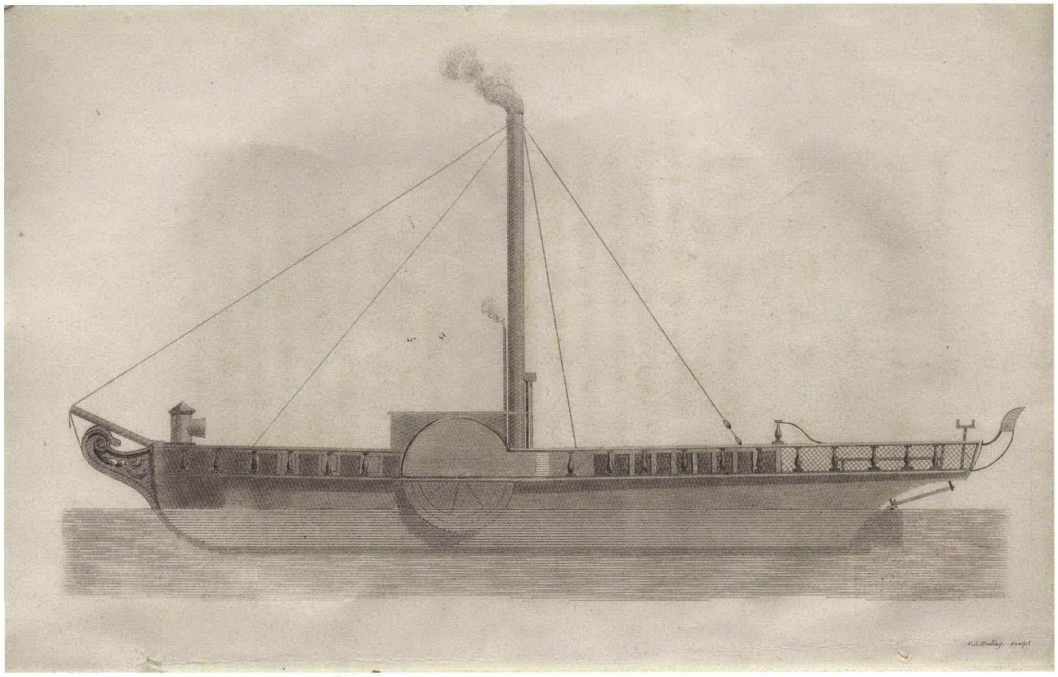
Amphitrite – Owens första passagerarfartyg

Som nämndes i *Bref om Ång-Båtar* bestämde sig Samuel Owen redan 1816 för att bygga ett ångfartyg som kunde sättas in i passagerartrafik. Han lärde sig av de första erfarenheterna med *Experiment* och valde för den nya ångaren hjuldrift. Den blev färdig våren 1818. Den ångmaskin som Owen satte in i fartyget hade enligt samma källa fyra nominella hästars kraft men enligt Owens minnesbild sex.[151]

Något officiellt namn angav Owen inte den första tiden för denna ångare, men åtminstone från 1820 bar den namnet *Amphitrite*.[152] (Amphitrite var namnet på den havsgudinna som i den grekiska gudasagan var sjöguden Poseidons hustru.)

Samuel Owen skötte själv driften av detta ångfartyg och inledde därmed en lång period som skeppsredare. Det var ingen lätt uppgift eftersom det ännu inte fanns någon utbildning av maskinister och befälhavare för ångfartyg i Sverige.

I juli 1818 annonserade Owen i tidningen *Stockholms Dagligt Allehanda* att hans "Ångmachins-Fartyg" skulle göra två turer från Riddarholmen till Drottningholm varje söndag. Första turen gjordes söndagen den 2 augusti klockan 6 och den andra turen klockan 10. Biljettpriset var 32 skilling banko. För denna sträcka behövde Owens ångare 1 timme 20 minuter. Den var alltså inte särskilt snabbgående men kunde ta med sig ganska många resenärer; på en resa till Drottningholm hade ångaren 182 passagerare ombord.[153]



En bild av en engelsk ångbåt i Brolings *Bref om Ång-Båtar*.

Ångbåtsturerna till Drottningholm blev snabbt välkända och uppskattade. Trafiken utökades den 23 augusti med turer även på onsdagar och lördagar klockan 15. Nu hade Samuel Owen försett ångaren med tältduk över hela däcket, så att passagerarna inte behövde drabbas av regn och nedfallande gnistor och sotflagor.[154]

Varifrån på Riddarholmen ångbåtsturerna till Drottningholm avgick är oklart, likaså vilken myndighet som gett Owen tillstånd att avgå härifrån. Hela Riddarholmen var statlig mark, och det var bara delar av kajen som var ordnad så att den passade som avgångsplats för ångbåtar. De följande åren anvisades

den sydvästra delen av kajen för alla ångbåtar.

Den 19 september upphörde turerna till Drottningholm för året, och ångaren fick istället göra en marknadsresa till Västerås och åter med nattuppehåll i Strängnäs. Väl framme i Västerås erbjöds passagerarna även en utfärd.[155] Den 30 september annonserade Owen en tur till Uppsala marknad och åter.

År 1819 inledde *Amphitrite* turerna till Drottningholm den 8 maj, nu bara på lördagar och söndagar. Ångaren användes även för enstaka turer till andra resmål. Den 3 september gjorde *Amphitrite* en speciell resa till Vaxholm med bland andra tidningen *Anmärkarens* utgivare Fredrik Cederborgh och en grupp jurister och publicister ombord. Skälet var att de ville bevaka en mordrättegång med skandalösa inslag. Följden av deras agerande blev att rättegången uppsköts, och *Amphitrite* fick göra en ny resa till Vaxholm den 15 oktober. Avgångsplatsen var vid dessa resor Räntmästartrappan.[156]

Den 7 oktober gjorde ångaren en resa till Södertälje för att vara med om det högtidliga öppnandet av Södertälje kanal. Under återfärden nattetid råkade man ut för en nordvästlig halv storm på Björkfjärden som gav en betydande sjögång. Ångaren kom dock fram till Stockholm utan andra problem än att en skovel gått sönder på ena sidohjulet.[157]

Under 1820 gjorde *Amphitrite* återigen turer till Drottningholm tre dagar i veckan, på onsdagar, lördagar och söndagar. Nytt var detta år att passagerare kunde köpa biljetter i förväg hos kassören och hattstofferaren Lagerblad i hans bod vid Riddarhustorget.[158]

Året därpå började turerna från Riddarholmen till Drottningholm den 17 maj. Ångaren hade nu fått sin första svaga ångmaskin utbytt mot en större som angavs ha sexton hästars kraft och enligt en annan källa var den som tidigare suttit i ångaren *Experiment*.[159] Nu var det inte längre hos hattstofferaren Lagerblad man kunde köpa biljetter till ångbåtsturerna. Samuel Owen hade träffat avtal med stadsmajoren Zacharias Strindberg. Han och hans äldste son Johan Ludvig var kryddkramhandlare som sålde diverse varor som russin, mandel, olika slags socker, bomullsgarner, kaffe, synålar med mera, varor som det var lätt att kombinera med biljettförsäljning. Familjen Strindberg hade sin kryddbod på Stadssmedjegatan 10, idag den nordligaste delen av Västerlånggatan.[160] Det samarbete som Owen våren 1821 inledde med Strindberg & Son blev inledningen till en livslång kontakt mellan honom och familjen Strindberg.

Amphitrite gjorde 1821 utöver resorna till Drottningholm två resor till Uppsala, den ena i mitten av juni till den årliga magisterpromotionen med 130 passagerare och den andra i slutet av september med 60 passagerare. *Amphitrite* råkade detta år ut för två allvarliga missöden. Det ena inträffade vid midsommartiden då fartyget skulle gå till Drottningholm med ungefär 40 passagerare. Av någon okänd anledning hade några hyvelspån kommit in i den pump som försåg ångpannan med vatten och stoppat tillförseln. Eftersom man fortsatte att elda i pannan blev denna

snart tom på vatten och började glöda. Den ved som var staplad runt pannan fattade eld. Detta inträffade lyckligtvis redan i mitten av Riddarfjärden, och en mängd båtar kunde ta iland passagerarna. Elden släcktes, och redan samma afton kunde *Amphitrite* göra en resa till Drottningholm och åter, nu utan passagerare.

Det andra missödet råkade *Amphitrite* ut för på sin sista resa till Uppsala med omkring 60 passagerare, då fartyget först gick på grund i det trånga, krokiga och steniga Stäket. Ankomsten till Flottsund försenades ett par timmar. Väl framme i mörkningen beslöt befälhavaren att lita på uppgifter om farvattnet från en passagerare som trodde sig känna detta väl. Han stannade därför maskinen för sent och fartyget stötte på en klippa, tog in vatten och sjönk snabbt. Alla passagerarna klarade sig även denna gång.[161]

Det är oklart om vad som sedan hände med *Amphitrite*. Det finns en något osäker uppgift om att dess skrov skulle ha sänkts utanför Samuel Owens verkstadstomt i samband med utfyllnad av den.[162]

Östersjöångaren *Stockholm*

Samuel Owen hade, enligt brevet till kronprins Karl Johan, redan tidigt varit inne på tanken att bygga en ångbåt för trafik till Åbo eller S:t Petersburg. Det har inte framgått om han fick det stöd han önskat sig från kronprinsen, men han lät år 1820 bygga en större ångare som döptes till *Stockholm*.[163] Den hade troligen liksom de föregående ångarna byggts på Djurgårdsvarvet. Dess skrov var av ek på kravell och zinkförhytt, alltså täckt med zinkplåtar för att inte snäckor med mera skulle växa på det. Den hade två master, och lastförmågan var 25,15 svåra läster.

På Krigsarkivet finns en ritning daterad den 9 november 1819 med en anteckning att den visar *Stockholm*.[164] Ångmaskinen på *Stockholm* var beräknad till 32 hästars kraft, men genom något missförhållande arbetade den aldrig med mer än 19 hästars kraft. Som bränsle användes liksom på *Amphitrite* ved.

Ångarens förste befälhavare hette Anders Hedborg.[165] I *Jernkontorets Annaler* 1820 nämns att Owens nya fartyg var klart för trafik och skulle gå till S:t Petersburg.[166] Samuel Owen prövade dock först sin stora ångare i något lugnare farvatten. *Stockholm* gjorde i september en tur till Västerås marknad, dit också *Amphitrite* gick. *Stockholm* fick sedan ta över trafiken till Drottningholm tills denna upphörde för året i oktober.[167]

Ångaren *Stockholm* fick under vintern 1820–1821 genomgå en del ombyggnader, och Owen installerade även en ny ångmaskin på 55 hästars kraft. Denna maskin var av den oscillerande typ som Owen sökt patent på.[168]

Efter ombyggnaden kom *Stockholm* inte i trafik förrän på sensommaren 1821. I augusti gjorde den en tur till Riddersvik, väster om Stockholm, och under några veckor lustresor till bland annat Södertälje, Gripsholm, Drottningholm och Västerås. Sedan började Finlandstrafiken.