Josephine

Under 1823 färdigställde Owen en mycket stor passagerarångare för trafik på Mälaren. Den döptes till *Josephine* efter den 17-åring som då gifte sig med kronprins Oscar och senare blev drottning av Sverige och Norge.

Josephine var först utrustad med en typ av ångmaskin som Owen sökt patent på; istället för en vanlig cylinder var den utrustad med en cirkelsektor i vilken ångan verkade på var sin sida av en pendel. Ångmaskinen uppges ha haft 80 hästars kraft och fick sin ånga från tre efter varandra stående ångpannor. För att passagerarna inte skulle besväras av hettan från *Josephines* skorsten omgavs denna av en så kallad vattenskorsten, ännu en av Owens uppfinningar.[212]

I maj 1824 satte Samuel Owen in *Josephine* i mälartrafik till Västerås och Arboga. Den gav välbehövliga intäkter, men det komplicerade maskineriet orsakade också en del problem och lär ha bytts ut mot en ångmaskin av mer konventionell typ.



Ormen Långe. Akvarell av den tioårige Prins Gustaf.

Josephine drabbades av en brandkatastrof i november 1827. Ångaren hade avgått från Västerås på förmiddagen och just passerat Strängnäs, då en häftig eld uppstod ombord som följd av att hettan från ångpannorna spridit sig. Befälhavare kapten Teckenberg och besättningen lyckades inte stoppa branden som fortsatte långt in på eftermiddagen och förstörde allt. *Josephine* hade då drivit ner mot Strängnäs, och alla passagerarna räddades med hjälp av djäknarna från staden.[213] Ångaren var dock totalförstörd.

Bogserbåten *Wulcan*

År 1823 färdigställdes även bogserbåten *Wulcan* som Owen börjat arbetet med redan 1821. Den utrustades med en ångmaskin med 32 hästars kraft.[214] Dess skrov lär ha varit en inköpt galeas. Som bogserbåt skulle *Wulcan* drivas av ett särskilt bolag, kallat Bogseringsbolaget, och ångaren var den första i Stockholm som skulle användas som bogserbåt. Den ansågs tydligen ändå helt misslyckad och är inte med i några fartygsregister.

Maskinleveranser till ångare 1826–27

ORMEN LÅNGE

En av de ångare som på 1820-talet försågs med en ångmaskin från Samuel Owens verkstad var *Ormen Långe*. Den byggdes år 1826 på kapten Olof Hammarstens

varv i Norrköping och sattes in i trafik mellan Stockholm och Norrköping.

Ormen Långe gick på sin ursprungliga trad ännu 1836 men överflyttades i juni 1837 till traden Stockholm–Linköping.[215] *Östgöta-Correspondenten* berättade 1839 att den inte kände till någon ångare som styr så väl som *Ormen Långe*, helst som Stångån vid sitt utlopp i Roxen "liknar en Svensk-Akademisk oration; djupet är obetydligt och slingringarna taga ingen ända".[216] Sista turen från Linköping gjorde *Ormen Långe* i slutet av oktober 1843. I Söderköping havererade dock ångpannan och maskinisten skadades allvarligt. Det blev inga fler resor med den denna ångare.[217]



Hercules. Akvarell av den tioårige Prins Gustaf.

HERCULES OCH ELLIDA

År 1827 levererade Samuel Owen en dubbel ångmaskin till en ångare för Bogseringbolaget. Den fick heta *Hercules* och kom att användas i flera årtionden.

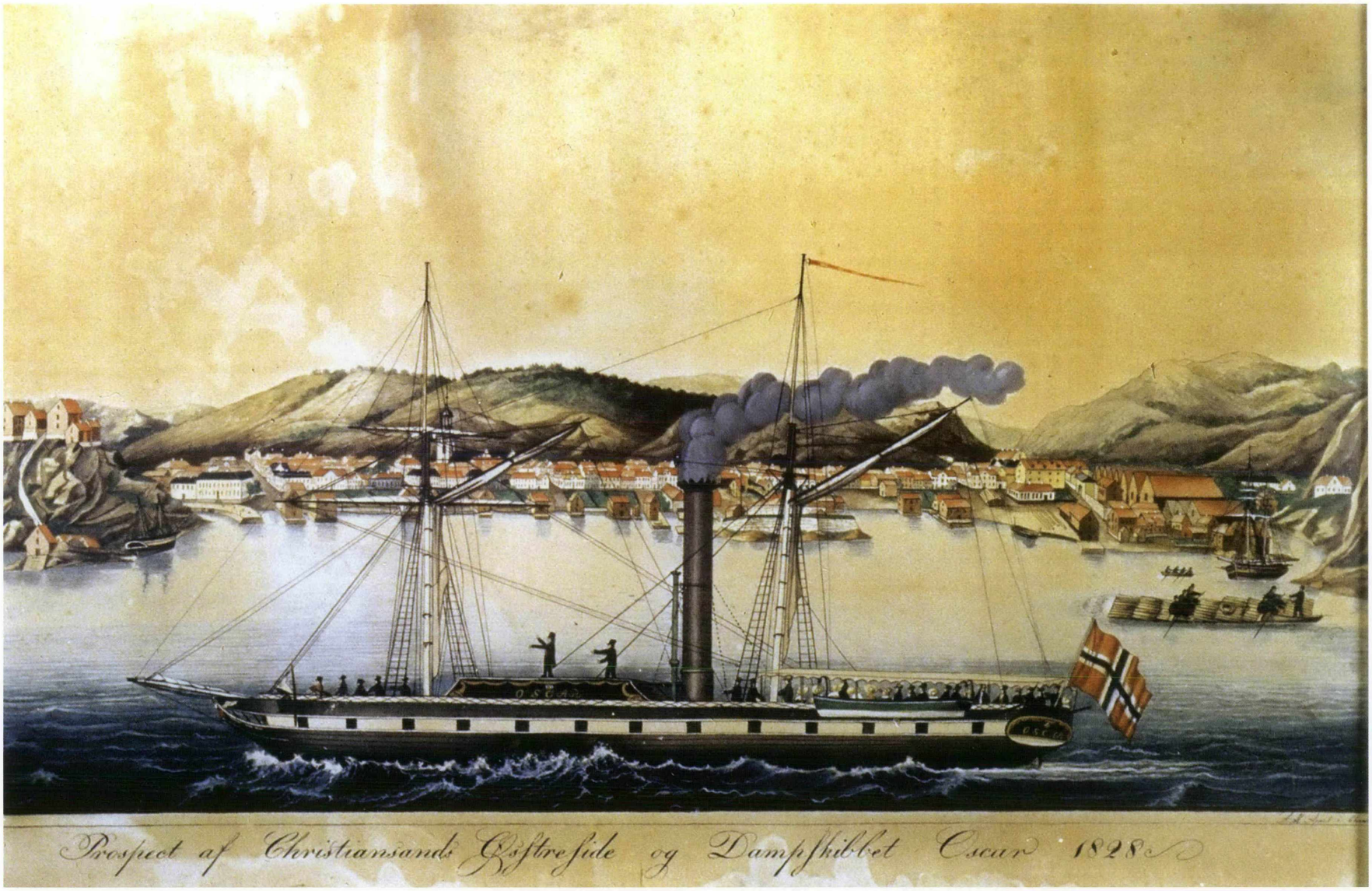
I slutet av 1827 eller början av 1828 tillverkade Owens verkstad också en ångmaskin om 30 hästars kraft till ångaren *Ellida*. Skrovet hade byggts i Nyköping av ek och furu på kravell. Ångaren gick först i trafik till Nyköping, senare på olika trader längs kusten och på Mälaren.

NORSKA ÅNGAREN OSCAR

År 1827 levererade Samuel Owen även två ångmaskiner till en stor norsk passagerarångare med namnet *Oscar*. Den kom till på initiativ av artillerilöjtnanten Herman Foss från Bergen. Han vände sig hösten 1824 till det lokala samarbetsorganet det Nyttige Selskab med ett detaljerat förslag att anskaffa ett ångfartyg för trafik mellan Bergen och Kristiania, nuvarande Oslo.

Förslaget bedömdes som intressant och man tillsatte en kommitté som tog kontakt med ångbåtskännare i både England och Sverige för att få reda på hur stor en ångare som skulle trafikera den norska kusten borde vara och hur mycket den skulle kosta.

En av de tillfrågade var Samuel Owen som erbjöd sig att leverera en tvåmastad ångare med två maskiner om vardera 32 hästars kraft, till ett pris av 32 000 riksdaler banko. Kommittén bjöd in till aktieteckning i ett bolag för köp av denna ångare. Man beslöt att ångaren skulle heta *Oscar* efter Sveriges och Norges kronprins. Till befälhavare utsågs sjökapten Eilert Lund som reste över till Stockholm och skrev kontrakt med Owen i mars 1826. Man hade hoppats få ångaren fär-



Teckning av ångaren *Oscar* i Kristiansand 1828.

dig till hösten samma år, men först i mars 1827 gick skrovet till *Oscar* av stapeln i Stockholm med både drottningen och kronprinsparet närvarande.

Oscars skrov hade nu gjorts sex fot längre än tidigare avtalat, och maskineriet hade utökats till två maskiner om vardera 40 hästars kraft. Fartyget borde därför kunna göra nio knops fart istället för avtalade sju knop.

I oktober lämnade *Oscar* Stockholm för färd till Ber-



Christian Bergers målning av *Oscars* brand vid Stockholms slott 16 juni 1834.

gen via Köpenhamn. Ångaren avgick på sin första ordinarie resa till Kristiania den 10 april 1828. En besvärlig motvind med stormstyrka gjorde att den var framme där först den 17 april.

Ångaren *Oscar* var inte den första norska ångare som besökt Kristiania. Norska postverket hade låtit bygga två ångfartyg i England för trafik mellan Kristiania, Göteborg och Köpenhamn. Den ena leverera-

des 1827 och den andra kom till Kristiania i april 1828, mer än en vecka före *Oscar*.[218]

I september 1828 beslöt ägarna av ekonomiska skäl att låta *Oscar* göra turer på något kortare linjer, till Stavanger och Trondheim. Ekonomin blev inte mycket bättre, och i juni 1829 såldes *Oscar* till Kristiania. Den gjorde turer till bland annat Drammen och Skien, men ekonomin var fortfarande skakig. Våren 1830 beslöt den nya ägaren att sätta in *Oscar* på turer mellan Lübeck och Riga, men efter en maskinskada gick ångaren på grund.

Efter viss upprustning fick *Oscar* sedan en svensk ägare, handelshuset Daniel Elfstrand & Co i Gävle, och sattes 1832 i reguljär trafik mellan Stockholm och Gävle. Mellan de städerna hade det inte gått någon ångbåtstrafik sedan försöksturerna med *Braut-Anund* 1827.[219]

Den 16 juni 1834 hade *Oscar* lagt till vid Slottstrappan i Stockholm. Någon gång mellan klockan 16 och 17 upptäckte besättningen att det brutit ut brand ombord, förmodligen i det förråd av stenkol som ångaren hade som reservbränsle. I övrigt använde man liksom alla andra ångare ved som bränsle. Man lyckades rädda *Oscar*s last av järn och styckegods och flyttade ångaren högre upp åt Strömmen. Man borrade hål i ångarens skrov för att få elden släckt. Händelsen dokumenterades i en målning av den kände marin- och porträttmålaren Christian Berger. Fartyget sjönk och blev liggande med bara en del av akterskeppet ovanför vattenytan till långt in på hösten. Karl XIV Johan befallde då att fartyget måste tas upp och flyttas från Slottstrappan. Det gick dock inte att genomföra och *Oscar* höggs sedan upp.[220]

Andra företag börjar bygga ångmaskiner till fartyg

Under 1820-talet var det nästan bara Samuel Owen som levererade fungerande ångmaskiner till små och stora fartyg. Ett skäl till detta var nog Thomas Stawfords misslyckande åtagande med maskineriet till *Braut-Anund* 1822.

Ett undantag var när ägaren till Åkers Styckebruk nära Strängnäs, hovmarskalken och baronen Martin von Wahrendorff, år 1824 beslöt att bygga en liten ångbåt med namnet *Delphin* på den slip som fanns vid Kalkuddens tegelbruk. Den skulle vara 27 alnar alltså ungefär 16 meter lång och drivas fram med en ångmaskin om tio hästkrafter.

Denna första sjöångmaskin, som inte kom från Owens verkstad, hade konstruerats av verkmästaren vid Åkers styckebruk Pehr Adolph Rossander och det var där den tillverkades. Rossander hade under åren 1820–1824 arbetat som elev vid Owens verkstad och där lärt sig konsten att bygga ångmaskiner. Han hade också lärt känna yngsta dottern i Samuel Owens första äktenskap, Mary Ann, och de fortsatte att ha nära kontakt och gifte sig år 1828. Ångbåten *Delphin* kom till Stockholm i september 1825 och sattes i passagerartrafik mellan Stockholm och Drottningholm, vilket den fortsatte med fram till 1835.[221]

Nästa företag som började bygga ångmaskiner till fartyg var Motala verkstad. Baltzar von Platen hade, som nämnts, år 1822 gett Daniel Fraser i uppgift att bygga