

HISTORIENS VINGSLAG

Red. Arne Johansson Kerstin Åström

Dans kring midsommarstången!
Midsommarafton kl 14.00 på tunet vid Lidens gamla kyrka
Musik, danslekar och fika!

Vättabergets bagarstuga uthyres!

Försäljning och hantverk sker på Vättaberget under helgerna i juli månad.

Lidens Hembygdsförenings styrelse

Ordförande	Kerstin Åstöm	Märrgård	Suppleanter	Kristina Modin	Flygge
Vice ordf.	Yngve Gradin	Byn		Eva Oscarsdotter	Järkvisse
Kassör	Sven-Olof Eriksson	Nilsböle		Thomas Sjolund	Åsen
Sekreterare	Monica Karlsson	Järkvisse	Revisorer	Sven Söderqvist	Sunnås
Vice sekr	Synnöve Sjöberg	Byn		Gunvor Jonsson	Sillre
Ord ledamöter	Yngve Eriksson	Kväcklingen	(ersättare)	Birgitta Söderqvist	Sunnås
	Arne Johansson	Järkvisse	Valberedning	Birger Jonsson	Boda
	Sören Jonsson	Boda		Matts Lindbergsson	Bodacke
	Mats Melin	Märrgård		Britt-Marie Nilsson	Dacke
Suppleanter	Helena Johansson	Västana	Byombuden kommer att presenteras i nästa nummer		

Ångaren "Liden".



Ångaren "Liden" trafikerade rutten Liden-Edset vid Utanede

Hur var det nu han sa, smeden i Liden som "balade taklänges"? Jo, var det inte så här:

– *Jag stog häri sinka och smidde, då hörde jag smedja blåse, och jag fick en röd båt te stöveln!*

Härmelsen emanerar från den tid före och efter sekelskiftet 1900, när båttrafiken blomstrade sommartiden på Indalsälven. När hjulångaren "Indalen" kom med varor och passagerare från Bergforsen till sin tilläggsplats vid

Lidens färjeställe (strax nedom nuvarande bron över älven).

Där låg den lilla båten "Liden" med ångtrycket uppe och ämnade strax föra gods och människor vidare mot Edset i Jämtland eller till mellanliggande platser.

Det hade ursprungligen varit meningen att "Indalen" skulle gå hela sträckan från Berge till Edset, men dess maskineri räckte inte till att

baxa ångaren upp för de strida forsarna mellan Liden och Edset, t.ex. Sillreforsen och Strupen. Men det lilla mästerverket "Liden" kunde!

Sedan flera verkstäder ruskat på huvudet och tackat nej, åtog sig Bergsunds Mekaniska Verksstad i Stockholm att konstruera och tillverka en båt som klarade de här strapatserna. Det gick på fyra månader från det de fick orden tills ångaren sjösattes.

På kopian av originalritningen står det:

"Liden, passagerare ångbåt för W. Bünsows och medintressenter, Afsedd för fart på Indalselven".

"Sattes i sjön den 15 juni 1892".

Det var alltså kapitalstarka krafter som stod bakom tillkomsten av "Liden". Bünsow var ju t.ex. ägare av skogsbolaget Skönvik. När hans far, Fredrik Bünsow, gick ur tiden 1897, då anger tidningarnas dödsrunor honom som Sveriges rikaste man!

"Liden" ingick i den flotta av tre båtar som trafikerade traden Sundsvall-Utanede (med ångbåtsstationen Edset).

"Turisten" trafikerade rutten Sundsvall-Bergeforsen. Fotot från ca 1910. Foto: Lidens Hembygdsförening



"Indalen" trafikerade rutten Bergeforsen-Liden. Foto: Lidens Hembygdsförening

Första sträckan Sundsvall-Bergeforsen, gick "Turisten" och som sagt "Indalen" emellan Bergeforsen-Liden, och sist och minst var "Liden" som hade den i särklass besvärligaste delen av älven upp till Edset.

I en resehandbok från 1894 sägs att "Liden"

var den första i sitt slag i Sverige.

Färden Sundsvall-Edset tog ca 15 timmar, medan åktiden nedströms beräknades till ca 10 timmar. Biljettpriset för en enkel resa hela sträckan var kr 4:50.

Restiden Liden-Edset var 5-6 timmar och kostade kr 2:-. Åtminstone år 1897 såldes paketresor från Stockholm t.o.r. Båt från huvudstaden till Hämösand, där bytte man till en mindre ångare som gick uppför Ångermanälven till Ådalens pärla som Sollefteå kallades. Vidare med järnväg till Bispgården. Hästskjuts därifrån till Edset, och därifrån åktur med de tre tidigare nämnda båtarna till Sundsvall f.v.b. till Stockholm. Resan tog sex dagar och kostade kr 120:-, och det var därför endast väl-situerat folk som hade råd att delta.

Men vi ägnar oss åt "Liden" som varje dag under seglationssäsongen avgick från Lidens färjeställe kl. 14.00. Vid pass 19-20 -tiden på kvällen anlände den till Edset, under det att ångvisslan tutade så det ekade mellan älvdalens branta slänter. Under slättertiden användes den signalen som tecken på att den långa arbetsdagen var slut. Hur många pigor och drängar väntade inte på båtens ankomst!



Lidens ångbåtsstation med ångbåtarna "Indalen" och "Liden" i början av 1900-talet. Foto: Lidens Hembygdsförening

"Liden" med besättning låg sedan kvar över natten och återvände dagen efter nerströms med avgångstiden 12.30. Den inväntade alltså tågen som medförde turister till Bispgårdens järnvägsstation, och som anlände med hästskjuts till Edset.

Ja, inte tedde sig båten så märkvärdig på älvens strida vatten, med sin längd på bara 23 m och bredden dryga 4 m, men hemligheten bakom "Lidens" framkomlighet låg i skrovets

utformning och att den hade två högvarviga ångmaskiner som fick sin kraft från en gemensam ångpanna. Sålunda hade "Liden" två propellrar drivna av var sin ångmaskin!

Konstruktionen med att få ångaren så grundgående som möjligt skildras i tidigare nämnda resehandbok:

"Den lilla eleganta ångaren förtjänar vår uppmärksamhet. Den är endast 64 cm djupgående. Den är försedd med tvenne stålpropellrar med 85 cm diameter, vilka är placerade under botten i akterskeppet i ett par kanaler av halvcirkelformat tvärsnitt. Ett längdsnitt genom kanalerna bildar en våglinje, vars topp ligger 25 cm över båtens vattenlinje. Vid gång sugts vattnet upp i, och fyller dessa kanaler, vilket betyder att här kan användas propellrar vars diameter överstiger båtens djupgående."

Hastigheten uppges till 10,25 knop med en bränsleförbrukning av 10,7 m³ barrved i timmen, som naturligtvis togs ur Skönviks skogar.

Maskinen utvecklade ungefär 50 indikerade hästkrafter. Men inte gick "Liden" uppför Sillreforsen i 10 knop!

Nej, här gick det sakta. Eldaren ombord lade på mera ved så att ångtrycket ökade, och så gillrade man med ett vedträ så att säkerhetsventilen inte skulle lösa ut.....

Då klättrade "Liden" med ristande skrov sakta upp i forsen. Tänk om pannan hade exploderat! Vilka rubriker!

Under fördäck, från fören räknat, fanns ett litet kök med en brits och en vedspis, akter om den låg vad som på ritningen lite nedsättande kallas för "Bondsalong" med träbänkar längs sidorna och ett bord för servering. Det var båtens 3:e klass servering det.

Längst akterut under fördäck fanns på babords sida ett WC, och på styrbords sida ett pentry.

På huvuddäck fanns längs sidorna träbänkar och en aktersalong med en hästskoformad stoppad soffa med bord för servering. Det var väl 1:a klass restauranten det. Man kunde få kaffe och dopp och lite enklare mat ombord.

Och de äldre, grånade gentlemän jag talade med på 1970-talet berömde samtliga det goda ölet som serverades på "Liden".

– Det var riktigt öl på den tiden, sa de, och starkt, en 6-7%! Flera olika flickor jobbade i serveringen under den c:a 25 år långa tiden som båten gick på älven. Jag vill särskilt nämna restauratriken Augusta Backlund som arbetade på "Liden", men som efter ångbåtslinjens upphörande sökte sig söderut och fortsatte sitt yrke. Hon omkom när hon arbetade på ångaren "Per Brahe" under en höststorm på Vättern den 20 nov. 1918. Augusta druknade tillsammans med 23 andra personer den kvällen eller natten, bl.a. den kände "trollmålaren" John Bauer med hustrun Ester och deras son Putte.

Om nu någon ny sjövärdig båt skulle återuppta sjöfart på älven så vore väl namnet "Augusta" inte helt fel på den? Men turistfolk har ju så märkvärdiga och ohistoriska åsikter, så det blir nog ett något "glittrigare" namn.

Fortsättning i nästa nummer



Sören Nilsson

Sören Nilsson är född 1939 i Västeråsen (Högåsen) i Fors socken, men är numera boende i Härnösand. Han är representant till yrket. Sören har under 25 år givit ut ett 25-tal häften i skilda ämnen inom området lokalhistoria, företredesvis avseende Fors socken i Jämtland. Brodern Ingvar har bidragit med teckningar. Sören tar mycket gärna emot ytterligare uppgifter om Ångaren "Liden" under adress:
Sören Nilsson
Krokvägen 7, 3 tr
871 60 HÄRNÖSAND
0611-265 94