

Åkers kanal- en långsmal historia

Långsamt flyter kanalen fram mot Tunaviken och Trälhavet. Vattnet är inte stillastående i Åkers kanal, en gammal ådra men ändå modern.

I många planer för Åkersberga Centrala delar har kanalen lyfts fram som en pulsåder genom samhället. Bryggor för fritidsbåtar har byggts, promenadvägar och gångbroar har tillkommit. Fiskebryggor har anlagts med möjlighet att fiska öring. Flanerar man på västra sidan ser man hembygdsparken Ekbacken på östra sidan. Så småningom blir det promenadväg längs hela kanalen, från Österskär till Åkerstorp.

Vattenvägarna var viktiga

Åkers kanal, som tidigare var Åkers å, förbinder Tunafjärden i Trälhavet med Prästfjärden i Garnsviken. En gång i tiden ingick den i ett system av åar och sjöar, som under mer än tusen år utgjorde en länk mellan skärgården och det inre av vad som så småningom skulle bli landskapet Uppland. Vattenleden som med ett modernt namn kallas Långhundraleden.

I gamla tider var vattnen de bästa förbindelselänkarna mellan människor. Landsvägarna var ofta dåliga och svåra att underhålla, om de alls fanns. Det kunde vara mycket besvärligt att ta sig fram landvägen. Vattendragen, däremot, erbjöd utmärkta färdvägar - om sommaren i båt, om vintern på is och snö i släde.

Kantad av gravfält

Långhundraleden är kantad av förhistoriska gravfält. De praktfullaste är Sjökullarna vid Vada i Vallentuna. Österåker kan bjuda på ett par gravfält alldeles intill kanalen, Runögravfältet och Ekbackens gravfält. Där finns totalt ett åttiotal gravar från yngre järnåldern (550-1050).

En av kyrkorna som på medeltiden byggdes i anslutning till Långhundraleden var Österåkers kyrka. Farleden gick då mycket närmare kyrkan. Genom landhöjningen har Prästfjärden dragit sig tillbaka, och kyrkan har hamnat lite avsides.

Leden ska hållas öppen!

Genom landhöjningen grundades Långhundraleden upp efterhand, och man blev tvungen att skjuta båtarna på land vissa sträckor. Trots det betydde den mycket för sydöstra Uppland under hela medeltiden. Leden var en s.k. kungsådra, ett vatten som inte fick täppas till utan måste hållas farbart.

Men det var ideligen problem med att bönderna satte ut fiskeredskap i vattnet som hindrade sjöfarten. För dem var husbehovsfisket vitigt, och det är tydligt att de nonchalerade förbudet att tappa igen farleden. Gång på gång kom det brev från

Sveriges kungar med påminnelser och förmaningar. Folk måste kunna ta sig upp till Lunda, där det fanns en viktig handelsplats för denna del av Uppland.

Gustav Vasa, som var en hårdför herre, hotar bönderna i Närtuna med sin vredes hämnd om de inte tar bort fiskeredskapen och rensar upp så att skärgårdsborna kan fara inåt landet med sina båtar och sälja salt och fisk.

Men den växte igen

I mitten av 1700-talet kunde man på några ställen gå torrskodd över Åkersån. Den hade i stort sett grundats upp och vuxit igen. Vid Runö hade det bildats forsar.

I slutet av århundradet tar några stora markägare sig an att försöka lösa det eviga problemet med att hålla vattenleden i stånd. De skriver till länsstyrelsen och föreslår att leden ska rensas.

De har gjort en kostnadsberäkning, 2300 riksdaler i reda pengar för hela arbetet-förutom dagsverken från gårdarna. De vill att länsstyrelsen ska höra sig för om socknarna vid farleden kan bidra på något sätt.

Tydligt var frågan knivig, för det tog 21 år innan man fick svar. Länsstyrelsen slår då fast att en kanal bör grävas i den norra delen av Åkersån. Den bör göras 6 fot djup, 30 fot bred i botten och 60 fot bred i vattenlinjen. I resten av ån tycker man att det räcker med muddring. Delar av Tunafjärden bör också muddras.

Ån blir kanal

Kanalen byggdes 1822-24 av indelta soldater från Hälsingland och Västmanland. En del båtsmän från Roslagen deltog också i arbetet. Projektet kostade 40000 riksdaler.

Man grävde och muddrade, byggde sluss och anlade en damm vid forsarna. På sina håll blev kanalen dock inte så djup och bred som det var tänkt -ett faktum som skulle ställa till förtret i framtiden.

Trafiken öppnades 1825. Då kostade det en riksdaler att slussa. De första tio åren passerade hundra fartyg om året. Årsinkomsten blev alltså 100 riksdaler om året. Det var lite pengar redan då.

Kanalbolaget bildas

År 1861 övertog ett nybildat aktiebolag, Åkers Kanal-bolag, nyttjanderätten till kanal och sluss. Den här gången var det kung Karl XV som skrev det kungliga brevet. Ägare till bolaget var bl.a. friherre Åkerhielm på Margretelund och andra personer med stora jordegendomar i bygderna utmed farleden.

I reglerna för bolaget står det att det ska finnas en slussmästare. I hans lön ingick rätten att fiska i kanalen.

Fyra timmar till stan

Behovet av regelbundna förbindelser med Stockholm blev med åren allt större bland ortsborna, och en första passagerarbåt sattes i trafik på 1850-talet.

Från 1880-talet var det ångfartyget "Åkers Kanal" som gick på rutten Stockholm-Brottby. Han kallades i folkmun "Tuppen", eftersom hon väckte folk med

ångvisslan på sin tur från Brottbys tidigt om morgnarna. Det tog fyra timmar för Tuppen att ta sig in till Stockholm.

Redan när kanalen var färdig hade det klagats över att den var för trång. I flera omgångar fram till första världskriget 1914 måste slussen vidgas och repareras samt damm och segelränna muddras. Ägarna blev tvungna att skjuta till eget kapital för att båttrafiken skulle kunna hållas igång. Kanalen var fortfarande ingen lönande affär.

För oroligt på marknaden

Fram till 1917 gick landsvägen mellan Stockholm och Norrtälje över kanalen vid Åkersbro. Det var där kanalen började efter Prästfjärden, ungefär där det idag finns en liten träbro. Där låd vid den här tiden en lanthandel.

Åkersbro var en naturlig samlingsplats och i september varje år hölls det marknad där. Då kom fiskare från skärgården för att sälja saltad strömming och för att köpa spannmål. Hantverkare sålde kopparkärl, korgar och träslöjd. Man kunde också köpa trädgårdsprodukter, leksaker och mycket annat.

I nästan hundra år, till 1912, var det marknad vid Åkersbro. Men då blev det stopp. Myndigheterna tyckte det var för mycket fylla och slagsmål.

Den sista ångbåten

När järnvägen kom till Åkersberga i början av 1900-talet fick Åkers kanal en medtävlare om persontrafiken. Långsamt minskade behovet av den gamla vattenleden. År 1927 gick den sista passagerarbåten till Stockholm.

Sedan dess har det runnit mycket vatten i Åkers Kanal. Båtplatser har kommit till, och fritidsbåtarnas antal har ökat. År 1991 slussade 296 båtar vid Runö och fritidsfisket har fått ett uppsving i och med att ädelfisk har planterats in.