

Ångfartyg med järnskrov

Under senare delen av 1820- och 1830-talet lämnade Owen in en rad patentansökningar. Bara en beviljades.

År 1829 sökte han två patent på förbättringar av ångmaskiner för fartyg. Den ena gällde en ångpanna av mindre format men lika stor ångproduktion som de tidigare. Den andra byggde på de idéer han arbetat med hos Arthur Woolf och gällde en ångmaskin med både högtrycks- och lågtryckskraft.

År 1837 sökte Owen patent på ett sätt att förbättra hjuldrivna ångares effektivitet genom en utväxling så att hjulen gjorde två varv när maskinen gjorde ett. Två år senare ville Owen ha fem års patent på en metod att kondensera ångan från ett fartygs ångmaskin. År 1841 kom Owens sista patentansökan som gällde en flytdocka för reparation av fartyg.

Samuel Owens viktigaste patentansökningar under 1830-talet gällde sätt att bygga ångfartyg med järnskrov. Sådana fanns redan i England och hade visat sig ha flera fördelar jämfört med skrov av trä. En fördel var att skroven blev lättare och mer hållfasta. De kunde också byggas på samma ställe som ångmaskinen. Detta var särskilt viktigt för Owen eftersom han inte längre hade samma typ av teknisk och ekonomisk hjälp som han tidigare fått av Djurgårdsvarvets John Burgman.

I december 1834 lämnade Samuel Owen in en första patentansökan på ångfartyg och båtar av smidesjärn. Han kompletterade i april 1835 sin ansökan med en ritning och beskrivning och fick i juni patent för viss

tid. I mars 1837 kom han också med en patentansökan på en ny typ av ångmaskin för sin första ångare med järnskrov. Den saknade balans och var därför mer komprimerad än andra ångmaskiner genom att den hade en vevstake på var sida av pistongen, kopplad till en utväxling så att skovelhjulen gjorde två varv för varje slag av pistongen.²³³ I mars 1838 återkom Owen med en ansökan om tio års förlängning av sitt patent på fartyg med järnskrov. I april översände han en förändrad ritning och i november fick han åtta års förlängning av sitt patent.

SAMUEL OWEN

I juni 1840 låg Owens första ångare av järn klar vid hans verkstadstomt. Till sjösättningen hade Owen inbjudit nordpolsfararen Sir John Ross som vid stapelavlöpningen skulle utropa fartygets namn; det skulle heta *Oscar & Josefina*. För att hjälpa till vid sjösättningen hade Owen engagerat ångaren *Westmanland*, som han var andelsägare i. Den fick göra flera försök innan det rödmålade järnfartyget gick i vattnet. John Ross utropade då att ångaren istället skulle heta *Samuel Owen*.²³⁴

I september gjorde *Samuel Owen* en första provtur till Västerås. Det gick inte så bra. Den 24 september fick ångaren *Thorshälla* bogsera *Samuel Owen* från Västerås till Stockholm för reparation. I oktober kunde dock ångaren börja sina turer till Västerås två gånger i veckan.²³⁵ Det komplicerade maskineriet fungerade inte tillfredsställande och ersattes redan 1842 av ett nytt, med 80 hästars kraft.²³⁶

Samuel Owen slutade att gå i trafik på Mälaren efter Owens konkurs 1843. Ångaren döptes hösten 1844 om till det franskklingande namnet *L'Aigle*, på svenska Örnen, och gick först till Norrköping och 1847 till tre olika orter vid Mälaren. Våren 1849 började ångaren under nya namnet *Öresund* trafik för Malmö Ångbåtsbolag.²³⁷

Den hyrdes samma år in av danska krigsministeriet, köptes året därpå och fick sitt namn ändrat till *Øresund*. Ångaren användes som trupptransportfartyg under det första Slesvigska kriget fram till 1851 och sattes sedan in på traden Kalundborg–Samsö–Århus. År 1853 övertogs *Øresund* av den danske skeppsredaren Hans Peter Prior, byggdes om och fick trafikera olika trader, först under namnet *Lille Belt* och därefter omdöpt till *Ceres*.²³⁸

I maj 1858 såldes denna första svenska ångare med järnskrov till S:t Petersburg i Ryssland, byggdes där om och kan ha funnits kvar en längre tid med namnen *Lastochka* och *Nevka*.²³⁹

GUSTAFSBERG

I november 1841 fick Samuel Owen beställning på ett andra ångfartyg med järnskrov från Gustavsbergs Fabriks Intressenter.²⁴⁰

Enligt kontraktet skulle den nya ångaren, som sedan oftast kallades för en ångslup och döptes till *Gustafsberg*, ha en maskin med 16 hästars kraft och kunna göra en fart om minst 8,5 knop på turerna mellan Gustavsbergs porslinsfabrik och Stockholm. Den

skulle vara 60 fot lång, 9 fot bred och ha ett djupgående av bara 3 fot, så att den utan problem kunde passera Baggensstaket och Farstasunden. *Gustafsberg* skulle nämligen sättas in i reguljär trafik mellan Gustavsberg och Stockholm som efterträdare till ångslupen *Drottningholm*. För passagerarna skulle det finnas tillräckligt med bänkar att sitta på, och till varje bänk skulle det finnas tre lådor där fabriken kunde packa ner det porslin som skulle säljas i Stockholm.

Priset för ångaren var 10 000 riksdaler banko och leveransdagen sattes till april 1842. Den blev dock något försenad och levererades först i juli. Det visade sig att ångaren *Gustafsbergs* ångpanna inte heller fungerade som beräknat. Det hade uppstått läckage i ångpannan, vilket sänkte farten betydligt. Vid en besiktning upptäckte besiktningsmännen dessutom att rörledningen från pannan var paperstunn. En total ombyggnad av pannan blev därför nödvändig.

Gustafsberg togs ur trafik redan i november 1846. Dess ångmaskin var fortfarande i gott skick och sattes året därpå in i ett nytt ångfartyg med träskrov som byggts i Nyköping och fick överta namnet *Gustafsberg*.²⁴¹

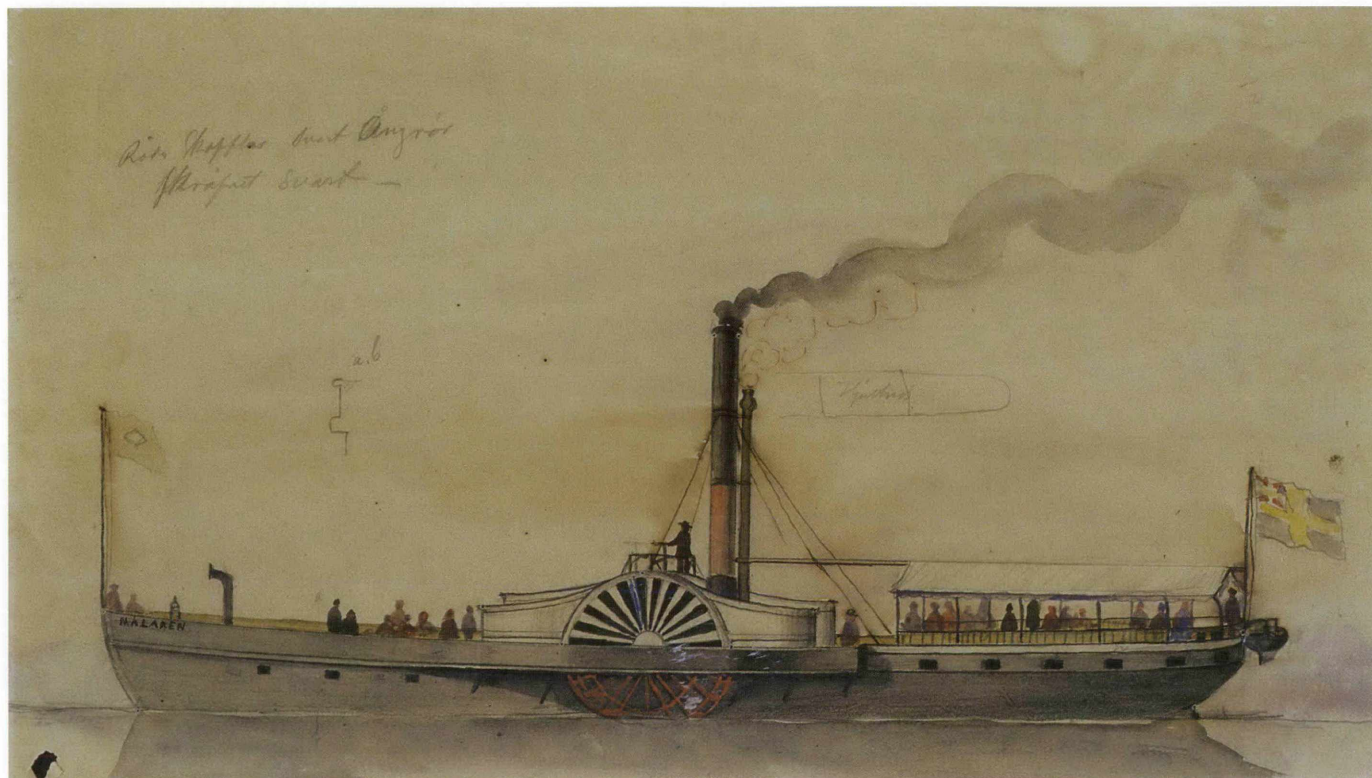
MÄLAREN

Samuel Owen började år 1842 att bygga ett tredje ångfartyg med järnskrov. Den skulle heta *Örebro* och sättas in på traden Örebro–Stockholm.²⁴² Rederiet valde dock att kalla denna ångare för *Mälaren*. Ångmaskinen hade 80 hästars kraft. Owen hade lovat att den skulle göra en fart på tio knop, men det löftet höll inte.²⁴³

MOTSTÅENDE SIDA:

Owens patentritningar till ångfartyg med järnskrov. Han sökte patenten 1835 och 1837.

Pehr Wilhelm Cedergrens detaljerade utkast till en målning av ångaren *Mälaren*.



Mälaren gjorde sin första annonserade tur från Stockholm till Örebro i juni 1843, och under sommaren gick hon dit varje fredag. På tisdagarna avgick hon på den något kortare turen till Arboga.

Ångaren fortsatte sin trafik till Arboga och Örebro fram till 1857. *Mälaren* såldes på en auktion i maj 1859 till handlanden Svanell i Örebro, gjordes om till pråm och användes som sådan till december 1863, då en storm kastade upp den på en av Sicklaöns stränder. Skrovet inköptes sedan av ingenjör William Lindberg. Hur länge resterna av Owens sist byggda ångfartyg med järnskrov fanns kvar är okänt.²⁴⁴

Andra verkstäder bygger järnångare

Samuel Owens verkstad var alltså först i Sverige att bygga ångfartyg med järnskrov, men ganska snart började även andra verkstäder att följa efter. Nummer två var Nyköpings Faktori som 1841 byggde en järnångare som skulle få heta *Upsala*. Den gick av stapeln i juli men visade sig vara för stor för farvattnet till Uppsala. Fartyget skickades istället till Ryssland med namnet *Experiment* för att säljas där. Faktoriet i Nyköping byggde år 1842 en ny *Upsala*. Den togs i trafik till Uppsala i maj 1843.²⁴⁵ Den tredje verkstaden som byggde