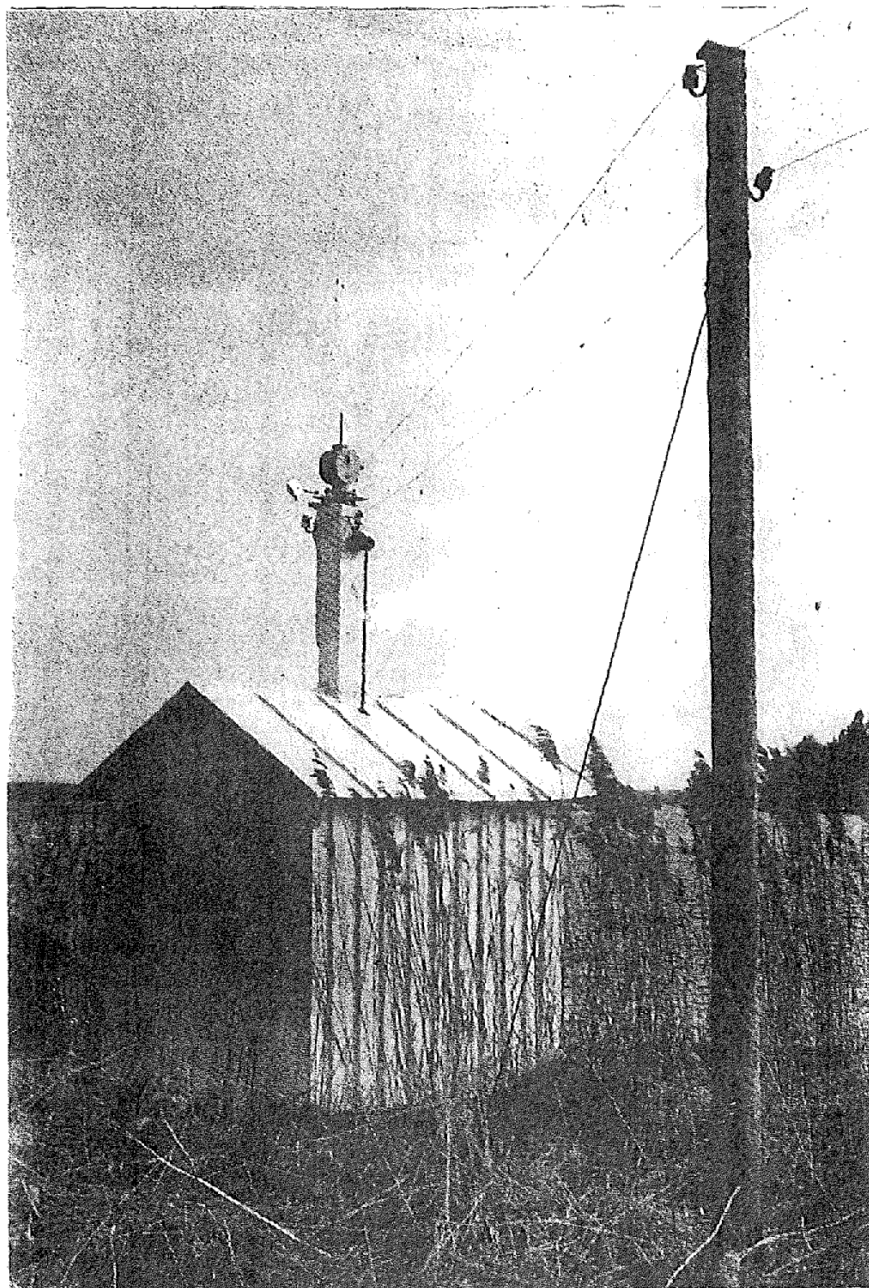
Sjötorp har haft varv sedan kanalens första tid. Det var fram till 1976 skilt från Kanalbolaget. Varvsbyggnaderna ligger invid Sjötorps hamn. Till varvet hör en torrdocka som är utgrävd i marken och försedd med delvis murade sidoväggar. Dockan förlängdes 1907 med 9 m. Den avstängs från kanalen med hjälp av vanliga stämpportar av trä. Kanalbolaget har hela tiden haft torrdockan i sin ägo men arrenderat ut den till Sjötorps varv.



Torrdockan vid Sjötorp i tömt skick med stämportarna i fonden. Den vita byggnaden till höger är det välbevarade gamla varvs-kontoret som nämns i avsnittet nedan om område 1, Sjötorp. Foto: Eva Björkman, 1977

Fyrrar, semaforer och andra signaler

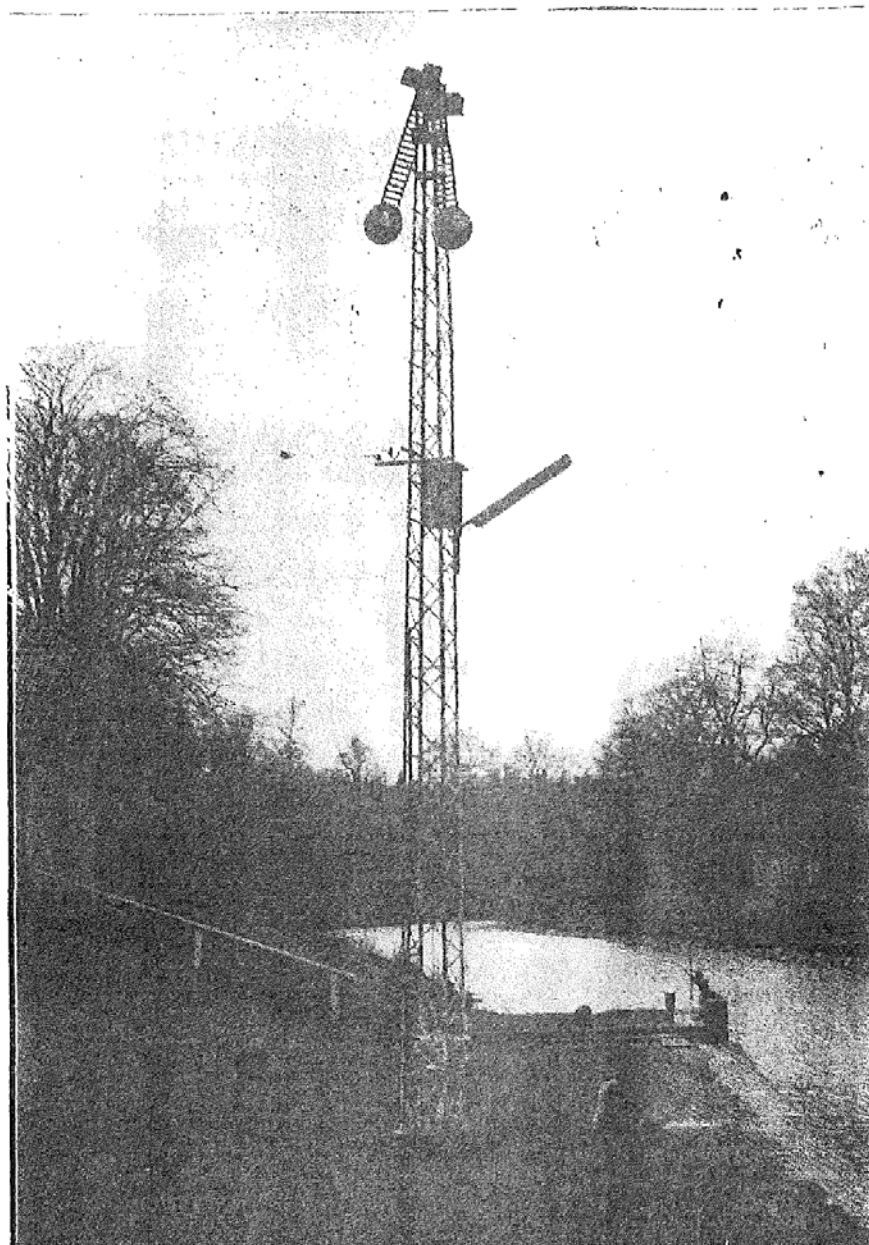
Fyrrar finns vid Sjötorps och Rödesunds inlopp samt i sjöarna Viken och Bottensjön. Vid inloppen från sjöarna är fyrrarna i regel ordnade två och två, s.k. överensfyrrar, visade sken endast i en riktning. Fyrrlyktorna sitter antingen på en tornliknande ställning av järn eller trä, eller på en stolpe som är placerad ovanpå ett litet hus av trä. Vid Bro-sundet i Viken ligger en särskild fyrvaktarbostad.



Vid inloppet från Bottensjön vid Tåtorp är fyrlyktorna anbringade på en stolpe ovanpå ett litet hus av trä.

Foto: Eva Björkman, 1977

Semaforer är uppsatta vid Tåtorp och Forsvik. De anger med hjälp av vingar på dagen och ljussken på natten om kanalsträckan är klar för passage. Fram till 1933 fanns en semafor vid Lanthöjden. Den sköttes av en särskild vakt, vars stuga fortfarande ligger kvar.



Semaforerna anger med hjälp av vingar och ljussken om kanalsträckan är klar för passage. Vid Tåtorp står en semafor strax intill brovaktarbostället. Invid semaforens fot syns en pollare av sten.

Foto: Eva björkman, 1977.

Ytterligare några signalanordningar för att underlätta kanaltrafiken finns. Cirka 300 m före sluss eller bro sitter en vitmålad fyrkantig tavla som är vänd på diagonalen. Innan tavlan har passerats bör man ge signal till sluss- eller brovakten. På omkring 60 meters avstånd från slussar och slusstrappor sitter röd- och vitmålade fripålar. Innanför dessa är det förbjudet att anlägga.

Pollare

Rundhuggna pollare av sten eller gjutna järnpollare ser man på ett flertal ställen utefter kanalen. De står vid slussar och broar, på hamnkajerna, vid inloppen frånsjöarna och utefter ledmurarna, t.ex. längs Billströmmen.

Trädplantering

Vid kanalens anläggande och särskilt vid 1800-talets mitt planterades lövträd såsom oxel, lind, lönn och ask längs de kanalsträckor som gick över öppen mark och närmast slussarna. När träden växte förorsakade rotsystemen läckage på några ställen och man har därför tagit bort en del av dem. Vackra högväxta träd kantar emellertid flera kanalsträckor. Särskilt väl framträder trädalléerna på slätterna norr och söder om Töreboda samt mellan Hajstorp och Norrkvarn. De utgör ett tilltalande inslag i såväl kanalmiljön som i det öppna jordbrukslandskapet.



Trädalléerna utmed kanalen är ett omistligt inslag i miljön, framför allt där kanalen går fram över vida slätter. Bilden är tagen vid Löfsäng. Foto: Eva Björkman, 1977.

Sammanfattning: Kanalens skick idag

En sammanfattande bedömning av västgötadeln idag blir, att den i sin helhet har bevarats förvånansvärt oförändrad sedan byggnads-skedet. Kanalens sträckning har endast förändrats på ett ställe, nämligen vid Lanthöjden där man år 1930-1933 sprängde sig förbi en skarp hårnålskurva. Murverken i slussarna, hamnarna, ledmurarna och flera brofästen är bevarade. Sidovallar, strandskoning, kulvertar och diken samt huvuddelen av dragvägen finns kvar. Slussportarnas ursprungliga konstruktion har bibehållits och de har endast i ett fåtal fall hydraulisk drift. Broarna har förändrats mest, i det att över hälften av dem har bytts ut mot moderna broar av annan typ. Fortfarande finns dock 6 gamla rullbroar kvar id mindre vägar. Alla broar är elektrifierade men detta har endast obetydligt påverkat deras utseende.

Även den närmaste omgivningen, vilken är en nog så viktig del i kanalmiljön, har undgått förödande förändringar. De karaktäristiska sluss- och brovaktarstugorna med sina målade namnskyltar återfinns fortfarande invid alla slussar och broar. Vid hamnarna ligger stora röda godsmagasin. Rundhuggna pollare av sten står vid slussar, hamnar och inlopp. Kanalen kantas av högväxta alléträd, och här och där ser man huggna avståndsmärken av sten. Alla dessa återkommande detaljer binder samman kanalen till en helhet, samtidigt som de berättar om kanalens ålder och historia.

Synpunkter på ett bevarande av kanalen

Göta kanal har såsom en av våra mest imponerande och välbevarade 1800-talsanläggningar ett stort kulturhistoriskt värde och den klassades vid den fysiska riksplaneringen som ett större område av intresse för kulturminnesvården. Inför en förestående utbyggnad alternativt upprustning kan följande synpunkter anföras.

Vid en utbyggnad, som innebär breddning av kanalen, skulle ovillkorligen alla slussar och brofästen raseras eftersom de är kanalens smalaste delar. Sannolikt skulle inte heller sidovallar, dragväg eller trädplanteringar kunna bevaras. Konsekvensen är alltså att det byggnadsverk som kanalen är idag helt skulle försvinna. Med hänsyn till kanalens kulturhistoriska värde bör ett dylikt raserande inte ske utan tungt vägande skäl.

Om kanalen inte skall breddas och man önskar bevara den som den turistattraktion den är idag, bör en upprustning ske i enlighet med kanalens förefintliga konstruktion. Hitintills har kanalen med sakkunskap underhållits kontinuerligt utan att genomgripande förändringar har behövt ske. Vill man bibehålla kanalens karaktär och kulturhistoriska värde bör samma varsamhet få råda vid upprustningen och samråd ske med kulturhistorisk expertis.

Med tanke på kanalens teknikhistoriska intresse bör hänsyn tas dels till kanalens byggnadskonstruktion, dels till de mekaniska anordningarna av slussar och broar. De kraftiga handbyggda murverken bör få stå kvar. Utför man betongförstärkningar av muren genom insprutning så som nu sker på somliga ställen, bör muren efteråt rengöras med sandblästring eller dylikt. Slussarnas konstruktion bör bibehållas och vid elektrifiering bör man välja en modell som låter de handdrivna manöverdelarna sitta kvar eller som inte avviker alltför kraftigt från de ursprungliga. Några slussar bör förbli handmanövrerade. Som turistattraktion torde ett sådant bevarande möta stort intresse. Förslagsvis kan de första slussarna en resenär från Vänern möter i Sjötorp vara handmanövrerade. Andra tänkbara alternativ är slussar i de områden som tagits ut vid inventeringen. Det är likaså önskvärt att de befintliga rullbroarna bevaras. Kanalens funktion och de verksamheter den givit upphov till under sin 150-åriga tillvaro bör även i framtiden avspeglas i närmiljön. Slussarna och broarna fyller de mest centrala funktionerna.

Raden av vaktstugor i anslutning till dessa är fortfarande ett levande inslag i kanalmiljön. Tillhörande ekonomibyggnader och boställsjord avspeglar ett äldre avlöningssystem. Dragvägen med sina avståndsmärken är ett minne från den tid då båtarna drogs på kanalen. Den lämpar sig väl som cykelväg och bör därför vara av intresse också för friluftslivet. Magasinen har fått allt mindre betydelse i det med att fraktfarten avtagit, och de utgör nu en påminnelse om den tid då kanalen kom som en revolutionerande transportled och förändrade regionens handelsvägar. Pollare fyrar och semaforer är detaljer som fortfarande fyller en viktig funktion för sjöfarten.

Kanalen utgör slutligen också en del av kulturlandskapet. Den har omformat det äldre landskapet med hjälp av sina sidovallar och mäktiga alléträd, med omläggningar av diken och sprängningar genom bergspartier. Tack vare vaktboställena har landskapet närmast slussarria hållits i hävd. Det är önskvärt att kanalens allékaraktär och kulturlandskapets öppenhet bevaras.

Vid en upprustning bör man tänka på att kanalen är vad alla de enskilda delarna tillsammans gör den till. Är man varsam om detaljerna kommer kanalens kulturhistoriska värde och därmed klass av turistattraktion att stiga oavbrutet allt eftersom tiden går och kanalen blir äldre.

UTVÄRDERADE MILJÖER

I det föregående har betonats att kanalen är ett sammanhängande byggnadsverk som i synnerhet av båtresenärerna upplevs som en enda anläggning. Varje sluss- eller brovaktarboställe utgör en karaktäristisk del av denna helhet. Att välja ut vissa partier av kanalmiljön såsom viktigare än andra är därför en nästan omöjlig uppgift. Skall man trots detta utvälja några särskilt framträdande områden vid kanalen, blir det platser där ett flertal karaktäristiska anläggningar ligger samlade. Kännetecknande för huvuddelen av nedanstående uttagna områden är koncentrationen av för kanalen viktiga och typiska beståndsdelar, ofta i anslutning till andra anläggningar som för sin tillkomst och sitt fortlevande varit beroende av kanalen.

Område I

SJÖTORP

Mariestads kn, Lyrestads sn.

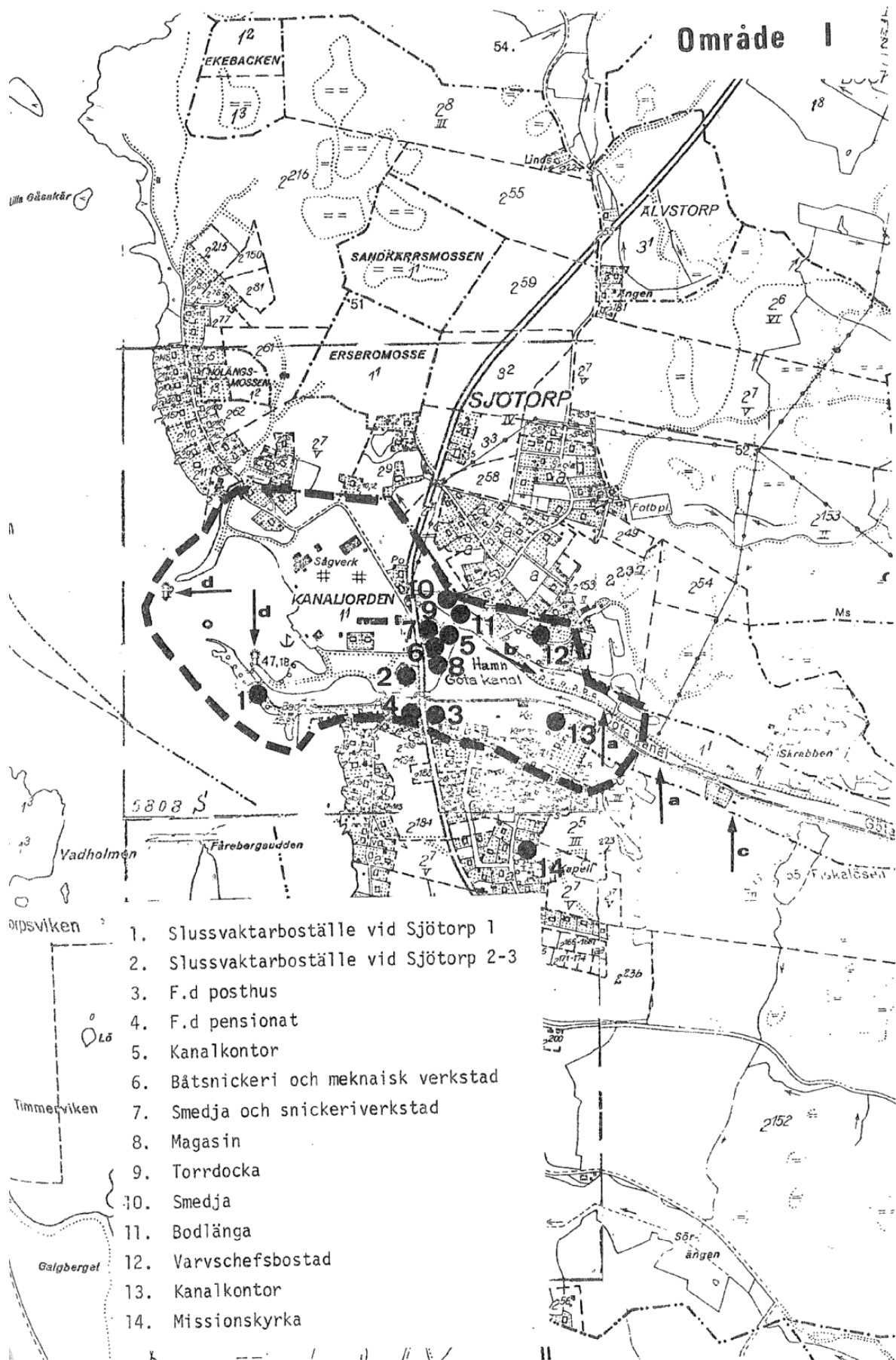
Ekon.karta: 9D 4i, 9D 5i, 9D 5j

Sjötorp ligger vid Göta kanals inlopp från Vänern. Kustlinjen är oregelbunden och terrängen relativt kuperad. Samhället omges av skog i norr och öster, men gränsar mot öppen mark i söder.

Det uttagna området omfattar kanalen och dess närmaste omgivning, där anläggningar som är förbundna med kanalen ligger. Sjötorp har kanalen att tacka för sin tillkomst. Någon stad så som von Platen planerade och gjorde upp ritningar för, blev det dock aldrig. Samhället utbreder sig på båda sidor om kanalen och hamnen men har sin tyngdpunkt på den södra sidan. En landsvägsbro över kanalen förbinder de båda sidorna. Kanalen gör vid Sjötorp en kraftig stigning med totalt 8 slussar, varav 6 är sammanbyggda två och två. 3 av slussarna ligger inom samhället medan de övriga är belägna längre in i landet.

Vid kanalens inlopp från Vänern finns hamnpir, vågbrytare och fyrar. Innanför hamnpiren är det nu gästhamn. På området norr om denna låg tidigare en såg. Den första slussen ligger alldeles vid inloppet med den obligatoriska slussvaktarstugan strax intill. Stugan är av en äldre och lägre typ än de gängse utmed kanalen. Nästa sluss är en dubbelsluss. Vid denna ligger en typisk vaktarstuga av det slag som beskrivits i det föregående avsnittet. Bron som går alldeles ovanför slussen är en modern svängbro av järn med ett manöverhus av trä. Invid brons södra fäste ligger två byggnader som har ett visst samband med kanalen. Det gamla trähuset med den vackra verandan på vägens östra sida har varit posthus. Det mer förändrade stora huset på motsatta sidan vägen är Sjötorps nedlagda pensionat.

Öster om bron ligger Sjötorps hamn. Runt bassängen finns samlade ett flertal anläggningar som har samband med kanalen. Området mellan hamnkajen och landsvägen upptas av Sjötorps varv. Varv och torrdocka anlades vid kanalbyggandet i Sjötorp.

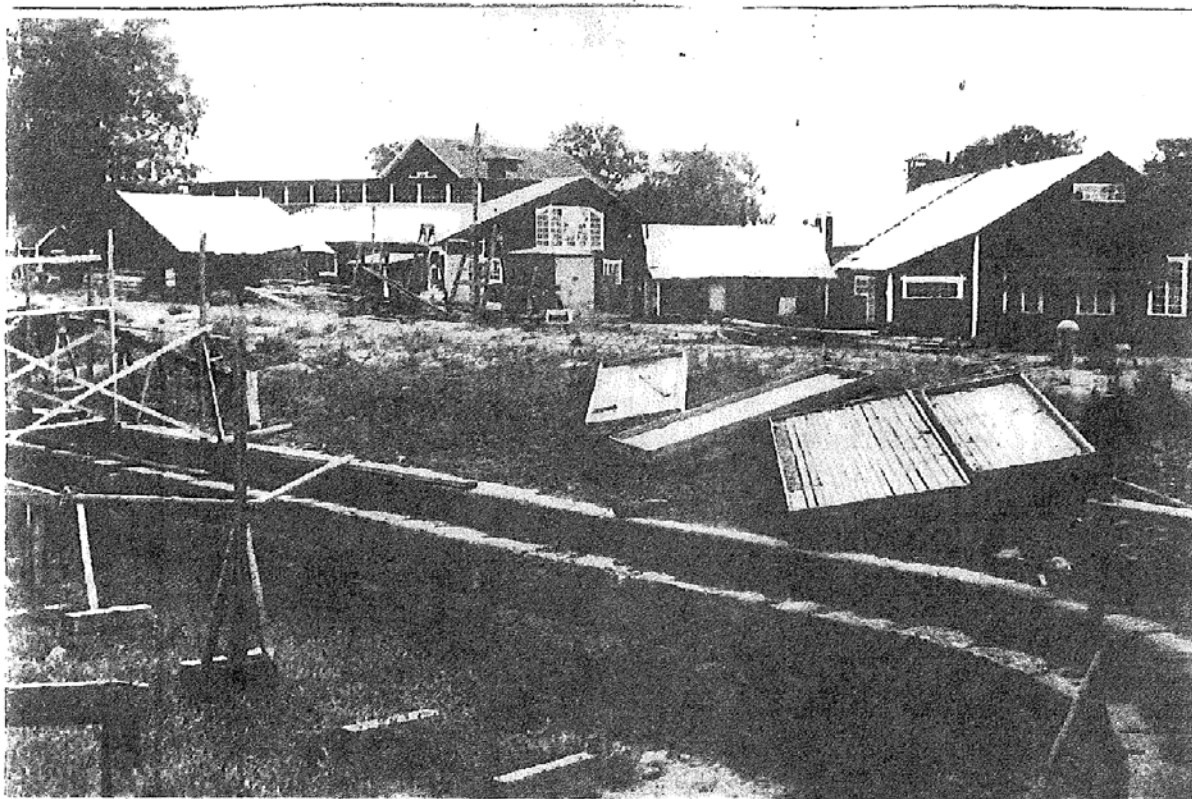


Område I

1. Slussvaktarboställe vid Sjötorp 1
2. Slussvaktarboställe vid Sjötorp 2-3
3. F.d posthus
4. F.d pensionat
5. Kanalkontor
6. Båtsnickeri och meknaisk verkstad
7. Smedja och snickeriverkstad
8. Magasin
9. Torrdocka
10. Smedja
11. Bodlänga
12. Varvschefsbostad
13. Kanalkontor
14. Missionskyrka

orpöviken
 Timmeröviken
 Galgberget

Det nuvarande varvet som grundades 1877 av en man vid namn Groth, övertogs år 1976 av Kanalbolaget. Lokalerna används nu som reparationsverkstäder. Till varvet hör ett varvskontor, en större lanterninförsedd träbyggnad innehållande båtsnickeri och mekanisk verkstad, samt en trälänga inrymmande en större smedja med jordgolv och en snickeriverkstad. Kontorsbyggnaden är exteriört oförändrad och har en synnerligen välbevarad gammal kontorsinredning med skrank och bröstpanel. Byggnaden är ljusmålade medan de övriga husen vid varvet är rödmålade.



Sjötorps varv är nedlagt men byggnaderna finns kvar och används av Kanalbolaget. Huset med lanternin till vänster rymmer båtsnickeri och mekanisk verkstad, byggnaden till höger smedja och snickeriverkstad. I förgrunden syns torrdockans murade kant.

Foto: Eric Julihn, 1976.

Alldeles invid kajen ligger ett välbevarat stort magasin av timmer med hisslucka. Magasinet högra halva har använts till skeppsaffär och materialförråd för varvet. Inredningen finns kvar och lokalen fungerar fortfarande som materialförråd.

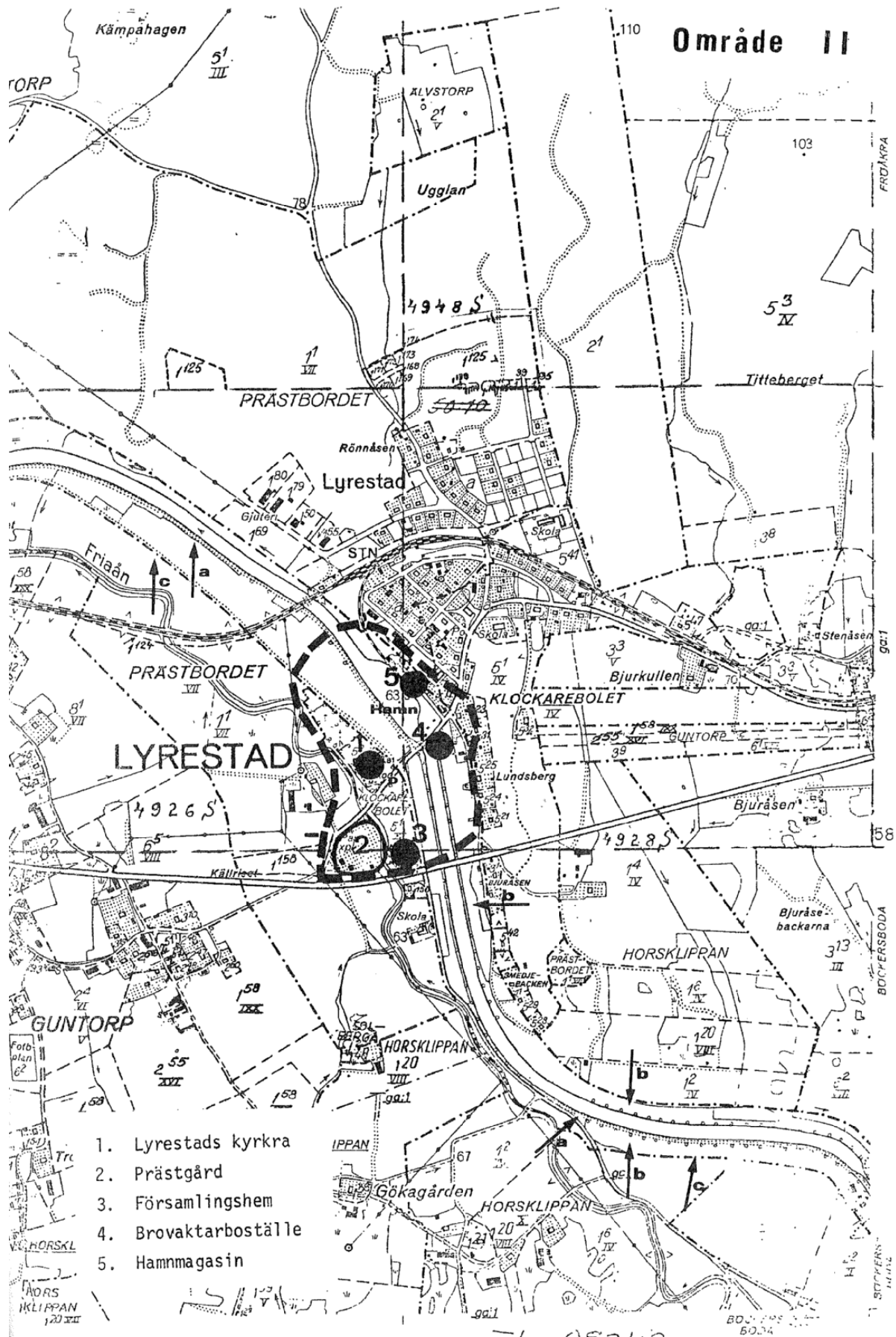


Det stora välbevarade magasinet utgör en tilltalande blickpunkt vid Sjötorps hamn. Foto: Eva Björkman, 1977.

Hela varvsområdet utgör en tät, levande industrimiljö i anslutning till hamnen. I denna miljö ingår även torrdocan, som varvet hyrde av Kanalbolaget under sin verksamhetstid, samt på andra sidan om torrdocan en gammal smedja av gråsten och en röd bodlänga. Smedjan och bodlängan, vilken har en vindflöjel från 1811, har hela tiden varit i Kanalbolagets ägo och anses härstamma från kanalens härkomsttid. Mellan de två byggnaderna finns grundresterna av en basningsanläggning där man basade, dvs. böjde, virke till båtar. Ett förslag att inreda bodlängan till kanalmuseum kan anses lämpligt med tanke på att Sjötorp har en hamnplats som används av många kanalresenärer. Något museum om kanalen finns för närvarande inte i anslutning till västgötalinjen, men eftersom Göta kanal är en så stor turistattraktion borde en presentation av dess historia röna ett betydande intresse hos allmänheten.

Hamnbassängens övriga sidor är inte lika tätbebyggda. På den norra sidan märks framförallt varvschefens bostad, ett tvåvånings trähus med välbevarad 1800-talsexteriör. På den södra sidan återfinns kanalkontoret i en rappad byggnad med brutet tak. Åt öster saknas bebyggelse och kanalen, som fortsätter åt detta håll, leder in i en lummig grönska.

Det omgivande samhället består nästan uteslutande av villor. Husen är huvudsakligen tillkomna under innevarande sekel och ger prov på många stilar, både i välbevarat och i förvanskat skick. I samhällets södra del ligger Sjötorps åttkantiga missionskyrka från 1889. Flera likartade centralkyrkor av sten byggdes under 1800-talets senare del, men som missionskyrka av trä torde byggnaden vara unik.



Område II

LYRESTAD

Mariestads kn, Lyrestads sn.

Ekon.karta: 9D 4j

Lyrestad ligger i övergången mellan jordbruksmark i väster och mer kuperad, skogsbevuxen terräng i öster. Kanalen passerar samhället i nordväst-sydostlig riktning. Söder om Lyrestad korsas kanalen av Europaväg 3 (E 3).

Lyrestads samhälle har tillkommit med anledning av kanalen. Det ligger strategiskt i en knutpunkt mellan kana, järnväg och landsväg. Samhället breder ut sig på kanalens östra sida. På kanalens västra sida ligger Lyrestads medeltida sockenkyrka jämte prästgård, församlingshem och skola. Strax intill kyrkan leder den gamla landsvägen över en bro in mot samhället. Den ursprungliga bron är ersatt med en svängbro av järn med manöverhus. På bronns östra sida ligger en gul brovaktarstuga med tillhörande äldre uthus. Invid bron har kanalen en avstängningsanordning bestående av ett par stämportar. Ytterligare ett portpar har funnits men det är borttaget.

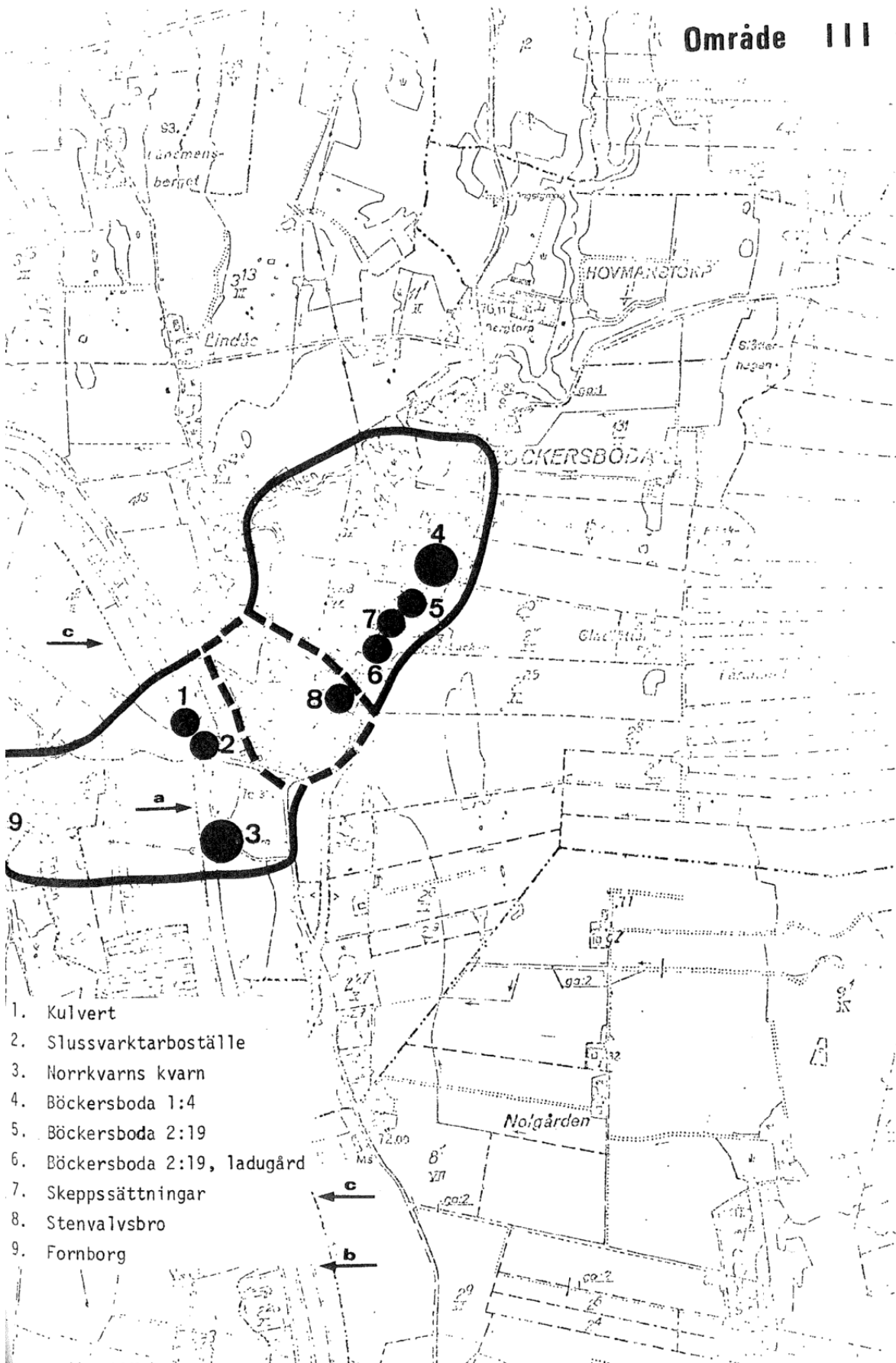
Norr om bron vidgar sig kanalen till en hamnbassäng med en kaj längs sin östra sida. Kajen är byggd av kvaderhuggen sten och är försedd med en finhuggen rundad avvisare strax under vattenlinjen. På kajen ligger ett stort timrat hamnmagasin som antas vara bortåt 150 år gammalt. Det ägs och vårdas sedan 1976 av Lyrestads hembygdsförening.



Lyrestads gamla timrade hamnmagasin ägs nu av Lyrestads hembygdsförening. Foto: Eva Björkman, 1977.

Ytterligare något norrut korsas kanalen av en järnvägsbro för järnvägen mellan Mariestad och Gårdsjö. Alldeles invid bron ligger en banvaktsstuga och inne i samhället har järnvägen en välbevarad stationsbyggnad.

Område III



1. Kulvert
2. Slussvaktarboställe
3. Norrkvarns kvarn
4. Böckersboda 1:4
5. Böckersboda 2:19
6. Böckersboda 2:19, ladugård
7. Skeppsättningar
8. Stenvalvsbro
9. Fornborg

Område III

NORRKVARN

Mariestads kn, Lyrestads sn.

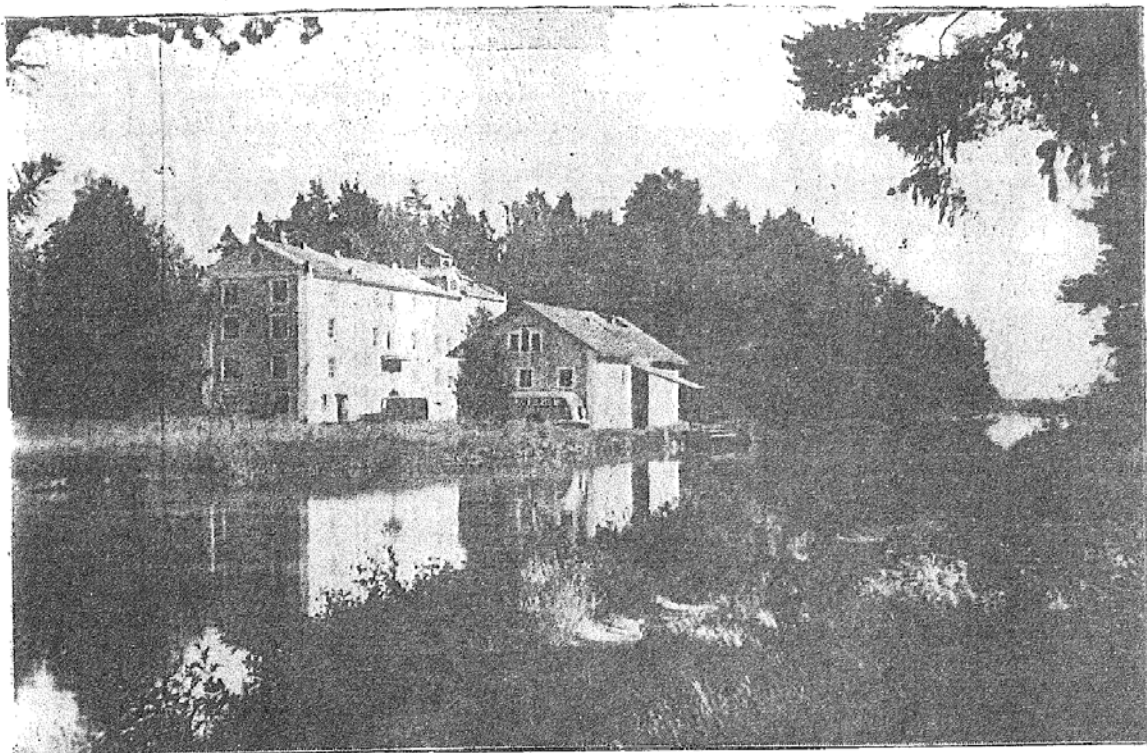
Ekon.karta: 9D 3j, 9D 4a, 9E 3a

Terrängen vid Norrkvarn är kuperad. I norr, öster och söder utbreder sig öppen jordbruksmark. Böckersboda by i nordost är belägen på en grusås som löper i nord-sydlig riktning. Väster om Norrkvarn är terrängen än mer kuperad samt skogsbevuxen.

Vid Norrkvarn finns flera olikartade anläggningar som ligger på ett sådant avstånd från varandra att det är tveksamt om de skall tas upp som ett område. I väntan på en grundligare och dokumenterande undersökning har de dock tills vidare förts samman.

Till kanalmiljön hör sluss, bro, kulvert och kvarn. Kanalens sidovallar är vid Norrkvarns sluss hela 6 m höga, beroende på att kanalens botten här ligger på en högre nivå än den omgivande marken. Under kanalen leder en stor kulvert med 3 valv av murad sten. Slussvaktarbostället är ett gult trähus i den allmänt förekommande stilen. Intill slussen går en modern rullbro av järn med manöverhus.

Cirka 200 m söder om bron ligger Norrkvarns kvarn. Platsen har gamla anor som kvarnställe, men fraktmöjligheterna har orsakat det nuvarande läget intill kanalen. Den fyra våningar höga vitrapade kvarnbyggnaden är ett mycket konkret bevis på jordbrukets omfattning i trakten och på fraktfartens betydelse.

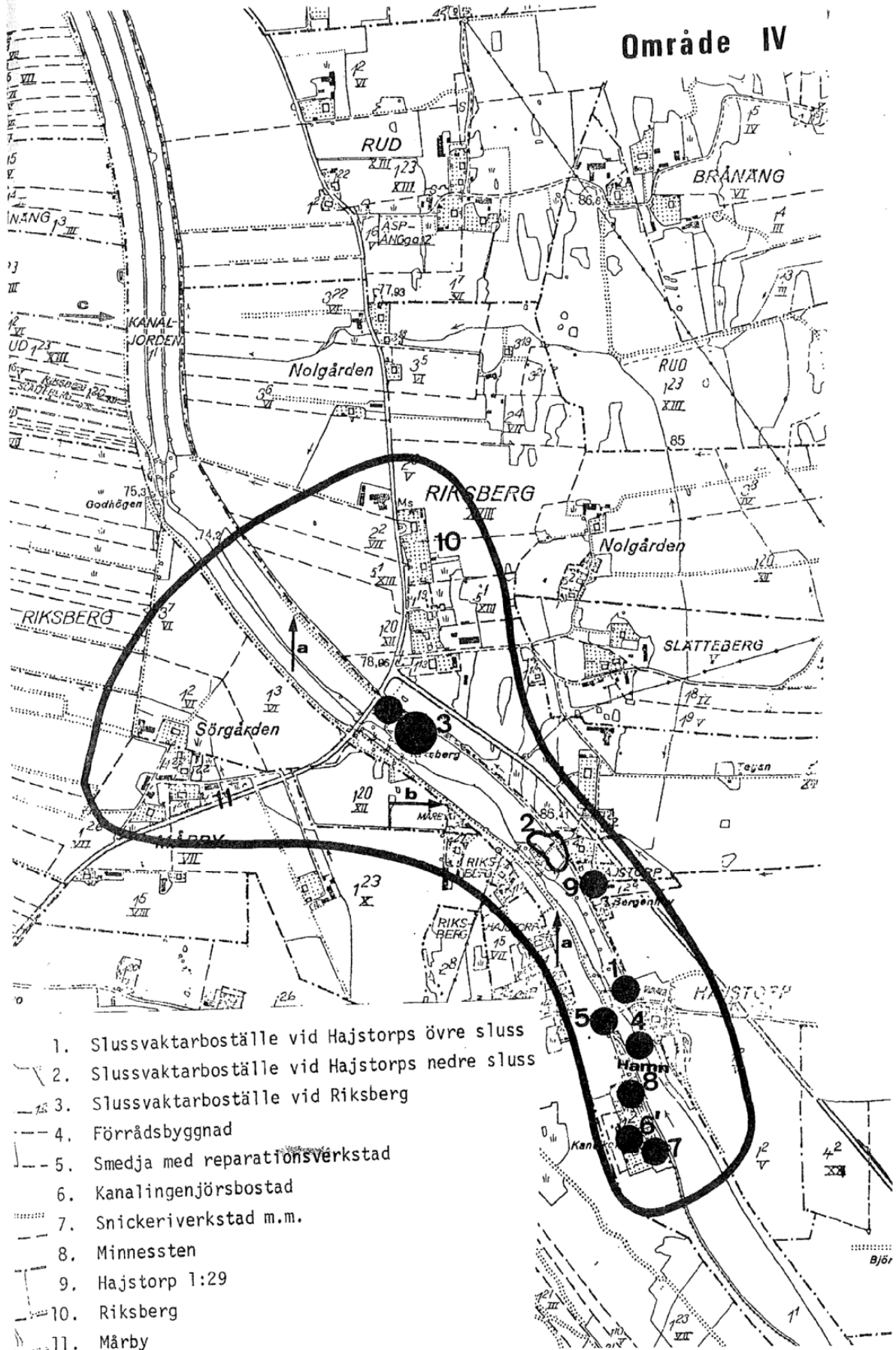


Den stora vittrappade kvarnbyggnaden vid Norrkvarn är ett påtagligt bevis på kanalens betydelse för transporter till och från jordbruksbygden. Foto: Eric Julihn, 1975.

Något öster om kanalen ligger Böckersboda by, Böckersboda utgör en miljö för sig, avskild från kanalen av en cementvarufabrik och dess grustag. Byn ligger på en grusås med gårdarna på rad längs en gammal vägsträckning uppe på åsen. Den har en homogen och välbehållen bondgårdsbebyggelse med flera äldre mangårdsbyggnader och bevarade ekonomibygnader. Särskilt märks en tvåvånings manbyggnad med empireportal och två flyglar (Böckersboda 1:4), en ålderdomlig stuga som tros vara från 1600-talet (Böckersboda 2:19) samt en välbevarad skiftesladugård (Böckersboda 2:19). I södra änden av byn finns två stora skepps sättningar från folkvandringstid, cirka 400-500 år e.Kr. En vacker stenvalvsbro söder därom har tyvärr inlemmats i cementvarufabriken område.

Väster om kanalen intill Kvarnbäcken (där Norrkvarn tidigare låg) är en fornborg belägen på ett berg med branta sluttningar. Enligt fornminnesregistret finns rester av en vall i södra kanten av bergskrönet.

Område IV



1. Slussvaktarboställe vid Hajstorps övre sluss
2. Slussvaktarboställe vid Hajstorps nedre sluss
3. Slussvaktarboställe vid Riksberg
4. Förrädsbyggnad
5. Smedja med reparationsverkstad
6. Kanalingenjörsbostad
7. Snickeriverkstad m.m.
8. Minnessten
9. Hajstorp 1:29
10. Riksberg
11. Märby

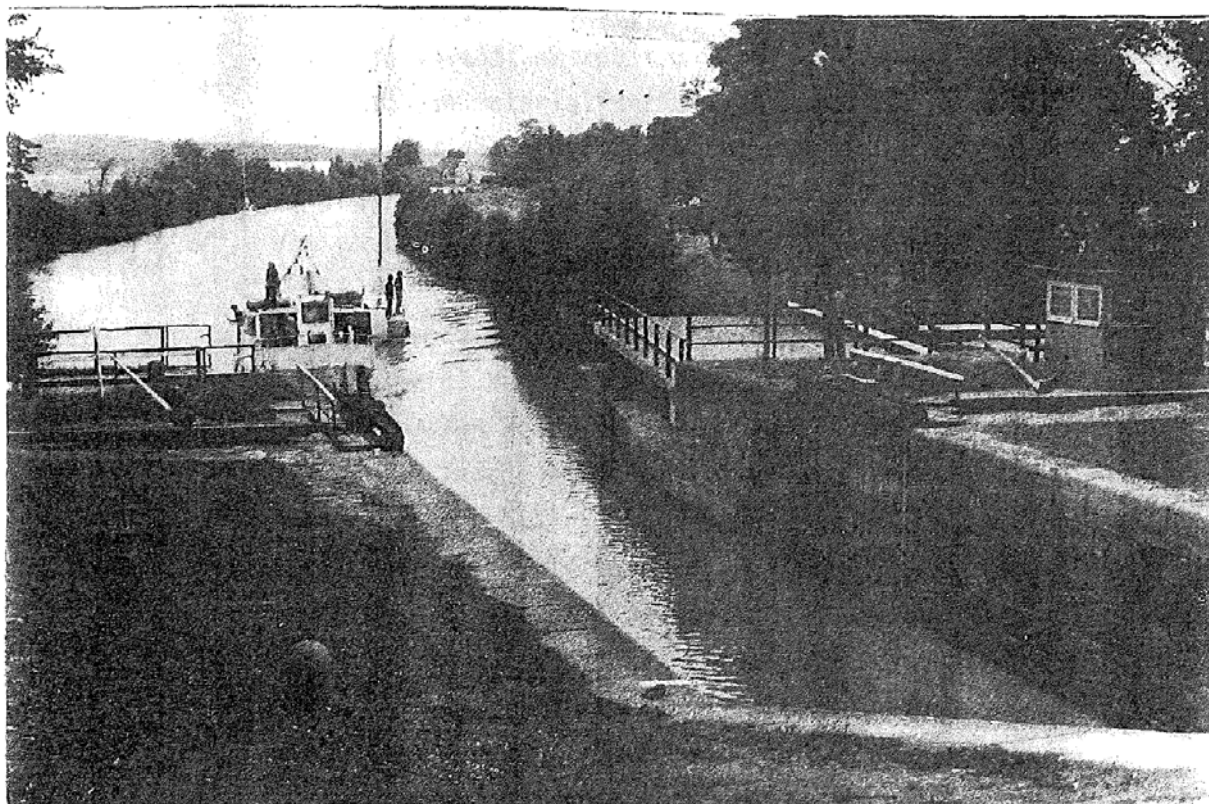
Område IV

HAJSTORP – RIKSBERG

Töreboda kn, Fredsbergs sn.
Ekon.karta: 9E 2a, 9E 3a

Hajstorp och Riksberg ligger på slätten norr om Töreboda samhälle. Terrängen är relativt jämn och landskapet öppet med husklungor omgivna av lövträd utplacerade här och där.

Det uttagna området innefattar slussarna vid Hajstorp och Riksberg samt omgivningen närmast dessa. Kanalen gör vid Hajstorp-Riksberg en kraftig stigning med hjälp av sammanlagt 7 slussar: Hajstorps övre och nedre med en dubbelsluss vardera och Riksberg med hela 3 slussar sammankopplade till en slusstrappa. Platsen är ett typiskt exempel på hur man vid anläggandet av kanalen försökte koncentrera slussarna till ett ställe på den långa sträckan över slätten.



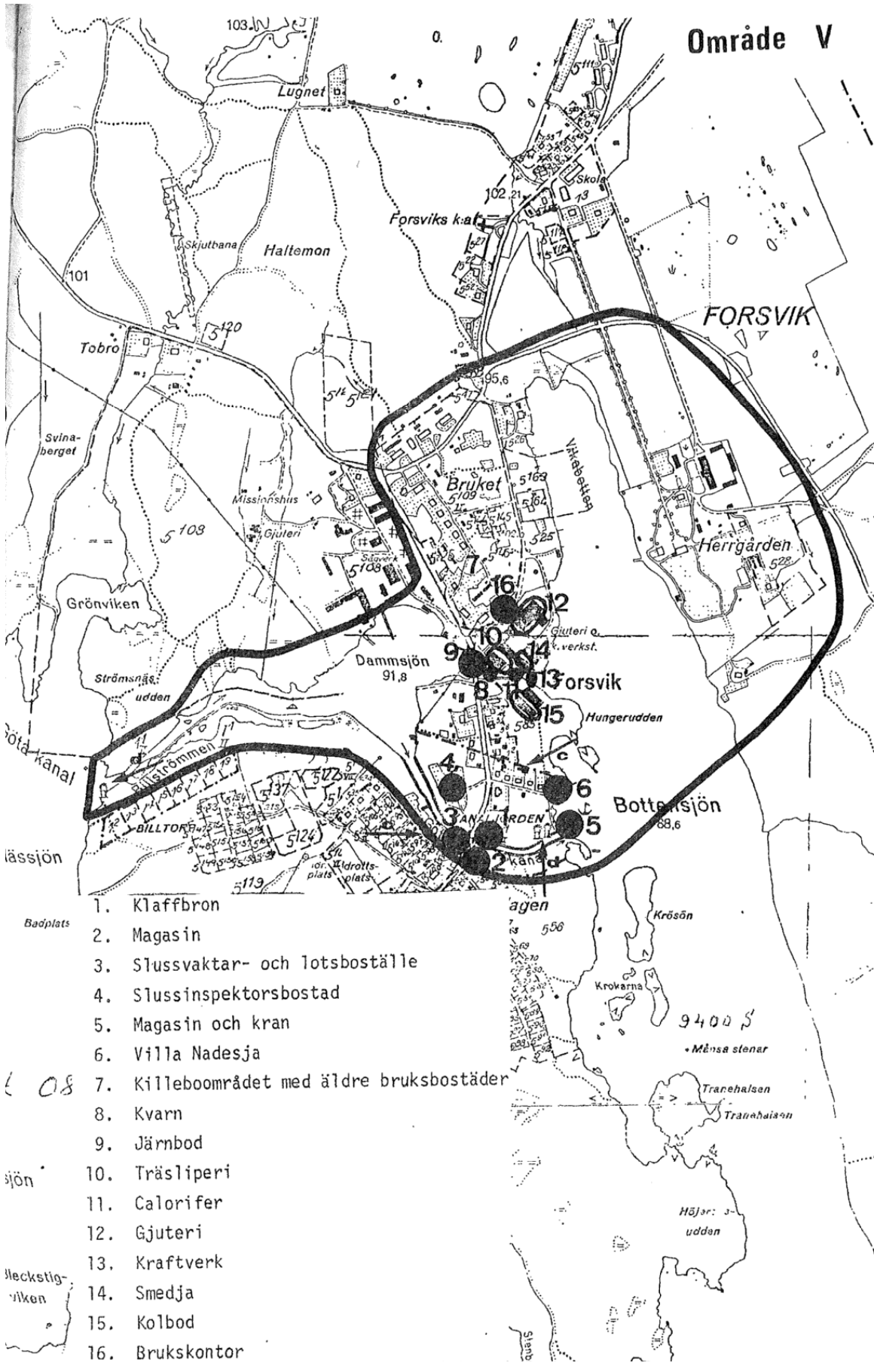
Infarten till Riksbergs slusstrappa, där kanalen gör den brantaste stigningen på västgötadelen. Slussportarna är infällda i portmuren och svängbron öppnad. Man ser slussmuren av ohuggen sten och den finhuggna liststenen överst. Foto: Eric Julihn, 1976.

Kanalen korsas av en gammal rullbro med överbyggt spännverk vid Hajstorp och av en yngre järnbro vid Riksberg. Intill Hajstorps övre sluss ligger ett mycket välbevarat slussvaktarboställe av den vanligaste typen. Boställena vid Hajstorps nedre och vid Riksberg är i samma stil men har undergått smärre förändringar.

Ovanför slussarna där kanalen vidgar sig är Hajstorps hamn belägen. Den fungerar numera som gästhamn. På kajens östra sida ligger en röd förrådsbyggnad. Väster om kanalen ligger ytterligare byggnader som har samband med kanalen. Hajstorp var nämligen fram till 1976 huvudort för Kanalbolagets verkstäder på västgötalinjen och kanalingenjören hade sin tjänstebostad där. Ett par rödmålade mindre trähus som rymmer smedja och reparationsverkstad finns bevarade invid bron. Den pampiga och välbehållna ingenjörsbostaden söder därom är ritad av Skövdearkitekten F A Wahlström. Huset som är byggt av sten och vitrappat är ett mycket gott exempel på sekelskiftesarkitektur. Intill ingenjörsbostaden har Kanalbolaget en röd trälänga som innehåller snickeriverkstad och materialförråd samt bakom längan ett virkesförråd. Vid vägen mellan ingenjörsbostaden och smedjan står en sten som rests till minne av invigningen av Göta kanals västra linje 1822.

De ovannämnda anläggningarna med direkt anknytning till kanalen ligger på Kanaljorden närmast denna. Utanför Kanaljordens gräns finns en relativt tät bebyggelse i samma skala. Väster om kanalen ligger ett flertal mer eller mindre förändrade små röda hus. På kanalens östra sida märks bland annat ett stort rappat hus från 1914 som talar sitt tydliga språk om de förväntningar man då hade på Hajstorp (Hajstorp 1:29). Till området har även räknats Riksbergs bondebebyggelse utmed landsvägen samt Mårby by som rymmer några vackra bondgårdar. Bådadera ingår i den miljö man upplever när man färdas på kanalen.

Område V



1. Klaffbron
2. Magasin
3. Slussvaktar- och lotsboställe
4. Slussinspektorsbostad
5. Magasin och kran
6. Villa Nadesja
7. Killeboområdet med äldre bruksbostäder
8. Kvarn
9. Järnbod
10. Träsliperi
11. Calorifer
12. Gjuteri
13. Kraftverk
14. Smedja
15. Kolbod
16. Brukskontor

Badplats

Ö 08

sjön

bleckstig- viken

9400 S
• Mänsa stenar

Tranehalsen
Tranehalan

Höjör: 3- udden

agen

Krösön

Krokarna

Sandö

Område V

FORSVIK

Karlsborgs kn, Udenäs sn.
Ekon.karta: 8E 9d, 8E 9e

Forsvik ligger i anslutning till det vattenfall som bildas vid sjön Vikens utlopp via Billströmmen till Bottensjön. Något söder om fallet förbinds de båda sjöarna av Göta kanal. Terrängen vid Forsvik är kuperad med berg i dagen. I öster och norr finns jordbruksmark, i övrigt omges Forsvik av skog.

Det uttagna området omfattar hela Forsviks bruk samt kanalzonen söder därom. Samma område har utvärderats vid en kulturhistorisk inventering i Karlsborgs kommun, vilken utfördes genom landsantikvarien i Skaraborgs län 1976.

Kanalsträckan från Bottensjön upp till och med Forsviks sluss utgörs av sprängd enkelled. Slussen vid Forsvik byggdes 1813 och är därmed den äldsta i Göta kanal. Den var från början kortare än övriga slussar, varför den förlängdes 1862 så att den nu är drygt 38 m lång. Slussen avviker från övriga slussar även därigenom att dess sänkning är 3 m mot cirka 2,5 m på andra ställen, och att bergsidorna i den undre delen av slusskammaren saknar beklädnad av granitmur.

Vid Forsviks sluss finns Sveriges äldsta järnbro från 1815. Det är en dubbel klaffbro som numera alltid står öppen, bevarad som ett kulturminne. Den nya vägbron korsar kanalen strax väster om den gamla bron. Invid den gamla brons vägbana står ett hamnmagasin som anses härstamma från kanalbyggandets tid. Intill den nya bron ligger det kombinerade slussvaktar- och lotsbostället från 1911. Det tidstypiska huset med vitrappade väggar och valmat tak är liksom ingenjörsbostaden i Hajstorp och brovaktarstugan vid Rödesund ritat av Skövdearkitekten F A Wahlström. På kanalens norra sida är den gamla slussinspektorsbostaden belägen, en tvåvånings träbyggnad som omges av en park vilken gränsar till kanalen.

Vid kanalens inlopp från Bottensjön finns en kaj. På kajen står ett enkelt rödmålat hamnmagasin och en gammal kran av gjutjärn.

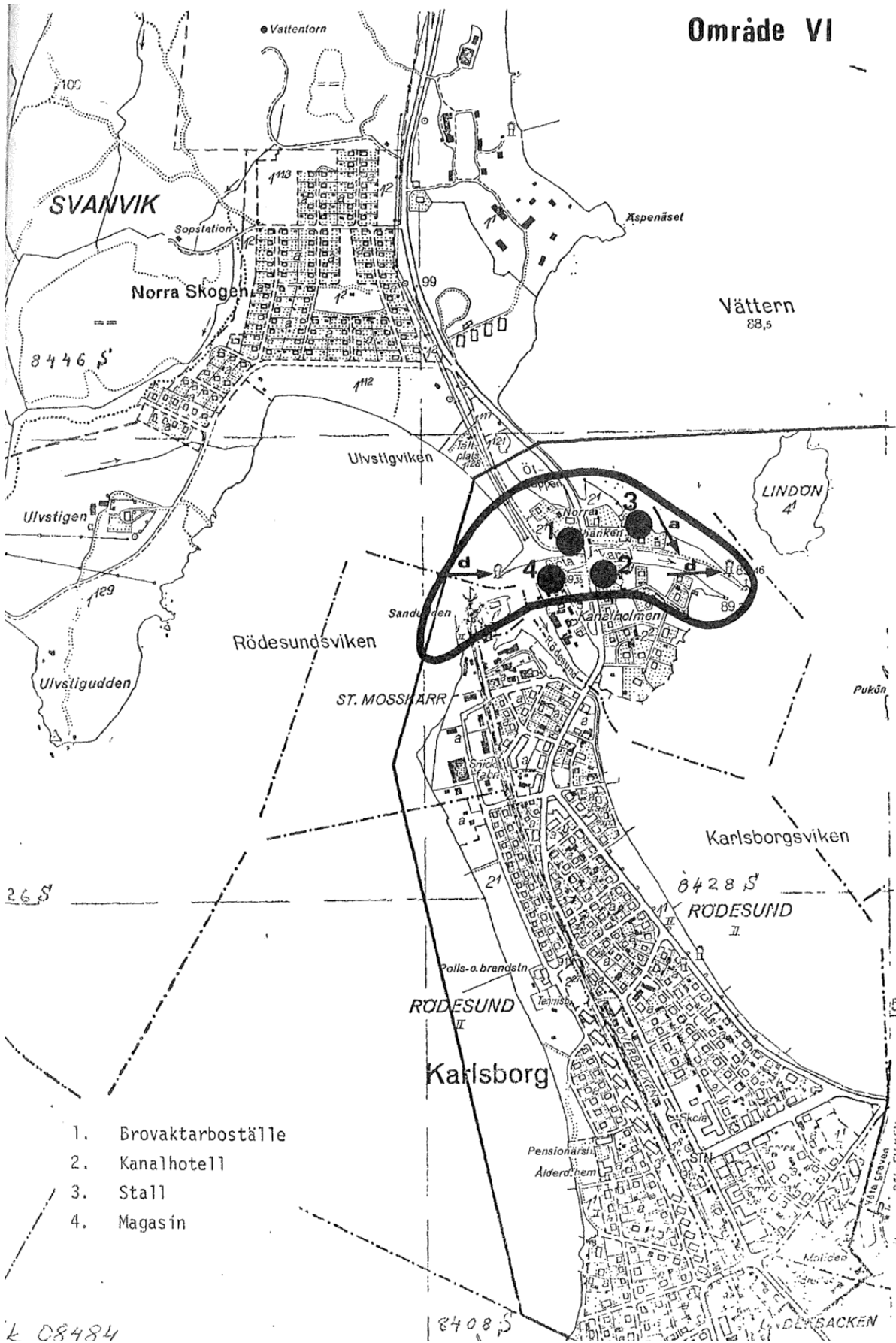
Själva inloppet utmärks av fyrar. På stranden norr om kajen utgör en karakteristisk och välbevarad sekelskiftesvilla med torn blickfång för kanalresenärerna. Den går under namnet "Villa Nadesja".

Inom synhåll från kanalleden genom Bottensjön ligger Forsviks bruk. Det har närmare beskrivits i den ovannämnda kulturhistoriska inventeringen. Sammanfattningsvis kan sägas att Forsvik har en tät och välbevarad brukskaraktär. Av störst kulturhistoriskt värde är det så kallade Killeboområdet med äldre bruksbostäder, jämte den för västgötska förhållanden osedvanligt rika industrimiljön söder därom, bestående av kvarn, järnbod, träsliperi med calorifer, gjuten, kraftverk, smedja, kolbod, brukskontor m.m.



Forsviks träsliperi byggdes 1877. Det har stort industrihistoriskt värde eftersom ytterst få motsvarande anläggningar finns bevarade i landet. Foto: Eric Julihn, 1974.

Område VI



- 1. Brovaktarboställe
- 2. Kanalhotell
- 3. Stall
- 4. Magasin

8446 S

8408 S

8428 S

Område VI

RUDESUND

Karlsborgs kn, Karlsborgs fg.
Ekon. karta: 8E, 8e

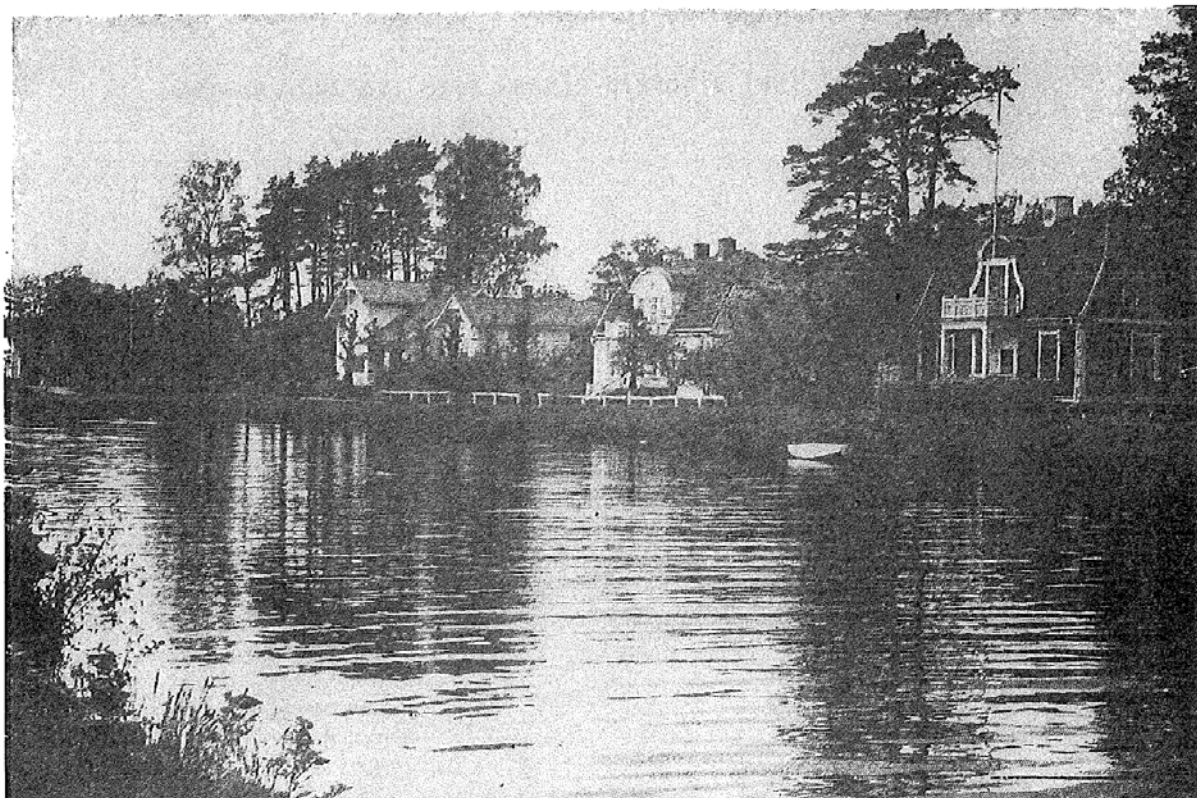
Karlsborgs samhälle är beläget på en smal sandrevel mellan Bottensjön och Vättern. Norr om sandreveln förbinds de båda sjöarna av Rödesund. På andra sidan sundet ligger Kanalholmen vars norra strand bildas av Göta kanal. Brovaktarbostället vid kanalen heter Rödesund. Söder om samhället ligger Karlsborgs fästning på en udde som går ut i Vättern.

Liksom Forsvik uttogs Rödesund vid inventeringen i Karlsborgs kommun 1976 tillsammans med återstoden av samhället och Karlsborgs fästning. Fästningen är till stor del skyddad genom byggnadsminnesmärkesförklaringar av murarna, det 100 m långa slutvärnets och flera byggnader inom fästningsområdet. Jämsides med Göta kanal var Karlsborgs fästning ett av 1800-talets största byggnadsprojekt och liksom ifråga om kanalen var det Baltzar von Platen som genomdrev byggnadsplanerna. När man färdas på kanalen passerar man fästningen på nära håll, i det att man rundar södra sidan av Pukön i Karlsborgsviken. Den stora muromgärdade befästningen sätter i hög grad sin prägel på kanalinnloppet.

Kanalsträckan som förenar Vättern och Bottensjön är grävd samt skodd med oordnad sprängsten. Vid inloppet finns pir och vågbrytare byggda av huggen sten samt fyror som markerar farleden. Två fyror är placerade vid strandpromenaden som följer samhällets östra strand.

Kanalen korsas av en modern klaffbro av järn. Rödesund har haft bro sedan 1848, dessförinnan fanns en färja. Vid bron ligger en gul brovaktarstuga med till hälften valmat tak. Stugan som är ett välbevarat exempel på tidig 1900-talsarkitektur, har ritats av den förut nämnde F A Wahlström.

Snett emot brovaktarbostället på kanalens södra sida ligger kanalhotellet, en tvåplans träbyggnad med glasveranda i två våningar. För övrigt kantas kanalen av villor med en enhetlig äldre prägel, representerande 1800-talets senare del och 1900-talets början. Här finns goda exempel på sekelskiftets snickeri stil och den efterföljande nationalromantiken.



Utmed den trädkantade kanalbanken vid Rödesund ligger flera villor i nationalromantisk stil. Foto: Eva Björkman, 1977.

På den norra kanalbanken är dessutom ett flertal ekonomibyggnader bevarade, vilket ger området en tätare och mer oförändrad karaktär. Det mest dominerande inslaget är en stor rödmålad stallbyggnad. Utmed kanalen är träd planterade och stenpollare är utsatta relativt tätt.

Vid Rödesund finns kaj med ett rödmålat hamnmagasin samt ett mindre varv. Järnvägsspår är framdraget från Karlsborgs station till varvet.

LITTERATUR

Bring, Samuel: Göta kanals historia (del 1:1 1922, del 1:2 1930, del II 1930. Uppsala)

Gabrielsson, Jan: Göta kanal. Handbok för en lustresa (Sthlm 1971)

Nerman, Gustav: Göta kanals historia (del 13, Sthlm 1895-97)