

Äventyrens Alderholmen

Av Ingvar Henricson



Ångfartyget Sten Sture vid Norra Skeppsbron 1868



Norra Skeppsbron på Alderholmen 1868

Äventyrens Alderholmen

Sagoberättaren H C Andersen var i Gävle i september 1849 men han måste ha missat Alderholmen: ”Staden Gefle är den enda stad som jag inte vet något som helst om, ty den har ingen fysionomi, påminner om alla andra trista städer, jag har inte ett dugg med därifrån.”

Han kom från Falun och skulle vidare till Älvkarleby och han verkar ha stängt sina öron för de taktfasta åhejropen och de ljudande yxhuggen från Norra varvet. Han tycks inte ha känt tjärdoften från varven och repslagerierna, inte sett baspannornas vita och ångbåtarnas mörka röksignaler, segelfartygens fladdrande dukar och alla de hundratala masterna som pekade mot himlen, myllret av människor kring järnvågen, tullen och Grischottis värdshus vid ångbåtskajen. Eller kanske nådde allt detta inte fram till hans medvetande, han upptäckte aldrig Äventyrens Alderholmen.

I juli 1842 hade den femtonårige prins Gustaf, sonson till Karl XIV Johan, varit i Gävle och fått med sig mycket mer än sagoberättaren. Prinsen såg att staden var vacker och att de flesta av husen var av trä, att Skeppsbron var full av seglare och att flera byggen stod på sina stapelbäddar på varven. Han var på väg till Bergslagen med sin far Oscar och sin bror Carl och skrev dagbok från resan:

”På morgonen klockan half 10 började vi att fara omkring till de märkvärdigaste ställena i staden. Vi foro först längs utåt Skeppsbron. Der stannade vi vid en Repslagarebana, hvilken egdes af Repslagare Grundén. Egaren visade oss sjelf, huru tågen sammansättas af flera trådar, hvilka gå tillsammans i en punkt och sedan passera en helt smal cylinder. Derifrån framkommer tåget färdigt. Vi sågo även hur trådarna spunnos.”



Prins Gustaf skrev om Alderholmens repslagare 1842

Prinsen noterade att den lilla ångslupen som de åkte med på Gavleån hette ”Jenny” och var på sex hästkrafter. Tio år senare dog han i Oslo efter en svår sjöresa men då hade han hunnit skriva in sig i den svenska musikhistorien med noter till studentsången och ”Glad såsom fågeln”.

En väg ut i världen

Alderholmen var Gävles förbindelse med stora världen, härifrån gav sig tusentals emigranter iväg till Amerika. Massutvandringen började 1845 med erikjansarna, lärjungar till profeten Erik Jansson, "Vetemjölsmessias". Säkert har många emigranter kvarterats in i sjöbodarna på Alderholmen i väntan på att gå ombord på fartygen.

De sista emigrantresorna direkt från Gävle till New York med segelfartyg var sommaren 1857 när skonerten "Jenny" seglade ut med 90 emigranter och barkskeppet "Carolina" med 143. Senare for emigranter med ångbåt till Stockholm, tåg till Göteborg, ångbåt till England och vidare över Atlanten med större passagerarångare.

Också fjärran turister hoppade iland på Alderholmen. En fransk poet som påstods vara gift med en dotter till Alexandre Dumas kom hit på sommaren 1862 på väg till Haparanda och midnattssolen. Vid sitt första besök hade han misslyckats för då hade han kommit klockan tio på kvällen och på brutet teckenspråk och stapplande svenska frågat när ångaren skulle fortsätta och uppfattat svaret som "klockan två". Dit var det fyra timmar och när han vandrat runt i det sommarljusa Gävle och kommit tillbaka till Skeppsbron kvart i två på natten var ångaren försvunnen. Den hade gått klockan tolv.

En av emigranterna från 1856 återvände som amerikansk turist bara några månader innan staden brann 1869. Det går att datera hans ankomst till den 18 april eftersom han kom från Stockholm med ångaren "Alexander von Humboldt" och gick på teatern i Gävle och såg "Värmlänningarna". Han tyckte att staden nästan inte alls förändrats på de tretton år som gått sedan han utvandrade:

"Det förekom mig som om det blott varit en dröm. Med undantag af den sedan dess uppbyggda järnvägsstationen var allt sig likt. Där stodo de gamla sjöbodarna eller magasinerna vid å-kanten. Där vid skeppshvarvet på andra sidan ån byggdes på några fartyg. Här är den gamla repslagarebanan och utanför hänga, alldeles som för 13 år sedan, några garnnystan, som skall utgöra skylt, och när jag går öfver bron, så ligger där vid åkanten samma gumma ännu på sina knän och med ett trästycke bultar och slår på en skjorta, så att ekoet af hvarje slag svarar under bron. Här begagnas således ännu de gamla tvättmaskinerna."



Hotell Fenix och Gefle-Dala Järnvägsstation ca 1864

Alderholmen med sin järnvägsstation och ångbåtskaj var ännu i början på 1870-talet Gävles pekfinger mot världen. I september 1872 emigrerade två dalmasar till Australien och deras resa började med ångbåt på Siljan och tåg till Gävle och nästan två år senare skrev den ene hem och berättade om den långa resan:

”Vi hade trefliga resenärer, i synnerhet två yngre bröder till Oscar Lagermans som hade varit hem till Falun på några dagar, de togo esomoftast sina Kognaksflaskor ur fickorna, hvarmed de voro försedda och dessa läto de gå hela laget runt, på detta vis kommo vi snart till Gefle, der vi för vår obekantskaps skull och för att vara nära till hamnen togo in på hotell Fenix nära stationen. Vi stannade der andra dagen för att träffa en syster till min kamrats Onkel i Australien, andra dagen skulle ”Humboldt” afgå till Stockholm, och för att ej bli försenade gingo vi ombord om qvällen, ty ”Humboldt” skulle afgå kl 4, hvarför vi måste ta en salongsplats, ty vi kunde ej ligga på däck i kylan och regnet...”

Den 15 december 1874 fick Gävle ännu en förbindelse med världen söderut, då gick första tåget med passagerare till Uppsala och man kunde resa till Stockholm på sju timmar och därifrån fortsätta med snälltåg till Göteborg och Malmö.

Gävles grosshandlare hade sen femton år sin egen järnväg till Falun och ville från början inte släppa in en konkurrerande järnväg från Uppsala. Men det gick inte att hålla emot när järnvägen söderifrån fick koncession av regeringen och det blev istället så att de två järnvägarna förenades i en gemensam station. När den var klar 1877 var den Sveriges ståtligaste järnvägsstation näst efter Stockholms och var ritad av Gävles stadsarkitekt Mårten Spiering.

Kungens ö

I början på 1600-talet var Alderholmen den stora ön där Gavleån mynnade i Gävlefjärden och ön ingick i drottning Kristinas "livgeding", hennes pensionsförsäkring. Hon var änka efter Karl IX och mamma till Gustaf II Adolf och idag balanserar hon högst upp på den stora fontänen i Esplanaden närmast rådhuset. Hon överlät 1620 sina inkomster från Gävle på sin son kungen och han i sin tur lämnade över Alderholmen till stadens borgare två år senare med villkoret att de där skulle ha skeppsvarv, repslagerier och "bråplatser" där de kunde ta upp fartyg på stranden och tjära dem i botten.

Att kungen gav bort en ö hade mycket lite att göra med hans allmänna givmildhet eller att han särskilt gillade gävlebor. Han hade med sin armé och flotta erövrat Estland och Livland och insåg att det skulle behövas fler handelsfartyg och av en storlek som man bara kunde bygga i städer. Sen blev tiderna sådana att det under 1600-talet inte byggdes mer än några få större fartyg i Gävle.

Det bottniska handelstvånget från 1636 innebar att Gävle miste rätten att segla direkt till utrikes hamnar och det hindrade främmande fartyg att komma hit. Det fanns inget riksdagsbeslut, det räckte med att Axel Oxenstierna, "Gävles fiende nr 1", och kanske hans bror Gabriel, riksdrotsen, och några till i rådet ansåg att gävleborna smugglat ut koppar och att detta måste stoppas.

Gävlefartygen blev tvungna att segla in till Stockholm för att förtullas och betala hamnavgifter, fast från 1646 kunde de angöra Dalarö och efter 1673 fick utländska fartyg åter komma till Gävle. Gävles borgare beklagade sig ofta över den "krokota seglatsen" men hur mycket den hindrade handel och sjöfart är svårt att säga, det var också ett århundrade av krig och brist på kapital och konkurrens från holländska fartyg.

På den karta över Gävle som troligen ritades på 1630-talet av Olof Bure finns sjöbodar markerade på stränderna av en hjärtformad Alderholmen men inga gator och ingenting som antyder varv eller repslagarbanor. Olof var bror till Anders Bure, "den svenska kartografins fader". På kartan är skrivet "Alderholmen" men ön kallades också "Stora holmen" eller bara "Holmen", ett namn som dyker upp första gången 1633 i stadens äldsta dombok. En pantsatt sjöbod på "Holmen" bjöds ut till försäljning.



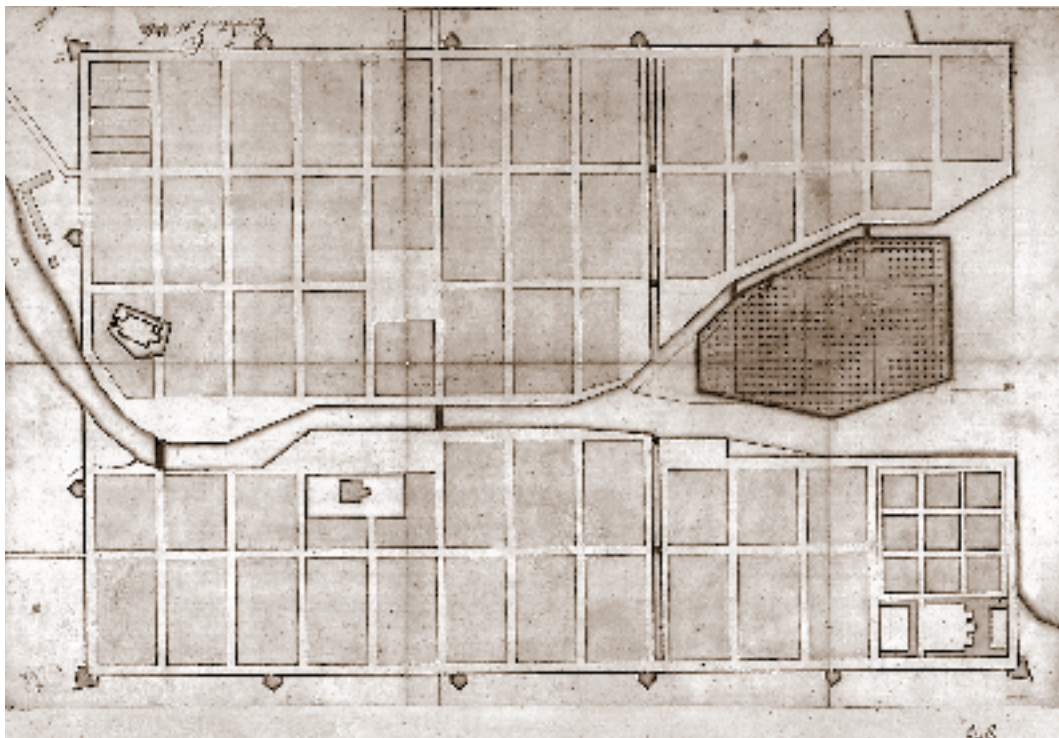
Olof Bures karta från 1630

Första gången namnet "Alderholmen" nämns i texterna är 1634 när man på rådstugan bestämde att de herrelösa grisar som sprang omkring på ön skulle tillfalla hospitalet, dvs sjukstugan. Hospitalet fick ofta de djur som hittades på andras vretar och samma sak gällde ved som huggits i annans skog. Säkert växte det alar på ön eftersom "alder" betydde gråal.

Tessins idé - Alderholmen som park

På Nicodemus Tessins karta från 1646 är träd inritade på Alderholmen och det finns en liten bro över från den stadsdel som senare kallades Öster. Bron anslöt till stadens genomgående gata från väster mot öster, senare Drottninggatan, och när järnvägen byggdes på Alderholmen i början på 1700-talet ersattes bron med en ny, "Järnbron". Den var inte av "järn" men den bar slädarna och vagnarna med stångjärn över till vägen.

Tessin blev några år senare fader till den Nicodemus som skulle bygga ett nytt kungligt slott åt Karl XII men under året 1646 ritade han en ny stadsplan för Gävle med tanke på att befästa staden, omge den med en försvarsmur. Han föreslog att Alderholmen skulle förvandlas till park norr om det nya slottet som han tänkte sig på fjärrfiskarnas Islandet vid åmynningens södra sida. Stadsborna protesterade, planen betydde rivning av deras hus.



Tessins plan från 1646 med en park på Alderholmen

Den nittonåriga drottning Kristina besökte Gävle under året 1646 och godkände ritningen i Stockholm. Hon var inte rädd för att fatta beslut men säkert hade hon inte närmare funderat på vad det skulle kosta att genomföra planen. Elva år senare när hon lämnat Sverige skrev hon till Frankrikes mäktigaste man kardinal Mazarin att hon inte heller var rädd för honom. Hon hade låtit döda sin överhovstallmästare Monaldesco på fransk mark och ångrade ingenting: ”Ni vet, att en människa över trettio år inte är rädd för struntsaker. Och för min del finner jag det mycket mindre svårt att strypa folk än att vara rädd för dem.”

Den nya Drottninggatan fick namn efter detta märkliga barnbarnsbarn till Gustav Vasa.

Järnvågen

På den äldsta bild från Gävle som visar hamn och fartyg, kopparsticket från Sueciaverket, skymtar Alderholmens västra udde längst till höger och tiden är ca 1690. Fartygen på bilden är små och så var stadens egna förutom spanienfararen "Gefle Slott" som sägs ha kunnat lasta bortåt 700 ton. Med koppar i lasten togs hon 1695 av franska kapare på Nordsjön.

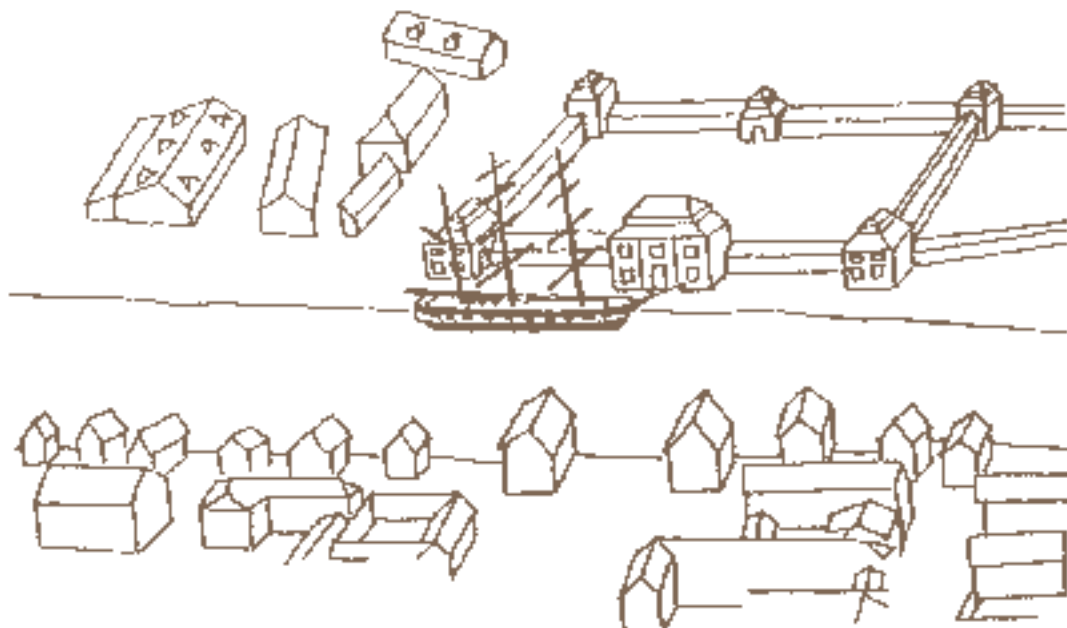


*Fartyg vid Alderholmen ca 1690
Ur Erik Dahlbergs "Suecia"*

På Christopher Stenklyfts karta från 1706 finns inget varv markerat på Alderholmen men nästan säkert låg det i luckan mellan sjöbodarna på öns västra udde. Lite längre nedströms syns Sjötullen. Kartans enda bro till Alderholmen är vid västra udden, en bro som senare kallades Smäckebron. Lilla sjötullen, där mest fisk förtullades, är markerad ute i vattnet vid utloppet av den norra åarmen. Kartan slutar i öster vid tullstaketet och visar inte östligaste delen av Alderholmen.

När utskeppningen av stångjärn snabbt ökade mot slutet av 1600-talet kunde järnvågen inte ligga kvar vid rådhuset och en ny våg byggdes på Alderholmen och var klar till våren 1709. Järnvågen var ett verk av Sveriges största tekniska geni, Christoffer Polhem, och den var Gävles mest imponerande byggnad. Planmåttan var ungefär sextio gånger sextio meter, nästan som dagens kvarteret Albion på Söder. Järnvågen var den förnämsta barockanläggning som funnits i Gävle, stor, sluten och symmetrisk. Samtidigt fanns en sorts funktionalism,

båsen för stångjärnsknippena var enklast möjliga och anläggningens form gjorde att allt kunde övervakas.



*Järnvågen ca 1845
Rekonstruktion av Ingvar Henricson*

På Alderholmen fanns upplag för virke som skeppades ut, bjälkar, sparrar, spiror och bräder. För att inte träexportörerna skulle frestas smita från tullen förbjöds de att ha upplag på andra ställen. I början på 1700-talet var trästaplarna på Alderholmen inte så många men grosshandlarna uppmanades att inte lägga dem så att de stängde till runt sjötullen. Den årliga utförseln av bräder var vid seklets mitt ungefär 2000 kubikmeter.

Under högkonjunkturen på 1780-talet ökade virkesexporten snabbt och förmodligen lades brädstaplarna på östligaste delen av Alderholmen. Längs stranden mot Gavleån byggde stadens grosshandlare allt fler magasin och rimligen måste bråplatserna där fartygen tjärades i botten ha flyttats över till andra sidan ån, nedströms Södra varvet. Förmodligen var de inte kvar på våren 1788 när någon tappade sina byxor där: "Ett par bruna Styrmans store Byxor med 7 eller 8 lappar på återlämnas är upptagna på Bråbänken kan igenfås mot betalning av tvätt". Namnet Bråbänken eller Brobänken fanns länge kvar.

Repslagarbanorna

Repslagerier fanns på Alderholmen redan på 1600-talet men den äldsta karta där repslagarbanorna syns är lantmätare Lindenhorgs från åren 1741 - 47 med två banor i vinkel mot varandra. Till banorna hörde i regel tjärhus och spinnarehus och ofta några häckelbodar. Genom häcklingen togs de korta fibrerna bort. Under de första åren av 1800-talet samlades banorna till norra delen av Alderholmen och låg ungefär parallellt med Östra Lillån, fem olika banor.



Alderholmen med repslagarbanor på 1740-talet

Stadens ölbryggare hade sina mälthus på rad nedströms på Östra Lillåns södra sida, att rosta kornet var en eldfarlig verksamhet. Det fanns tre mälterier i Gävle 1833 och de låg nog alla på Alderholmen. På 1700-talet fanns ett "tyghus" för artilleri vid Östra Lillån, ett förråd för vapen och ammunition, och det sägs ha flyttats längre österut 1791, kanske när mälthuset byggdes. Det måste också ha eldats mycket i bageriet som bakade bröd åt soldaterna i ryska kriget.

Den nordligaste av repslagarbanorna, nr 1, var Jonas Bloms. År 1815 uppläts den till handelshuset Daniel Elfstrand & Co och troligen drevs den av Eric Sjöström. På 1850-talet köptes den av handlanden och förre fjärrfiskaren Erik Martin Sjölander.

När prins Gustaf var här 1842 drevs banorna 2, 3 och 4 av Carl Jacob Grundén. Efter hans död 1861 såldes banorna, inte ens sonen Carl verkar ha varit intresserad av att fortsätta. Han följde med Rettigs skepp "Condor" till Australien och startade ett repslageri i Melbourne. Den sydligaste banan, nr 5, hade tillhört rederiet Peter Brändström & Co och sen Eckhoff & Co och drevs på 1860-talet av redarna Åkerson och Andersson. Repslagerierna på Alderholmen fortsatte även efter branden men flyttade efter ett par år till nya banor på Gavleåns södra sida, från Tredje Tvärgatan och österut.



Universalgeniet Ferdinand Tollin tecknade Norra varvet ca 1832

Norra varvet

I ntill varvet låg gymnasiet och trivialskolan och på rasterna sprang eleverna över till varvet och lekte tafatt och kurragömma bland skepp och brädhögar. Många pojkar slängde sina skolorböcker och gick till sjöss i de tidiga tonåren.

Sjösättningarna var stora skådespel och en av de märkligaste var när fullriggaren "Sverige" gled ut i ån på kvällen den 15 juni 1853. Norrlandsposten skrev dagen efter att det kommit "en ofantlig mängd åskådare från nära och fjärran". Bland dem fanns en pojke som sen blev författare, Carl Eneroth, och han berättade långt senare sin historia:

”Kapa stöttorna dundrar det igen. Huru yxorna blixtra och den ena spiran faller efter den andra och drages undan. Nu står skeppet fritt. Plötsligt dånar det från roparen: Bräck sidlåsen! Alla draga efter andan. Och nu... nu rör kolossen på sig, i början långsamt, men så ökas farten, den ökas alltmer och mer, nu störtar akterstäfven med våldsam hast ned i vattnet, där en ofantlig våg väller upp framför den. Den kör allt djupare. Skeppet höjer sig med aktern i vädret, stopptågen springa af. Men, ehuru skrofvat snuddar vid den gamla midt emot liggande sjöboden, ha kablarna gjort sin tjänst och gifvit skeppet en jätteknyck, som gör, att det svänger längs efter ån. Under tiden har den orubbade gubben Boström sjungit ut ”Sverige” ur roparen, och namnvimpeln fladdrar ut för vinden.”

Sjösättningsfesten firades ombord på ”Sverige” ute på redde men när Hotell Fenix byggts på 1860-talet hölls festerna ofta där.

Eftersom Gävleån var grund och smal var stapelbäddarna riktade snett nedströms mot ån. Grova stopptåg och trossar bromsade fartyget och svängde det ute i ån. Den kanske största av alla stopptrossar spanns 1866 på Åkersons repslageri, 126 meter lång, med en diameter på 18 cm och en vikt av 2,5 ton. En bit av den finns ännu kvar på Tekniska museet i Stockholm.

De första ångbåtarna

Onsdagseftermiddagen den 1 augusti 1827 myllrade Brobänken av förväntansfulla flanörer, ”omkring 1500 Personer af alla Folkklasser”, påstod Gefle Weckoblad. De hade hört om något rent sagoaktigt, att det skulle komma ett skepp utan segel från Stockholm. Tidigt nästa morgon när alla gått hem kom skeppet som gick med eld, hjulångaren ”Braut-Anund”.

På våren 1832 öppnade Elfstrand & Co en ångbåtslinje mellan Gävle och huvudstaden med hjulångaren ”Oscar”. Den gick tre säsonger tills den brann och sjönk utanför Stockholms slott. Någon riktig fart på ångbåtstrafiken blev det inte förrän i slutet av 1830-talet med hjulångarna ”Norrland” och ”Örnsköld” som gick längs hela kusten från Stockholm till Haparanda.

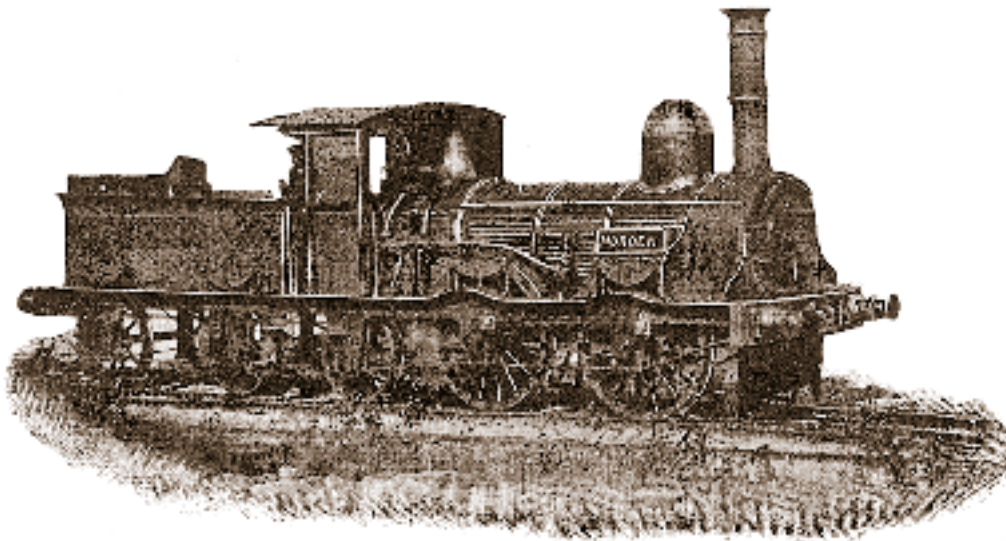


Hjulångaren "Norrland" från 1837 gick mellan Stockholm och Haparanda

Gefle-Dala Järnväg

Järnvägen mellan Falun och Gävle var det största som hänt på Alderholmen och den var en av Sveriges första järnvägar. Det fanns sedan några år trafik på andra håll, t ex vid Kristinehamn, Örebro och Göteborg, men Gefle-Dala Järnväg var det första större bygget att bli helt färdigt och hela banan invigdes sommaren 1859. Bakom järnvägen fanns delvis samma män och företag som var inblandade i sågverket Korsnäs i Dalarna, Pehr Murén, Robert Rettig, Elfstrand & Co och andra. Flera av järnbruken i Gästrikland och Dalarna var också med i järnvägen. Pehr Murén satt i riksdagen och hade varit med 1852/53 när det bestämts att staten skulle bygga ett nät av stambanor som privata järnvägar kunde ansluta till.

England var världsledande i järnvägar och därifrån kom det första lokomotivet "Norden" till Gävle försommaren 1856 för att användas vid bygget. "Norden" var ett äldre lok som Pehr Murén och järnvägsbyggaren Claes Adelsköld hittat i England för bara 14.000 riksdaler. Fartyget som kom med "Norden" var för djupgående för att gå in vid kaj på Alderholmen och det arton ton tunga loket lyftes till en pråm ute på redan och kanske var det ren tur att det inte hamnade i sjön. Året efter kom tre nya lok från firman Beyer Peacock & Co i Manchester och de kostade över 50.000 riksdaler per styck.



"Norden" var det första lokomotivet på Alderholmen

Under järnvägens första tio år köptes ytterligare nitton engelska lok och inte förrän på 1890-talet kom de första svenskbyggda, från Nydqvist & Holm i Trollhättan. De äldsta lokomotiven finns inte kvar men Järnvägsmuseet i Gävle har andra tidiga lok från Beyer Peacock.

Öster om tullhuset och de tre raderna av magasin byggde Gefle-Dala järnväg station, kontor, tjänstebostäder, restaurang, hotell, lokstallar, vagnhus, verkstäder, förråd, kolupplag och mycket annat. Fram till sekelskiftet 1900 hade man lagt ut mer än fem mil räls på Alderholmen till ett nät som såg ut att vara ett verk av en vimsig spindel och man tvingades be om hjälp från en spårexpert i Hamburg.



Gefle-Dala Järnvägs "hjärta" ca 1906

Nyhamn

Med järnvägen ökade utförseln av trä snabbt och brädgårdarna trängdes på Alderholmen. Järnvägsbyggaren Claes Adelsköld lämnade 1860 ett förslag till utvidgning av Alderholmen österut. Bygget av Nyhamn började utan politisk diskussion och drevs som om det vore ett underhållsarbete. En insändare i Norrlandsposten i april 1861 fann det underligt att stadens invånare kallades till möte om upprensningen av Östra Lillån men inte om hamnbygget. Kanske berodde det på att ”det ena är ett litet arbete, som man synes vilja qwäfwä under formerna, det andra ett stort, som man, trotsande formerna, vill ha fram.”



*Längst ut på Alderholmen byggdes Nyhamn på 1860-talet
Foto från 1898*

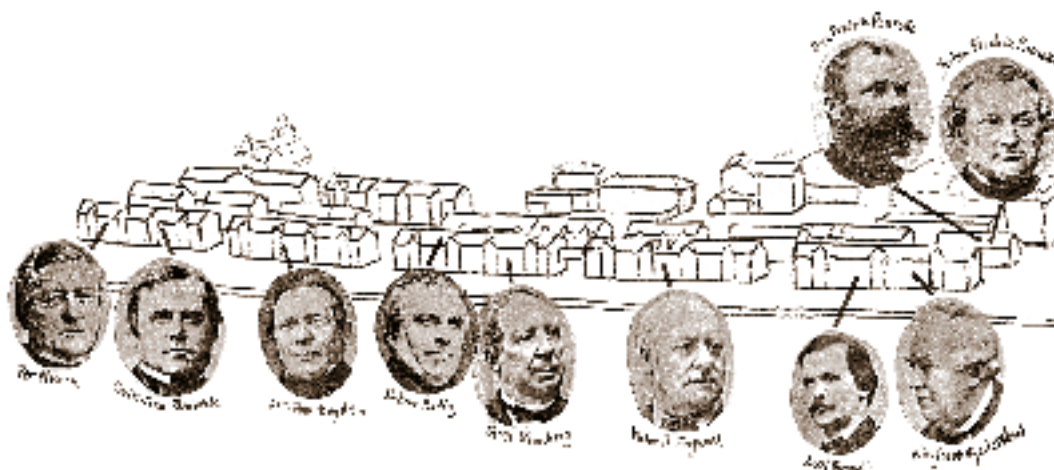
En lång rad träpålar drevs ner tätt intill varandra och bildade kaj och bakom denna sänktes gamla pråmar med sten. Av muddermassorna som togs upp i hamnbassängen och segelleden byggdes ett större Alderholmen. Bygget gick långsamt bland annat för att man bara hade ett mudderverk. Konstruktionen var enklare och billigare men också mindre hållbar än den som använts för kajerna i Gavleån. De var byggda som ”kallmur” av stora huggna stenar som vilade på en bädd av plank och pålar och där allt trä låg helt under vattnet utan risk för röta. Alderholmens stenkajer mot Gavleån var säkrade mot att glida ut genom dragstag av järn förankrade i marken. Det blev ändå nödvändigt att bygga om dem under åren 1890 - 1905, ända från Svängbron och ner

till Hucken. Vid sekelskiftet 1900 hade många av träpålarna i Nyhamn ruttnat ovan vattenytan och även de kajerna byggdes om och säkrades med dragstag.

Stadsbranden 1869

den stora stadsbranden i juli 1869 blev all bebyggelse på västra delen av Alderholmen aska och ruiner men elden nådde inte fram till träbyggnader som Hotell Fenix och järnvägsstationen. Alla byggnader som idag finns på Alderholmen är från tiden efter branden. Rädslan för nya eldsvådor gjorde att flera av grosshandlarna återuppbyggde sina magasin i tegel.

Det första magasinet på Norra Skeppsbron, räknat från väster, byggdes åt Pehr Murén och Carl Wilhelm Stenbeck. Murén hade vid den här tiden knappast något stort behov av lagerutrymme och hyrde förmodligen ut till andra. Alla de fem magasinen på Norra Skeppsbron tillhörde flera av de ledande redarna och grosshandlarna i Gävle. Lars Petter Engström ägde nästa nedströms Murén. Robert Rettig och Bengt Kronberg delade det tredje. Victor Engwall ägde det fjärde och Axel Brandt och Nils Jacob Kjellerstedt det femte magasinet.



Grosshandlarna och magasinen
Collage av Ingvar Henricson 2001

De som varit med om den stora branden hade svårt att glömma den och det dröjde ett par årtionden in på 1900-talet innan magasinerna fick eldstäder och värmesystem. Att Axel Brandt fick tillåtelse att bygga en ångdriven hiss i sitt magasin år 1885 kom kanske som en överraskning även för honom själv. Flera av magasinerna byggdes om till kontor på 1920-talet men de var utan värme och närmast en sorts kallförråd för skrivbordsarbetare.

Den nya stadsplanen efter branden lät fastlandet sträcka sig in över Alderholmen. Den övre delen av Östra Lillån flyttades nedströms och hamnade alldeles öster om den nya järnvägen från Uppsala. Gävles byggnadschef Gustaf Nyström hade hittat en matematisk formel som visade att det inte skulle bli några problem med vattenflödet i Östra Lillån även om den vek av i rät vinkel från Gävleån. När denna del av Lillån fylldes igen på 1950-talet upphörde Alderholmen att vara en ö.

Åren efter branden blev en lysande tid för affärer, nästan fem år av högkonjunktur, och det grundades många nya företag i hela landet, också här i Gävle. Tidens brådska ledde till provisorier och många av brandens hemlösa bodde i tillfälliga baracker i flera år, bland annat på Alderholmen. Järnvågen fanns kvar i enkla skjul, nästan på sin gamla plats, men flyttades lite i taget till Nyhamn under åren 1873 - 1876.

Brädgårdarna

Korsnäs, Carlsfors och Stora Kopparbergs Bergslag var några av de stora sågverksbolagen som före branden 1869 skeppade ut virke från Gävle och hade brädgårdar på Alderholmen. Efterhand kom också andra som Kopparberg-Hofors, Bergforss & Son och trägrossister som Fredrik Holmberg.

På brädgårdarna sorterades virket av klamparna i olika kvaliteter och märkpojkar satte dit de rätta märkena. Stabbläggarna med en kudde på axeln och en bärspak med krok i ändan balanserade upp bräderna på den höga "stabben", virkestapeln. Särpojkar sårade på bräderna med en särspak så att de inte låg kant i kant och ströpojkar lade ut ströläkt, tunna ribbor, mellan de olika lagerna av bräder.

Fredrik Holmberg var ett av Gävles största original och såg närmast ut som en hamnbuse som klätt ut sig i bonjour. Hans ståuppkomiska tal på Centralhotellets café om kvällarna var berömda, själv kunde han hålla sig gravallvarlig

när hans publik vred sig i skratt. Han månade om sina arbetare, de var olycksfallsförsäkrade och hade fri läkarvård och det kunde kanske behövas när han jagat dem med käppen runt brädhögarna. I boken "Samtal om hus" från Statens institut för byggnadsforskning 1991 kan man följa denne frispråkige redare och grosshandlare på en sällsam vandring längs Gavleån.



*Skonerten "Olaus" kantrade vid Huckens brädgårdar 1891
I bakgrunden syns master från fartygen i Nyhamn*

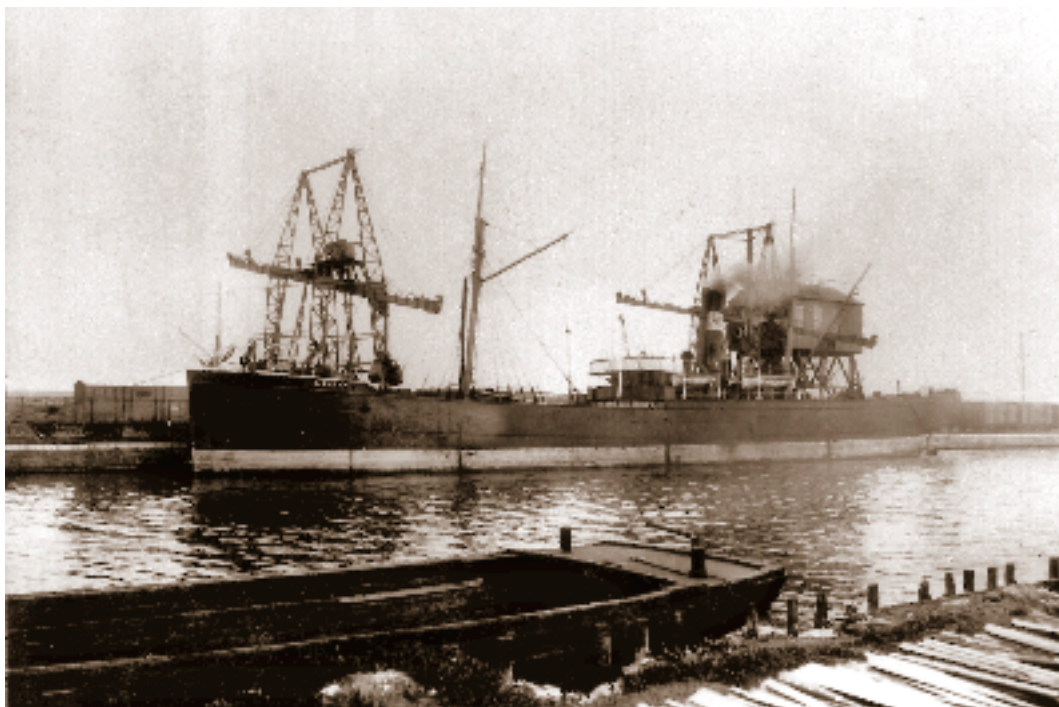
En annan märkesman bland trögrossisterna var engelsmannen Robert Carrick, en framstående idrottare, som 1897 nästan hängde med fjällsamen Kuoljok från Jokkmokk på skidor mellan Falun och Gävle. Robert Carrick blev åttonde man i loppet på en tid strax under fjorton timmar. Han lärde gävleborna spela fotboll och 1902 blev hans lag, Gefle IF, svenska mästare.

Måndagen den 24 maj 1875 strejkade brädgårdsarbetarna på Alderholmen för högre löner. För säkerhets skull stängde de styrande alla krogarna i stan och dessutom Brännvinsbolagets utminutering. Sågverken tog hit andra arbetare med tåg men "svartfötterna" stoppades av de strejkande. Magistraten begärde hit soldater och hundra man från Österfärnebo och Ovansjö kompanier gjorde sig klara. På fredagen kom 400 man från sågen i Korsnäs men även de blev stoppade. Efter en veckas strejk gav träbolagen med sig och lovade 5 procent i lönehöjning. Budet togs emot med hurrarop av alla de strejkande som samlats vid Hotell Fenix och sen tågade den jublande skaran upp genom stan till Stadsträdgården.

Den svarta jätten

Stenkol dominerade bland inkommande varor till Gävle i slutet av 1800-talet. Från ca 30.000 ton på 1870-talet åttafaldigades kolimporten fram till sekelskiftet. Industriskorstenarna på Brynäs färgade nattmolnen röda och det svarta sotet sökte sig till Korsnäsbolagets nyhyvlade plankor. Bolaget flyttade sina brädgårdar på Alderholmen och sitt hyvleri på Brynäs ut till Bomhus 1890 och lämnade plats för ännu mer av Åkersons och Delins kol på Alderholmen. Ett par år senare upphörde också järnvågen som låg längst ut på norra udden av Alderholmen.

Ångdrivna kranar hade funnits i Nyhamn och vid Hucken ungefär sedan stadens brand, förmodligen med engelska maskinerier, men den första moderna kranen kom vid sekelskiftet från Amerika, "The Brown Hoisting and Conveying Machine Company". Kranen kallades "Amerikanska luftgungan" och användes vid kollossning och den hade gripskopor som var fullkomligt livsfarliga. De stängdes inte förrän de lyftes och stuvorna måste upp och hoppa på dem för att få ner dem i kolhögarna. Alla kände till faran men det var lätt att glömma sig: "Man måste upp med ett lås och passar man inte upp när han kommer ner så får man den där jävla kulan i skallen."



"Amerikanska luftgungan" lossar kol från s/s "Louise" 1901

På "Amerikanska luftgungan" hade frihetssångaren Joe Hill sitt sista jobb innan han hösten på 1902 reste över till USA. Han var eldare och hans bror skötte spakarna. Senare var kranen mer känd som "Trötte Teodor" och fanns kvar ända till 1936 när den avlöstes av de två kranar som idag står övergivna och förfallna ute vid kaolinmagasinet.

Att lossa kol var också att ligga i fartygens lastrum och rafsar ner de svarta bitarna i en sorts handfat och sen tömma detta i en tubb, ett större kärl som hissades upp. Många gamla stuveriarbetare hade länge minnen av det här och kunde berätta att de tidvis bodde på Åkersons kolgård, även på vintrarna. De sov under kolsäckar och hackade hål på isen i Nyhamn för att tvätta sig.

Festernas Alderholmen

Alderholmen var länge en plats för stadsbornas fritid, nöjen, märkvärdigheter och fester. "En ljuvlig holme" hade den kallats i Upfostrings-Sällskapet Tidning sommaren 1782. Längs Brobänken kunde söndagsfria stadsbor promenera i en allé med tre rader av träd och titta på många andra som gjorde detsamma. Ute på östra udden kunde man från 1838 äta gott på den schweiziske pastejbagaren Grischottis värdshus. Här kunde man också köpa biljetter för en heldagstur till Limön och Sikvik med den lilla ångslupen "Jenny" några somrar på 1840-talet.



Grischottis paviljong från 1838

Anndag pingst 1851 kunde man följa med i ballong från Brobänken och se staden från ovan och den driftige molnskepparen Halvorsen framhöll att en Pajasso också skulle åka med.

En komisk löpare vid namn Hellsberg tänkte roa gävleborna och annonserade i Norrlandsposten sommaren 1855, samma år som den elektriska telegrafen kom till Gävle:

”Snabblöpning utföres i kostym av J Hellsberg från Hannover med sin morfar på ryggen i morgon på Brobänken, 16 gånger från nya kanalen till Brobänksändan på 32 minuter. Entrén är frivillig i den vid grinden nedsatta bössan. Hr Hellsberg låter anmäla att han icke såsom andra löpare kommer att på ett eller annat sätt narra publiken.”



*Tidningsannons från 1855
Men var finns Hellsbergs morfar?*



På Hotell Fenix firades stapelavlöpningarna

Restaurang Fenix, intill järnvägsstationen, blev i början på 1860-talet Alderholmens stora nöjesställe. Restaurangen drevs av en ung Wilhelmina Skogh som sedermera blev världsberömd som krögare på Grand Hotel i Stockholm och byggde sig det praktfulla Foresta på Lidingö. Fenix ersatte Wesslers paviljong Bellevue som brunnit upp på hösten 1861. Fenix var också hotell för resande och hade till en början 6 rum.

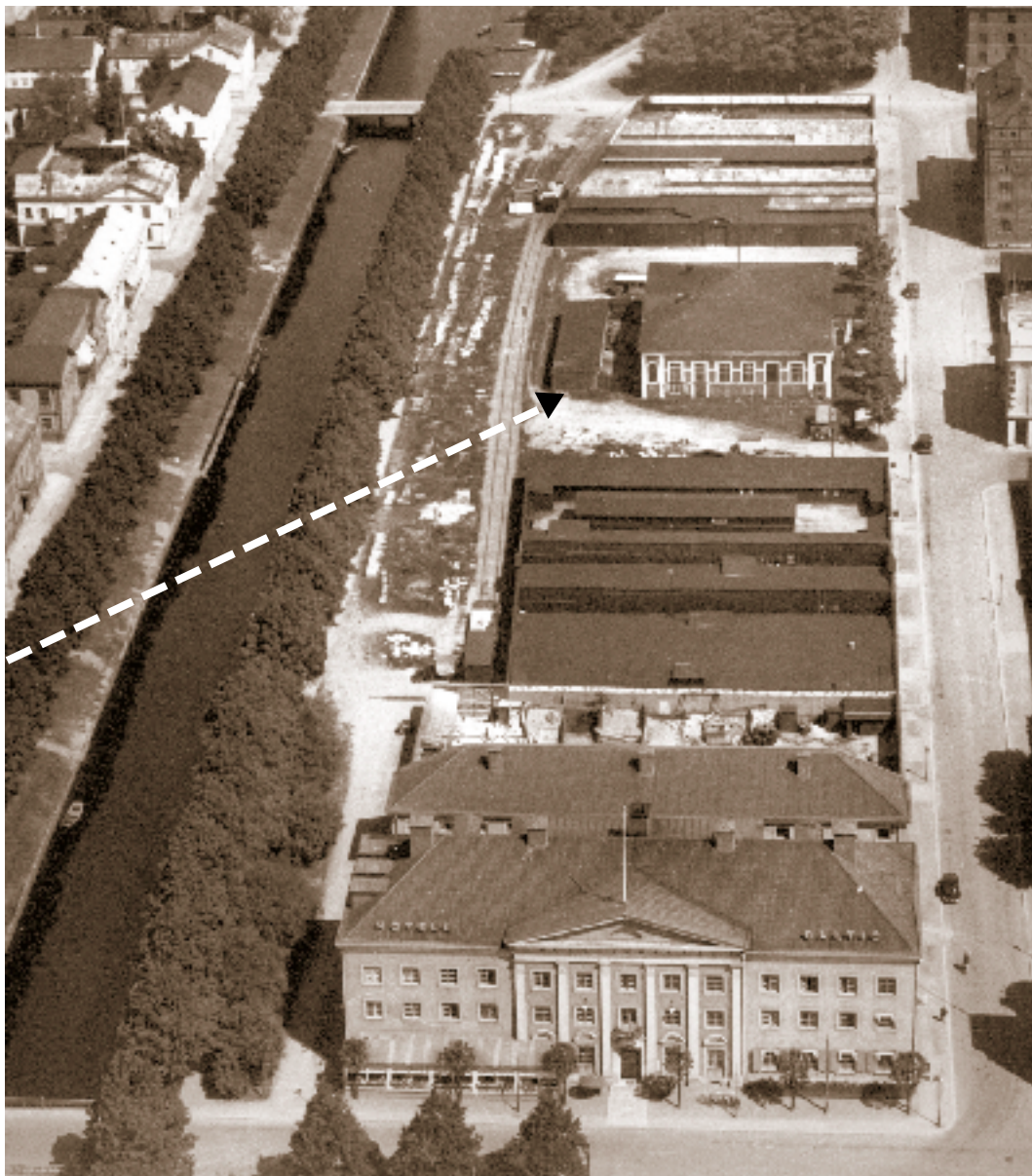
På Fenix firades många sjösättningar och på våren 1870 var det för Engwalls nya barkskepp "Lima". Skeppsbyggmästaren Olof August Brodin hade bjudit ett sextiotal gäster bland andra Gävles egen Varg-Larsen, Fredrik Miltopaeus. Han hade året före lämnat sjön och skeppet "Lejonet" och säkert saknade ingen sailor honom. I sina yngre dagar hade han skjutit med revolver mot sina män när de klättrade i riggen för att få dem att raska på. Efter ett oräknat antal punschglas på "Lima" visade han upp konsten "att gå under koffernageln". Det klarade ingen av de andra på festen.



*Miltopaeus var
Gävles "Varg-Larsen"*

För unga pojkar fanns det enklare nöjen. Daniel Elfstrand berättar i sina minnen om hur han och kamraterna rodde nedför ån och ibland styrde de in till Nyhamn och klättrade ombord i något av de många segelfartyg som brukade ligga där. En stor lycka var det om de blev bjudna på engelska kex, men det hände också att de jagades bort. På fartygen som kom från Medelhavet med salt kunde de få apelsiner och fikon och, bäst av allt, de spanska rören som blev perfekta metspön.

Ett ridhus byggdes på Alderholmen 1880 och det användes också som cirkuslokal.



Ridhuset var också en cirkuslokal

I början av augusti 1892 drog ett kringresande sällskap av svarta män, kvinnor och barn in över Alderholmen, mörkare i skinnet än gubbarna i kolsvängen. Hövdingen för karavanen, den 28-årige Suryck, påstods ha följt med Stanleyexpeditionen genom det mörkaste av Afrika under två år och åtta månader och att man från detta kunde skåda tolv stora ärr på hans kropp efter lansstötar och sabelhugg. Inte många gävlebor hade sett något som denna Kongo-Neger-Karavan och en barnflicka hos en av stadens skeppare skrev i sin hemliga dagbok:

”...de voro 8 negrer och de hade 7 stora ormar med sig som den ena negern virade om halsen, det såg hemskt ut, för öfrigt gjorde den en hel massa konster, de dansade och figurerade sig för hvarandra och buro sig så oförskämt åt så man kunde rent skämmas.”



Tidningsannons om negerkaravanen 1892

1900-talet i en blink

Gefle-Dala Järnväg flyttade sina verkstäder till Nynäs i början på seklet och det blev bättre plats för gods till och från Alderholmen. Brädgårdarna försvann och Gefle Kolimport efterträdde Åkerson & Co som Alderholmens stora kolhandlare. Stuveribolaget växte i arbetsstyrka, båtar och hus för att mot slutet av århundradet ligga ensamt nere vid Nyhamn. Siporexfabrikens silhuett präglade den yttre delen av Alderholmen från 1946 och trettio år framåt. Den fick först på sextiotalet en rival som blickfång av den stora silons misslyckande att se ut som en vacker fyr.

Sveabolagets vita båtar var ännu på 1960-talet en del av livet på Norra Skeppsbron. Men det hände också att segelfartyg, som den tremastade ”Regina”, kom ända upp i ån.

Gevalia växte och Hotell Baltic förvandlades till kontor. Bobergs borglika brandstation byggdes till med garage, som den moderna tiden krävde, och i en stil som var en återgång från fantasi till tankarnas vardag. Gevalias lösgomsfärgade utlastningshangar utmärkte sig som oemotsagd volym med inget annat budskap än varunamnet samtidigt som Alderholmen tycktes mer och mer befriad från människor. Det Alderholmen som nyårsafton år 2000 gick in i det nya millenniet var ett område som väntade på att något skulle hända.



Bobergs brandstation från 1891 är en av de märkligaste i norra Europa

Spåren tillbaka till berättelserna

Bebyggelsen som finns kvar på västra Alderholmen är rena arkitekturmuseet. De gamla magasinerna av sten och trä, "Metfursten" Runers grandiosa "Krokströms minne", Bobergs brandstation, Nils Nordéns tegelbygge åt Berndtsson, stadsarkitekten Hedins tegelbyggnad för grosshandlare Hellberg, Gunnar Wetterlings Hotell Baltic och hans klassicistiska kub i kvarteret Svärtan, Helge Zimdahls kafferosteri åt Gevalia, det linjerena kontoret för Andersson & Lundqvist, Beskow och Nielsens pastisch på hamnmagasin, allt detta är intressant arkitektur från olika tider.

Alderholmens historia finns också bevarad i sådant som gett sig av. Grischottis paviljong flyttades, troligen redan före 1869, till Elfstrands landställe Nyberg i Bomhus och står kvar fast förvandlad till ett större hus. Hedins offentliga toalett, som låg vid Tullhuset, är i Boulognerskogen och kanske finns flyglarna till Gefle-Dala Järnvägs station ännu kvar någonstans. Spaningen måste fortsätta.

Den lilla ångslupen "David", som gick i passagerartrafik längs Alderholmen 1867 - 1874, heter "Forsvik" idag och man kan följa med den på en tur på Göta kanal och Vättern.

Gefle Stads första motorbåt hette "Alderholmen" och var byggd 1912 på Brynäsvarvet och med henne for hamnkaptenen Fagerlind runt och visade sitt vattenrike. Idag finns "Alderholmen" hos Lennart Pettersson i Roslagen, en sailor som själv är sjöhistoria. Han kommer från "Sankt Eriks" sista besättning, isbrytaren som idag är museifartyg i Stockholm.

Litteratur

- Althin, T., Korsnäsbolaget 1855-1955. Gävle 1955.
- Banck, B., I med och motvind. Stockholm 1933.
- Bergmark, J., Bebyggelse på Alderholmen. Stadsarkitektkontoret i Gävle 1985.
- Björklund, A. & Papp, D., Sjöfartsyren i hamnstaden Gävle. Statens Sjöhistoriska museum 1973.
- Brännman, E. & Lenner, A., red., Gävle stads dombok 1631-1639. Gästriklands Kulturhistoriska Förening 1982.
- Carlestam, G., ...och staden reser sig ur havet. Kartornas Gävle. Carlsson Bokförlag 1996.
- Dahlberg, E., Svecia antiqua et hodierna, 1717. Nytryck 1983.
- Ekelund, J., m.fl., Gefle stads hamn. Gävle 1905.
- Elfstrand, D., Femtio år. Minnen och intryck från skolorn.
- Fyhrwall, O., Bidrag till Gefle stads historia och beskrivning. Gävle 1901.
- Gefle Stufveriaktiebolag 1911-1961. En historik. Gävle 1961.
- Gefle Weckoblad 1827.
- Gävle hamn. Årsberättelser.
- Hagberg, B., Gefle-Dala Järnvägar 1855-1908. Gävle 1909.
- Hagberg, B., Uppsala-Gäfle Järnvägar 1874-1924. Uppsala 1925.
- Henricson, I., Gävles små ångbåtar. Artikel i Från Gästrikland 1985.
- Henricson, I., Om verksamheter på Alderholmen. Utredning åt Gävle kommun, 1989-12-06.
- Henricson, I., Inte bara en skepparhistoria. Winbergs Förlag 1990.
- Henricson, I., Sällsam vandring längs Gavleån. Artikel i Samtal om hus. Statens institut för byggnadsforskning 1991.

Henricson, I. & Lindblad, H., Tur och Retur Amerika. Fischer & Co 1995.

Henricson, I., Drömmar om seglande skepp. Under utgivning 2002 av
Länsmuseet Gävleborg.

Hobroh, G., Reparebanor och rephandel i Gävle. Artikel i Sjöhistorisk
årsbok 1955-1956.

Humbla, P. m.fl. red., Ur Gävle stads historia. Gävle 1946.

Karlström, T., Gävle stadsbild. Gävle 1974.

Lagerqvist, L. & Åberg, N., red., Prins Gustafs resejournal från Bergslagen
juni-juli 1842. Vincent Förlag 1996.

Löfgren, F. & Sollbe, B., Gävlevandringar med Folke. Gefle Dagblads
bibliotek 1988.

Norrlandsposten, olika årgångar (1851, 1855, 1861, 1862, 1869, 1875,
1892, 1897)

Palén, K., m.fl., Ostkustbanan 1927-1977, Svenska Järnvägsklubben 1977.

Stolpe, S., red., Christina. Brev från sex decennier. Stockholm 1960.

Svensson, B., Gävle stadscentrum genom 400 år. Stadsarkitektkontoret i
Gävle 1984.

Thoursie, B., Sju banor - sju järnvägsstationer i Gävle.
Artikel i Järnvägmusei vänner årsbok 1987.

Weckoblad för Gefleborgs län 1788.

Wickberg, E., m.fl., Handelshuset Vict. Th. Engwall & Co 1853-1953.
Gävle 1953.

Ölund, L-R., Andersson & Lundqvist AB 100 år, 1887-1987. Gävle 1987.



Text och bild: Ingvar Henricson, 2002. Layout och utgivare: Gävle kommun.
Tryck: AB Sandvikens Tryckeri