År 1823 fick *Upsala* trafikera tre trader, med en tur i veckan till Uppsala, en till Arboga och en till Mariefred. Under 1824 gick fartyget på traden till Uppsala och gjorde även resor till Mariefred.[208] År 1829 blev *Upsala* förbyggd i Stockholm, och ännu under första delen av 1830-talet genomförde ångaren ungefär samma turer till Uppsala som tidigare. Trafiken fortsatte fram till och med 1838. Sista året gick *Upsala* enbart med fraktgods, då ibland med en bogserad segeljakt.[209]

Brandrisker med ångfartyg vid Riddarholmen

Kammarkollegiet, som hade ansvar för de statliga byggnaderna på Riddarholmen i Stockholm, skrev i maj 1823 till regeringen och påpekade de stora brandriskerna med att ångfartyg använde Riddarholmen som tilläggsplats. Riskerna gällde både fartygen och de förråd av ved och kol, som lades upp för deras behov.[210] Kammarkollegiet ville att Kungl. Maj:t skulle utreda frågan och besluta om åtgärder för byggnadernas säkerhet. Anmälan remitterades till överståthållareämbetet, som infordrade förklaringar från direktionen för Ångfartyget *Yngwe-Frey* och från Samuel Owen.

För *Yngwe-Frey* svarade direktionens ordförande Daniel Edelcreutz att risken för eld från detta fartyg måste vara mindre än från de fartyg som med last av hö och ved lade till vid någon av hamnarna i Mälaren. *Yngwe-Frey* hade alltid en besättning ombord. Ångarens eldstad var också omgiven av vatten. Om pannan gick sönder skulle elden genast släckas av det inströmmande vattnet. Edelcreutz påpekade också att ångfartyg har den fördelen framför andra fartyg att man genom att öppna rören i bottnen kunde sätta hela fartyget under vatten inom 15 minuter. Han tog också upp att det vedupplag, som fanns på Riddarholmen för *Yngwe-Frey*s räkning, var litet och låg avskilt från alla byggnader, dessutom helt nära sjön.

Samuel Owen svarade överståthållarämbetet att de ångpannor han tillverkat för fartyg var så konstruerade att det inte kunde uppstå någon explosion genom för stark eldning. De var alla försedda med regulator och säkerhetsventil. Owen nämnde att man på alla ångfartyg ordnade eldningen så att ångpannan först fylldes med kallt vatten. Därefter tände man upp eld i ugnen som var helt omgiven av vatten. Sådan eldning påbörjades först en timme före den planerade avresan. Denna timme var den enda då man eldade på ett ångfartyg vid stranden av Riddarholmen. Vid fartygets ankomst stängdes maskinen av långt innan fartyget nått fram till stranden. I samma ögonblick som maskinen stängdes släcktes också elden för att undvika att ångpannan skadas. Då fartyget lade till vid stranden var följaktligen elden i maskinen redan släckt och därmed fanns ingen fara för brand, enligt Owen. Om ett av hans ångfartyg en längre tid blev liggande vid Riddarholmen var maskineriet inte i gång.

Om maskineriet behövde repareras fick detta endast

ske vid Owens gjuteri på Kungsholmen. Där var fartygen också vinterliggande. Några förråd för kol och ved för ångfartygens behov hade aldrig funnits på Riddarholmen för Owens ångfartyg. Alla bränsleförråd låg vid hans gjuteri. (*Yngwe-Frey* ägdes ju inte av Owen, men hade en av Owens ångmaskiner.)

Owen påpekade att man varken i Amerika eller i England råkat ut för någon vådeld som orsakats av ångfartyg. Han försäkrade att tillsynen och vården av elden på de ångfartyg han ägde var mycket noggrann. Han avslutade med att påpeka vilken oersättlig förlust det skulle vara både för ångfartygen och för allmänheten om Kungl. Maj:t inte längre skulle tillåta att ångfartygen landsatte passagerare och gods på Riddarholmen.

En del av passagerarna på Owens ångfartyg kunde säkert känna oro för att ångpannan skulle explodera. Både under lustresor och reguljära turer hade det någon gång hänt att passagerarna upplevt ovanligt buller från maskineriet eller att fartyget blivit stillaliggande en stund. Vilka risker detta kunde innebära förklarades sällan.

I England hade det på våren 1817 inträffat en svår explosion i ångpannan på ett fartyg mellan Norwich och Yarmouth. Då dödades åtta personer, och många andra skadades. Ångmaskinen i detta fartyg kom från Matthew Murrays verkstad, och ångpannan var av en ny, cylindrisk typ med manteln av valsad plåt och ändstycken av gjutjärn. Underhuset tillsatte genast en utredning som i juni 1817 gav ut en rapport med olika förslag. Ett av dem var att varje ångpanna skulle vara utrustad med två säkerhetsventiler och att pannorna regelbundet skulle inspekteras av en expert som skulle avgöra det största tillåtna trycket i ångpannan.

Till saken hör att man i England börjat använda maskinerier med högre tryck än de som Samuel Owen tillverkade. För att inga resenärer skulle vara rädda för olyckor som den i England gav en anonym författare, säkert på Owens initiativ, år 1826 ut ett litet häfte om faran eller säkerheten på ångfartyg. Den byggde på en motsvarande tysk skrift.[211]

Skriften erkände att det faktiskt hade hänt att ångpannan på ett fartyg hade exploderat, både i USA och i England. Den typ av lågtrycksmaskiner som Samuel Owen byggde och som utgick från Boulton & Watts principer var däremot mycket säkra, enligt den anonyma skribenten. De hade både en säkerhetsventil och en ångtrycksmätare, vilket gjorde att maskinisten lätt kunde följa läget i ångpannan. Det var därför mindre fara att resa med ångfartyg än med fordon till lands, där skygga hästar och vagnar som kunde välta innebar stora risker.

Den typ av högtrycksmaskiner som en del tekniker utomlands förordade var däremot riskfyllda. Även om de var utrustade med säkerhetsventiler kunde det hända att dessa inte fungerade tillräckligt bra. Då var det stor risk för explosioner i ångpannan. Detta kunde dock inte inträffa med den typ av maskiner som Owen använde, skrev den anonyme författaren.

MOTSTÅENDE SIDA:
Karta över centrala Stockholm till skriften *Wägvisare i Stockholm* från 1828. Ångbåtshamnen på Riddarholmen är markerad, likaså de linjer mellan stadsdelarna som trafikerades med roddarbåtar.


Blasüholms hamn
Ström
Jurisdict. Skilln.
N. Slakthuset
Sjö
Norr
Kungsh. Bron
Tegel Backen
Eldqvarnen
Helgeholmen
Norr Brohands men
Norr Bro
Lejon Backen
Kongl. Slottet
Strömsborg
Norrmalms och Stadens
Slotts Backen
Riddareholmen
Mynt Bron
Fjärden
STA
Kornhamn
Stadens och Söd. Malms
Söder
Jurisdict. Skilln.
Ström
Slussen
Stadsgården
Skeppsbron
Hörns Gatan
Stor Marie
Badstu Gatan
Skinnarviks gr.
Kungl. Slottet
Leonard
Kyrkan
Riddarhus Torget
Stor Torg
Kapman Gat
Ny gr.
Brunns gr.
Skott gr.
St. Hoparo gr.
Drakens gr.
Perkens gr.
Gaffel gr.
Johannes gr.
Packhus gr.
St. Tull gr.
Bänkmäst gr.
Stora Nygatan
Trappan
Urmakare gr.