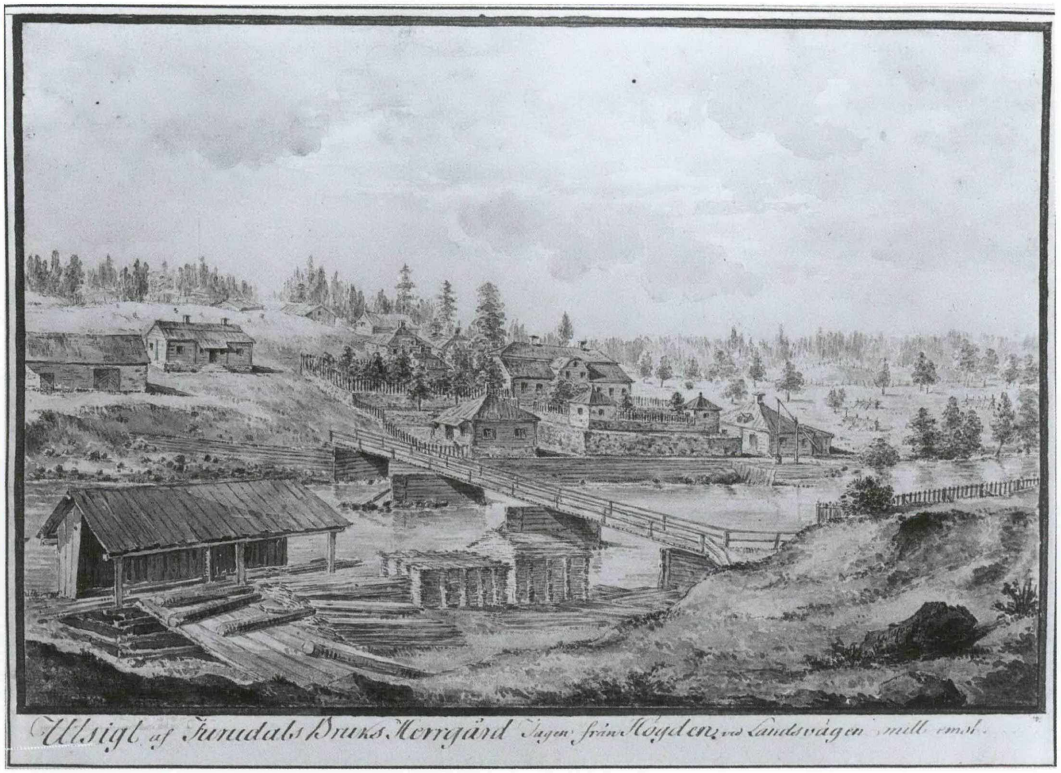


Furudals bruk år 1797. Akvarell av Gustaf Silfverstråle.

respektive hjul. En sådan vagn kunde användas för att transportera både passagerare och post. Slädalternativet hade vanliga medar men taggade hjul som skötte framdriften mot marken.[108]

Kungl. Vetenskapsakademien fick yttra sig om Owens ansökan och framhöll att det borde finnas kugghjul av olika storlek på axlarna, så att man kunde variera utväxlingen och därmed vagnens fart. Akademien påpekade också att det i England fanns så kallade järnvägar, där ångdrivna fordon tog sig fram på spår av järn. Tanken på ångdrivna vagnar som kunde gå på vanliga vägar ansågs däremot ny. Man krävde dock att Owen lämnade in en mer detaljerad ritning och beskrev vilka säkerhetsanstalter vagnen skulle vara försedd med för att undvika olyckor.[109]

Karl XIV Johan beslöt i februari 1819 att ge Owen patent i 30 år på sådana ångdrivna slädar och vagnar, men med villkor att han visade på bra säkerhetsregler för deras användning.[110] I *Jernkontorets Annaler* för 1820 står att Owen sedan ett år hade en sådan ångvagn halvfärdig men att arbetet fördröjts av andra beställningar. Något mer om denna ångvagn är inte känt.[111]

Leveranser till Brasilien

År 1819 levererade Owens verkstad en ångmaskin om 32 hästars kraft tillsammans med fyra par kvarnstenar, en svarvstol, två tröskverk, två slipverk och en så kallad gängkloppa till Rio de Janeiro i Brasilien.

En sentida släkting till Samuel Owen, Sam Owen Jansson vid Nordiska museet, vände sig 1932 till ett ombud för den internationella esperantorörelsen i Rio de Janeiro och bad om hjälp för att få reda på vem som hade beställt dessa maskiner och hur de fraktades till Rio de Janeiro. I det brasilianska riksarkivet fann man att en svensk vid namn Antonio Gustavo Bjuderg år 1819 fick privilegium att anlägga en ångdriven kvarn med maskineri från Sverige.[112] Det kan syfta på grosshandlaren Anton Gustaf Bjurberg, född i Avesta 1782, som vid den här tiden bedrev en form av skeppsmäkleri i Stockholm.