

Götakanaal

Ligging

Het Götakanaal is een kanaal dat loopt van Sjötorp aan het Vänernmeer naar Mem aan het Slätbaken dat uitmondt in de Oostzee. Het kanaal is 190 kilometer lang en maakt voor circa de helft van deze lengte gebruik van bestaande meren en rivierarmen. De naam is in zekere zin misleidend. Het Götakanaal volgt grotendeels de rivier de Motala. De rivier de Göta ligt meer in het zuidwesten en stroomt van Trollhätan aan het Vänernmeer naar Göteborg aan het Kattegat. Hier is het Trollhätan kanaal bij aangelegd en beide kanalen samen zorgen voor de vaarverbinding dwars door Zweden.

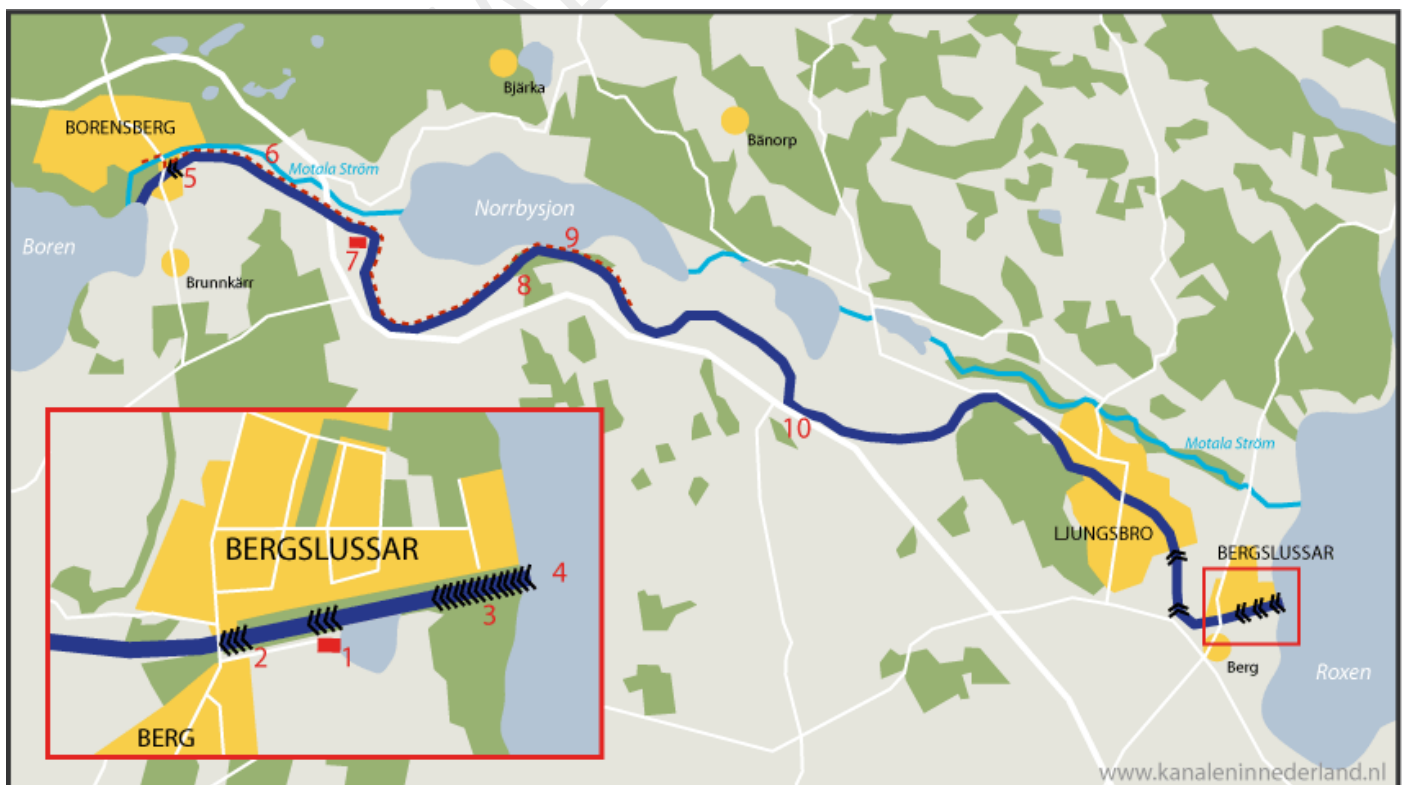
Geschiedenis

Dwars door Zweden

Het dromen en denken over een vaarweg dwars door Zweden vond al plaats vanaf de middeleeuwen. Het heeft veel te maken met de relatie met Denemarken. Zo voerde Denemarken in 1429 al een tol in voor buitenlandse schepen bij de Öresund. Denemarken controleerde zo de belangrijke doorgang richting de Baltische staten. Het zuidelijke deel van Zweden, Skane, behoorde in die tijd nog bij Denemarken. Door de eeuwen heen werden oorlogen gevoerd om deze tol, maar hoewel soms tijdelijk opgeheven, kwam de tol altijd weer terug. Een kanaal door Zweden zelf zou een vrije doorvaart voor Zweedse schepen kunnen garanderen.

Maak gebruik van de natuur

Bij het denken over een vaarweg door Zweden richt je al snel de blik op de grote meren die er liggen. Een vaarweg zou vooral de aanwezige meren met elkaar moeten verbinden. De grote



meren Vänern en Vättern voeren hun teveel aan water af via de rivieren de Göta en Motala. Er liggen echter tal van watervallen en stroomversnellingen in deze rivieren, zodat deze zich niet (geheel) lenen als waterweg. Daarnaast moesten deze meren ook nog met elkaar verbonden worden.



Langs het Götakanaal.

De Göta

De aandacht richtte zich vanaf de 17e eeuw eerst op de Göta. Deze was tot een eind bovenstrooms van Göteborg bevaarbaar. Met de bouw van de eerste sluis van Zweden bij Lilla Edet in 1607 hoefde uiteindelijk nog maar 12 kilometer over land te worden afgelegd tot Trollhättan bij het Vänernmeer. Het laatste deel, de watervallen bij Trollhättan, bleef geruime tijd een grote uitdaging. De technologische doorbraak die rond 1780 werd bereikt met een sluzentrap bood de mogelijkheid om een kanaal los van de rivier aan te leggen en toch snel hoogte te winnen. Vervolgens werd het Trollhättan kanaal aangelegd dat werd geopend in 1800.



Een sluzentrap.

Baltzar von Platen

Het was de marine officier Baltzar von Platen (1766) die uiteindelijk het Göta Kanaal zou aanleggen. Hij was vooral ook een verbinder die de conservatieve en liberale krachten binnen de politiek kon bespelen en goede relaties had met het koninklijk huis. Voor de gigantische operatie die het zou worden, was dat wel zo handig. Von Platen opereerde in een roerige tijd. Zweden had de oorlog tegen Denemarken, Noorwegen en Rusland verloren en het ongenoegen met de despotische koning Gustav IV nam toe. In 1809 werd de koning gearresteerd en zijn oom Karl XIII op de troon gezet. Intussen had Von Platen vanaf 1808 samen met de Engelse kanaal-expert Thomas Telford gewerkt aan plannen voor het Götakanaal. Met de coup kwam ook de constructie van het kanaal op de politieke agenda en op 11 april 1810 werd tot de aanleg ervan bij koninklijk besluit besloten.

Een trage start

Voor de bouw werd een kanaalmaatschappij opgericht waarin men een aandeel kon nemen. In mei 1810 werd begonnen met de bouw. Er werd op verschillende plekken gewerkt, vooral bij de uiteinden van het kanaal en bij de mondingen in de diverse meren. Er werkten ruim 1.000 arbeiders (vooral soldaten) aan het kanaal in 1810, bijna 5.000 in 1811 en 7.000 in 1812-1813. In totaal hebben 54.000 soldaten aan het kanaal gewerkt. In het begin was er vooral veel grondwerk te doen. De eerste sluis, bij Forsvik,

kwam pas gereed in oktober 2013. Er was al snel kritiek, want de kosten rezen de pan uit. Von Platen is waarschijnlijk op veel plaatsen tegelijk begonnen om te voorkomen dat het project zou worden stopgezet. Dat zou volgens hem leiden tot de grootste ruïnes die ooit door een land zouden zijn gemaakt. Het werk kon doorgaan.

Motala Verkstad

Er kwam veel kijken bij de bouw van een kanaal. Het was ook de tijd waarin de stoommachine geleidelijk zijn intrede deed. Von Platen bezocht in 1822 Thomas Telford in Engeland en zag daar zijn grootschalige projecten met stoommachines. Hij nam die ideeën mee naar Zweden en stichtte bij het plaatsje Motala de Motala Verkstad. Hier werden alle mechanische werktuigen gemaakt die nodig waren bij het werk aan het kanaal. Het is daarmee ook de locatie waar de mechanisatie in Zweden begon. Motala Verkstad (MV) werd een internationaal toonaangevend industrieel bedrijf waar onder meer de eerste locomotief in Zweden werd geproduceerd en waar nog altijd staalproductie en –bewerking plaatsvindt voor onder andere treinen en bruggen.



Bij het historische Motala Verkstad.

Op weg naar afronding

Vanaf 1816 werd het werk geconcentreerd aan het lastigste gedeelte tussen de beide meren Vänern en Vättern. In 1822 was het gedeelte tussen beide meren gereed en werd dat gevierd met een koninklijke vaartocht. Het kanaal was echter nog niet klaar. Aan de route naar de

Oostzee werd nog gewerkt. De sluiscomplexen bij Motala, Borensberg en Berg waren wel al gereed gekomen tussen 1815-1820, maar meer oostelijk zouden de werkzaamheden nog duren tot 1832. Het kostte Von Platen geregeld de nodige overredingskracht in het parlement om steeds maar weer een lening te krijgen voor het project, maar op 26 september 1832, na 22 jaar werk, werd het kanaal feestelijk geopend in de aanwezigheid van koning Karel Johan. Von Platen maakte het niet meer mee. Hij stierf op 6 december 1829.

Gebruik van het kanaal

In het begin voeren er nog vooral zeilschepen over het kanaal. Het aantal stoomschepen was gering, maar hun aantal zou wel steeds meer toenemen. In 1930 waren er 2.300 stoomschepen en 1.700 zeilschepen op het kanaal. Over het kanaal werd vooral hout, kolen, zink en graan vervoerd. Toch werd en wordt over het nut van het kanaal getwijfeld. Er wordt wel gezegd dat het Götakanaal honderd jaar te laat werd gebouwd en Motala Verkstad honderd jaar te vroeg. Toch ligt de waarheid ergens in het midden. Anders dan in Engeland werkten de spoorwegen en de kanaalmaatschappij goed met elkaar samen en vulden ze elkaar aan. Pas met de aanleg en verbetering van het wegennet kreeg het kanaal het moeilijk.

Van verval tot herstel

Met dat wegennet nam de vrachtwagen het merendeel van het transport over vanaf de jaren dertig van de vorige eeuw. Het kanaal verstilde en bleef dat tot in de jaren zeventig wanneer het ontdekt werd door het toerisme. Er volgde een restauratie en nu is het een niet weg te denken en veel bezochte pittoreske recreatieve vaarroute. Ook langs het kanaal is er ruimte voor de toerist met fraaie fiets- en wandelpaden. Langs het kanaal en vooral bij de sluiscomplexen zijn horeca en winkels gekomen. Het Götakanaal leeft volop en wordt nu gewaardeerd als één van de grootste nationale inspanningen en is niet

meer weg te denken als te bezoeken monument
in Zweden.



Het kanaal leeft nu weer volop.

Langs het Götakanaal van Berg naar Borensberg

In 2017 zijn we met een camper door Zuid-Zweden gereden. Een tocht van 190 kilometer langs het Götakanaal kreeg ik er niet door bij de familie, maar wel hebben we de sluizen trap bij Berg bezocht en hebben we langs het kanaal gestaan bij Borensberg. Van daaruit heb ik een klein stukje gefietst langs het kanaal. Van beide bezoeken doe ik hier verslag.

De sluizen trap van Berg

Het is duidelijk dat de sluizen trap van Berg één van de meest bezochte hoogtepunten van het Götakanaal is. Er is een groot parkeerterrein met bezoekerscentrum (1). Een aantal sluisdeuren op het droge begroeten de bezoekers als een groot kunstwerk bij de ingang. Het sluiscomplex zelf bestaat uit elf sluisen. Bij de entree tot het complex is de steile sluis trap nog niet goed te zien. De karakteristieke hoge Zweedse kanaalboten gaan hier door een tweetal sluisstrappen van twee sluisen (Berg sluisen en Oscar's sluisen(2)). Je komt dan aan bij een jachthaven en vervolgens gaat het terrein steil naar beneden. Hier is een sluis trap van zeven sluisen te zien (Carl Johan's sluiscomplex) die naar het meer Roxen leidt (3). Dit is het spectaculaire gedeelte. Het uitzicht over het meer is prachtig en als blikvanger staat er een groot stalen beeld van een wandelende man bij de ingang van de sluizen trap (4).

Een prachtige pleisterplaats

De sluizen trap wordt druk bezocht. Niet alleen door schepen, maar ook door dagjesmensen die liggen te zonnebaden op de weiden langs de sluisen. Dat kan al gauw met het vaak mooie zomerweer in Zweden. Het is er prettig toeven en er is genoeg te zien. De Carl Johan's sluizen trap is de hoogste sluizen trap in het Götakanaal en overbrugt een hoogte van 18,8 meter. De Berg en Oscar's sluisen voegen daar nog eens 10,3 meter aan toe. Het zijn vooral zeilschepen en de

karakteristieke oude hoge passagiersschepen die gebruik maken van de sluisen. Naast de sluisen staan gele kleine bedieningsgebouwen en ook de sluiswachtershuizen zijn geel gepleisterd met oranje pannen. Het geeft een mooie uniforme uitstraling. Opvallend is verder dat deze sluisen nog worden bediend door sluiswachters. Bij recreatieve vaarroutes zie je steeds meer dat er sprake is van zelfbediening, zeker in het buitenland.



De sluizen trap van Carl Johan's sluiscomplex.

Borensberg

Borensberg is een kleine plaats aan het meer Boren. Het heeft een groot deel van zijn ontwikkeling aan het kanaal te danken en bezit het wellicht meest gefotografeerde deel van het kanaal. Naast het sluiscomplex van Borensberg ligt namelijk vanaf 1908 het Göta Hotel (5). Dit karakteristieke rood geverfde houten gebouw levert een zeer fotogeniek plaatje op en is daarmee het uithangbord van het kanaal geworden. Net in Borensberg aangekomen hebben we er meteen het terras opgezocht. De volgende ochtend heb ik de fiets gepakt om weer een stuk richting Berg te fietsen.

Sluisloos

Het gedeelte tussen Borensberg en Berg is ruim 20 kilometer lang en kenmerkt zich door het ontbreken van sluisen. Wel zijn er meerdere bruggen en een tweetal aquaducten aanwezig. Het zijn vooral de bruggen die bezienswaardig zijn op dit traject. Ze worden niet omhoog gehesen,

gedraaid of getakeld, nee, ze schuiven naar één kant de weg op. Bij elke brug is dan ook een wachtershuisje en wachter die zorg draagt voor de opening van de brug.



Het beroemde Göta Hotel in Borensberg.

Een bijzonder tuinhuisje

Het is nog vroeg in de ochtend als ik op pad ga. Het is nog wat zomerfris en het belooft weer een prachtige dag te worden. Na een blik op het haventje van Borensberg zoek ik de noordzijde van het kanaal op waar het jaagpad is gelegen. Op het kanaal is het nog stil en ik passeer het eveneens nog verlaten Göta Hotel. Het is hier meteen mooi. Er staan fraaie buitenhuizen aan het kanaal. Eén ervan heeft een klein theehuis/vakantiehuisje pal aan het kanaal gebouwd. Het staat hoog op ranke houten poten en is kenmerkend geel geschilderd.

De glasfabriek

Niet veel verderop kom ik bij waar van 1900 tot 1952 de Borensbergse glasfabriek in bedrijf was (6). Heel succesvol is de fabriek niet geweest. De arbeiders hebben de fabriek in de jaren dertig zelf overgenomen, maar ook dat bleek uitstel van executie. Wel heeft de fabriek altijd goed gebruik gemaakt van het kanaal. Het terrein is nu grotendeels gerestaureerd en in gebruik als verblijfsaccommodatie. Jammer dat ik dit niet eerder heb gezien. Het was een veel mooiere plek om de camper neer te zetten.



Het tuinhuis aan het kanaal.

De eerste brug

Het wordt al snel steeds landelijker en de eerste brug doemt op. Deze plekken zijn ware ansichtkaarten. Het rustieke blauwe water overspannen door een gietijzeren brug en begeleid door rode en gele houten (wachters-)huisjes. Zo moet het er hier dus al 200 jaar uitzien. Even verderop een moderner beeld. Hoogspanningsleidingen gaan hier over het kanaal en net daarvoor wordt de provinciale weg 34 met een aquaduct onder het kanaal geleid. Wel fijn dat dat zo is gedaan, je hebt het amper in de gaten en dat houdt de beleving langs het kanaal in takt.

Landhuis Brunneby

Het kanaal slingert hier best sterk en na weer een brug wacht het landgoed Brunneby (7). Al van verre is de kerktoren te zien die hier naast het imposante landhuis staat. Het landhuis spiegelt zich fraai in het kanaal. Je zou zo maar kunnen denken dat je bij de Brenta bent met alle fraaie landhuizen van de Venetiaanse adel. Eerlijk gezegd is het in dit deel langs het Götakanaal ook meteen gedaan met de landhuizen na deze bij Brunneby.



Landhuis Brunneby.

Ruda brug

Weer een kilometer verder is daar de Ruda brug uit 1825 (8). Deze stamt daarmee nog uit de bouwtijd van het kanaal. Vanuit deze brug worden ook enkele andere bruggen langs het kanaal bediend. Het is weer een idyllisch plaatje. Vlakbij de brug staat een grote loods van het Göta Kanal van waaruit een deel van het beheer kan plaatsvinden.

Samen met de Motala optrekken

Je hebt er niet altijd erg in, maar aan de noordzijde van het kanaal stroomt de rivier de Motala. Soms hoor je de stroomversnellingen en soms is het weer wat rustiger als de rivier uitwaaiert tot een brede stroom of verder weg is gelegen. Nabij de Ruda brug is de Motala verworpen tot het Norrbysjon meer. Dit meer raakt uiteindelijk tot aan het kanaal en ligt een meter of zeven lager. Vanaf het jaagpad leidt een pad naar de oever van het meer (9). Daar staat ook een paalcamping en zo vroeg in de ochtend zijn mensen er nog aan het ontbijten om vervolgens hun trekkerstentjes op te pakken en via het kanaal verder te trekken.



De brug bij Ruda.

Het nationale speelgoedautomuseum

De volgende brug komt weer in beeld, die bij Sjöbacka. Er staat ook een fraaie wit-rode paal bij. Zou dat een rolpaal zijn geweest die gebruikt werden bij het jagen van de schepen? Zeker in de begintijd maakten veel zeilschepen gebruik van dit kanaal en die hadden lang niet altijd wind mee. Ze moesten dan worden gejaagd door paarden of mensen. Rolpalen waren nodig om de schepen goed de bocht door te laten komen. Ik rijd nog wat door na de brug en keer dan om. Later zag ik dat ik daardoor het nationale speelgoedautomuseum op wat kilometers na gemist heb(10). En teleurstelling voor mijn jeugdsentiment. Op de terugweg is inmiddels wel het vaarverkeer wat op gang gekomen. De sluis bij Borensberg is in bedrijf en een klein rijtje zeilschepen en motorboten komt me tegemoet. Even later bij het Göta Hotel is het alweer een drukte van jewelste. Het is een mooi gezicht en een fraai afscheid van het kanaal. Naar het Göta kanaal moet ik zeker nog een keer gaan, maar dan als fietsvakantiedoel op zichzelf. Dit kanaal leent zich er prima voor.



Varen op het kanaal.

WWW.KANALENNEDERLAND.NL

Literatuur

- Svahn, W. en B. Nordholm, The Göta Canal; The blue waterway across Sweden, Gullers Förlag, Örebro, 2005.

Website:

- [Het Götakanaal](#)









WWW.KANALENNEDERLAND.NL