

Ångbåtsbyggare och skeppsredare

DEN VERKSAMHET som gjorde Samuel Owen känd och uppskattad i Sverige var främst hans tillverkning och drift av ångdrivna fartyg. Det har skrivits om detta i olika sjöfartsböcker och tidskrifter, men någon samlad översikt har aldrig publicerats. *Tidskrift i Sjöväsendet* hade 1864 en artikel av en samtida till Owen men den innehåller både direkta felaktigheter och grovt satiriska och osanna historier om missöden med olika ångare.¹³⁹

Patentansökan på ångdrift för fartyg

Samuel Owens arbete med ångmaskiner för fartyg inleddes 1816. Då hade han som redan nämnts utvidgat sin verkstad med ett tillräckligt stort gjuteri och en kaj, där han kunde installera maskinerna i fartygen.

Redan i september 1815 hade Owen lämnat in en patentansökan till Kommerskollegium på olika metoder att driva ångfartyg, där han begärde att få patent i 20 års tid.¹⁴⁰ Idén att använda ångmaskiner för att framföra fartyg var inte helt ny och hade i Sverige

tagits upp av bergsrådet Johan Erik Norberg redan i slutet av 1790-talet. Han skrev då till Kungl. Maj:t och bad att få disponera ett fartyg för att sätta in en ångmaskin som han avsåg att bygga enligt Boulton & Watts konstruktionsprincip. Han lyckades dock inte få någon ångmaskin färdig och projektet rann ut i sanden.

Ångdrivna fartyg hade med stor framgång använts i USA och England, vilket påpekades av Förvaltningen av sjöärenden som skulle yttra sig över Owens förslag. Det gick dock inte att bedöma Owens ansökan, eftersom han inte hade skickat med någon beskrivning av vad den bestod i, inte heller hur han skulle konstruera och föra fartyget. Om Kungl. Maj:t ändå skulle bifalla ansökningen menade förvaltningen att det sedan borde göras försök, så att man kunde avgöra om hans idéer med framgång kunde användas i kronans egna fartyg och tillverkas i kronans egna verkstäder. Detta borde i så fall vara ett krav.

Även Vetenskapsakademien framhöll i sitt utlåtande över Owens patentansökan att det gjorts många framgångsrika försök att driva fartyg med ångkraft i olika

länder. Den begärde därför att Owen skulle visa ritningar på sina förslag för att man skulle kunna avgöra om han gjort några egna uppfinningar som vore värda ett patent.

Owen visade också sådana ritningar, som tyvärr inte finns bevarade. Av beskrivningen framgår att uppfinningen bestod av flera olika delar. Den första innebar att ångmaskinens cylinder var rörlig omkring en ihålig axel i två delar. Den ena delen ledde ångan från pannan till cylindern och den andra den använda ångan vidare till kondensorn. Sådana ångmaskiner brukar kallas oscillerande.

De övriga delarna av Owens uppfinning bestod av tre olika sätt att driva fram fartyg. Det första sättet innebar att flera sneda planstycken fästes runt en horisontell axel. När axeln vreds drevs fartyget framåt. Det var alltså fråga om en propeller. Owens andra framdrivningssätt innebar en eller flera tryckpumpar som frambringade en luftström mot vattnet och det tredje att fartyget drevs fram med ett hjul som påminde om det på en hjulångare men där varje vinge i hjulet var rörlig.

Vetenskapsakademien bedömde att det fanns flera verkliga nyheter i Owens förslag, dock inte idén med ett vattenhjul där vingarna var rörliga. Sådana användes redan i England. Kommerskollegiet tillstyrkte i juni 1816 Owens patentansökan på grund av de utlåtagen som inkommit men Kungl. Maj:t sade nej. Orsaken angavs vara att Owen inte visat att hans metoder att driva ångfartyg fungerade.

Ett brev till kronprins Karl Johan

Utöver sin patentansökan och sina egna experiment med ångbåtsdrift skickade Samuel Owen ett elegant utformat brev på franska till kronprins Karl Johan Bernadotte, där han berättade om sina mer vidlyftiga ångbåtsplaner.¹⁴¹ Det är inte daterat, och i det Bernadotteska arkivet anges det vara skrivet år 1817 men skickades troligen redan i början av 1816.

Samuel Owen inledde med att berätta att han uppfunnit ett nytt sätt att framdriva fartyg på floder, sjöar, kanaler och öppna oceaner med ångmaskin. Hans metod skulle dra lägre kostnader men ge högre hastighet och säkerhet än som tidigare uppnåts. Owen skrev att han redan sökt patent för detta i Sverige men att han nu saknade ekonomiska möjligheter att genomföra metoden, eftersom han satt in allt sitt kapital i sin verkstad.

Owen föreslog i sitt brev att kronprinsen skulle låta bygga ett sådant ångfartyg för transport av post, passagerare och gods mellan Stockholm och S:t Petersburg. Det skulle också kunna användas mellan Stockholm och Åbo. Kostnaden för ett sådant fartyg uppskattade han till nio eller tio tusen riksdaler banko. En möjlighet att genomföra detta projekt kunde vara att kronprinsen lät bygga ångbåten för egen räkning. Alternativet var att kronprinsen lånade honom vad som behövdes för fartygsbygget, mot en ränta av sex procent. I så fall skulle Owen återbetala lånet på två år och lämna acceptabel säkerhet.

Det är oklart om Owen fick något svar på detta brev.