de därefter en resa till Helsingfors i juli 1836, en sista resa till Stockholm och åter till Tallinn och Riga med kapten A. J. Albers som befälhavare. Detta är den sista uppgift som finns om denna pionjärångare.[179]

Maskinleveranser till ångfartyg 1820–23

NORRKÖPING

Owens verkstad byggde år 1820 utöver maskineriet till *Stockholm* tre ångmaskiner för andra fartyg. Det första av dessa hette *Norrköping*, hade som ägare ett nybildat bolag i denna stad och skulle föra varor och passagerare mellan Stockholm och Norrköping. Skrovet var byggt i Norrköping och kan från början ha använts för ett segelfartyg. Samuel Owen hade köpt aktier i Norrköpings rederi för 1 500 riksdaler banko och var därmed en av dess största aktieägare.[180] Ångmaskinen från Owens verkstad var av samma typ som den i *Stockholm*, med två rörliga cylindrar och gav 28 eller 32 hästars kraft.[181]

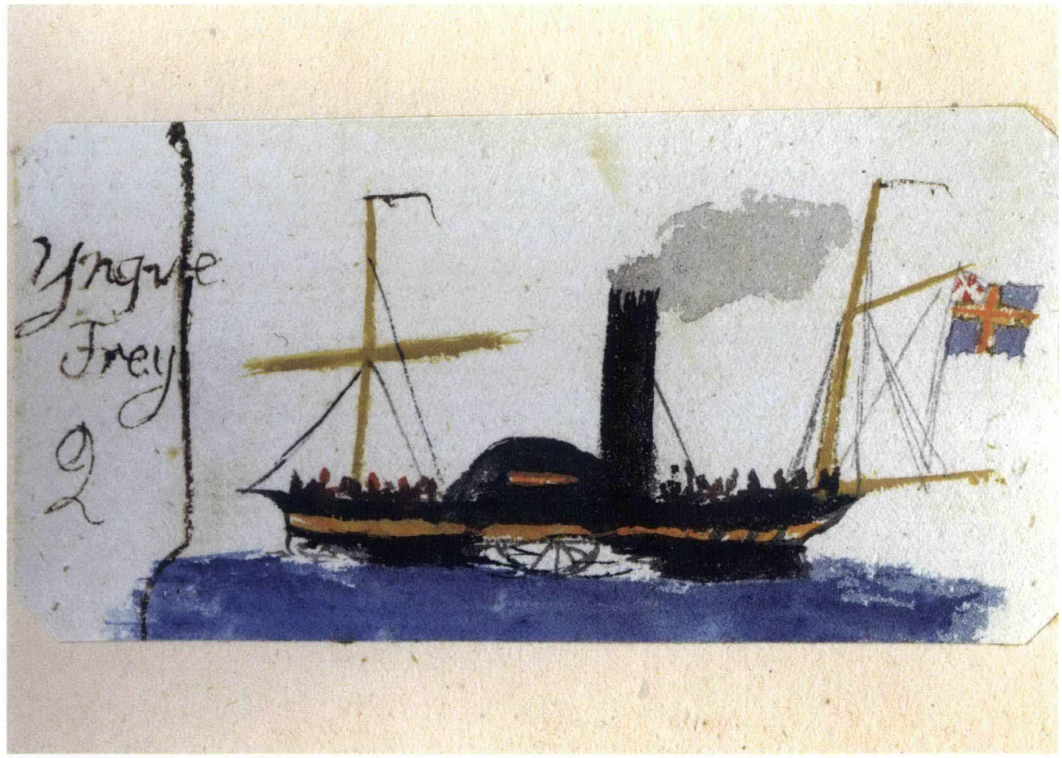
Ångaren *Norrköping* gjorde en första provtur upp till Stockholm midsommarveckan 1820, men först i oktober gick hon på en annonserad tur mellan Riddarholmen och Norrköping via Södertälje kanal. Detta var den första kusttrad som någon ångare trafikerade.

Den 23 april 1821 gjorde *Norrköping* en "promenadefart" från Norrköping utåt skärgården och därefter den 3 maj sin första ordinarie resa via Södertälje kanal till Stockholm med "brännvin, kläder och diverse". Fartyget gjorde detta år totalt nio resor mellan Norrköping och Stockholm, den sista 16 november.[182]

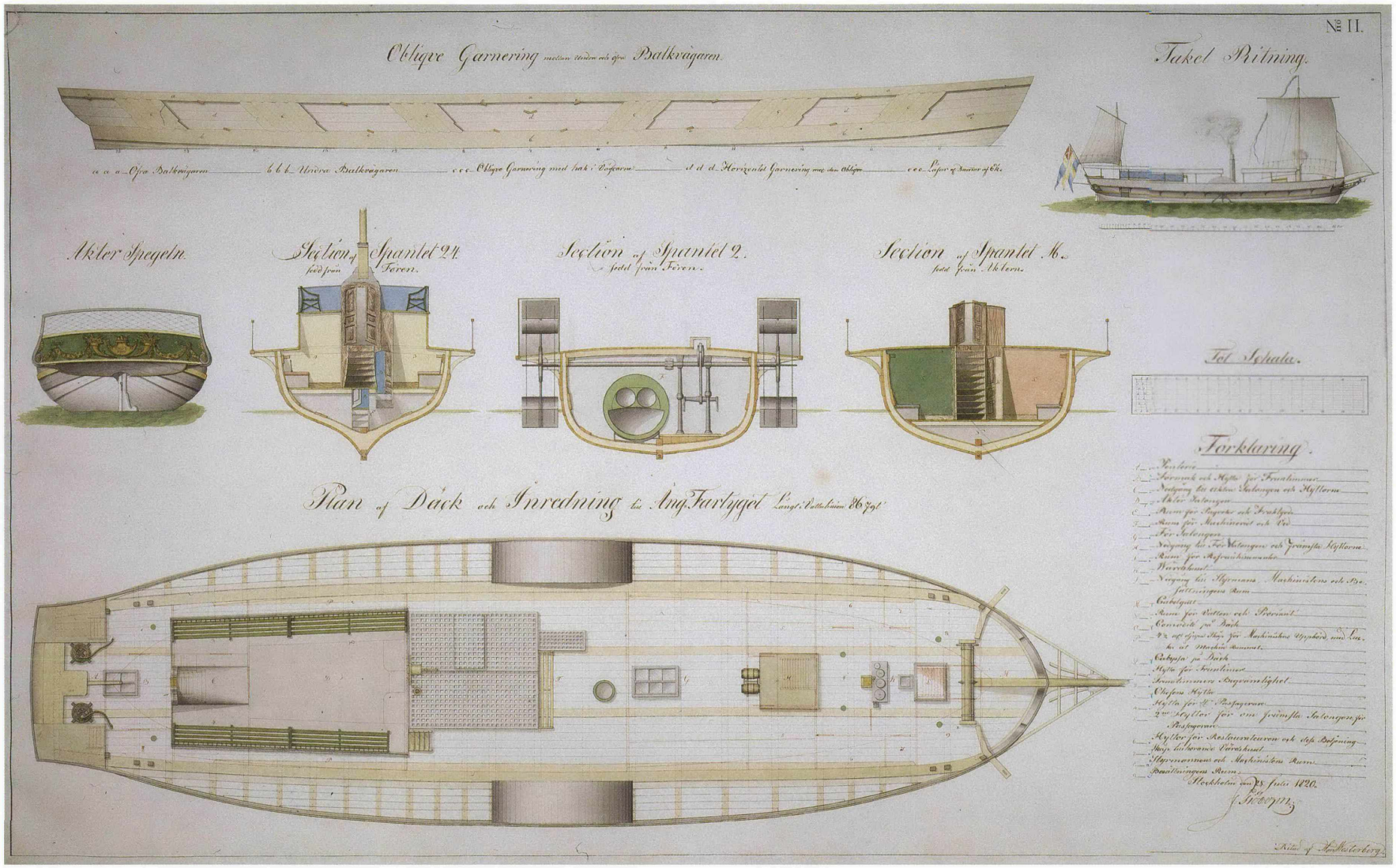
Året därpå avgick *Norrköping* den 5 april från Stockholm till sin hemstad men råkade tydligen ut för stora problem på resan. Efter en besiktning 6 maj togs hon ur trafik. Från juli 1822 sattes istället ångaren *Stockholm* in på turer till Norrköping vid sidan av resorna till Åbo.[183]

YNGWE-FREY

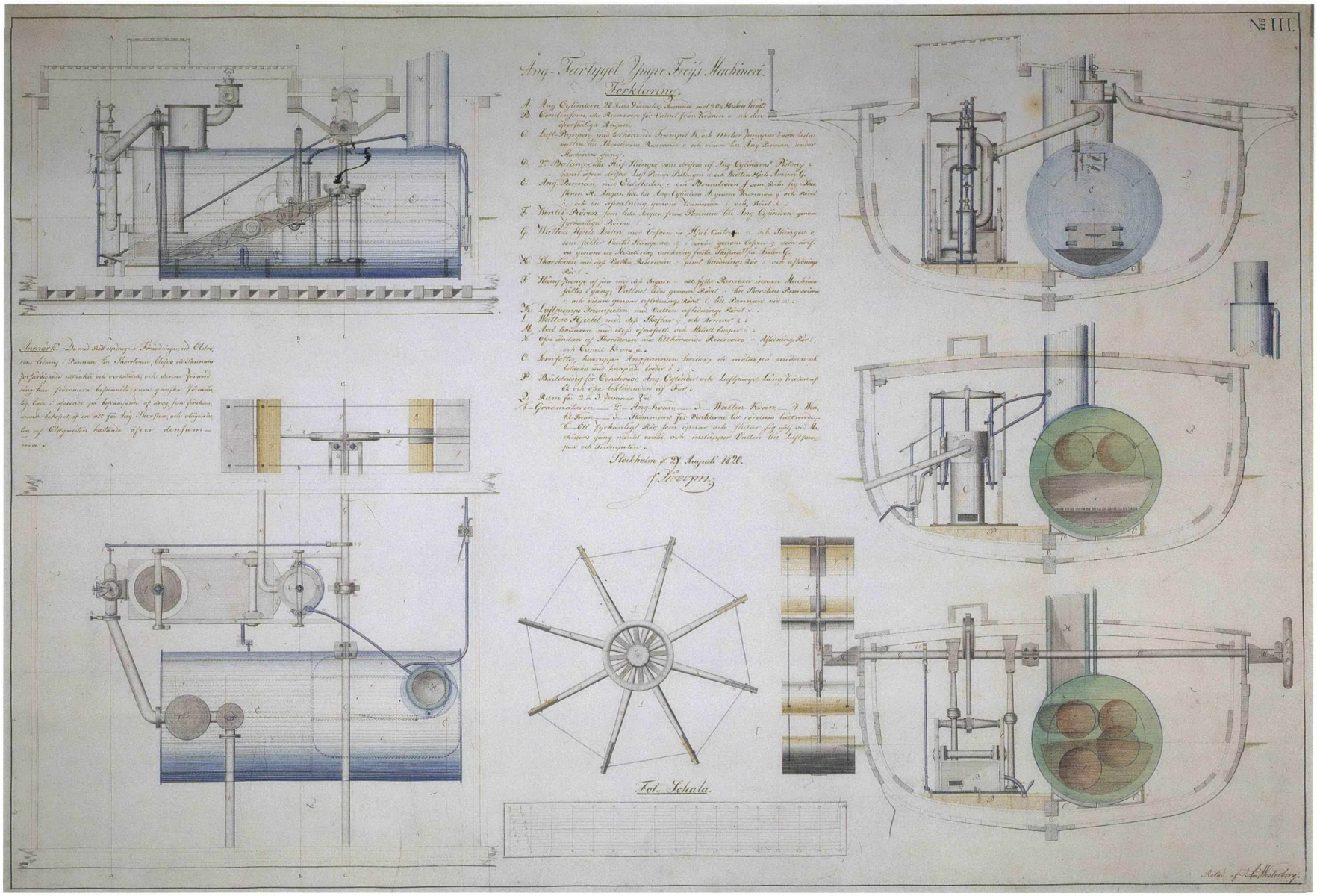
Även den mest kända av den tidens ångare, *Yngwe-Frey,* utrustades vid leveransen 1821 med en ångma-

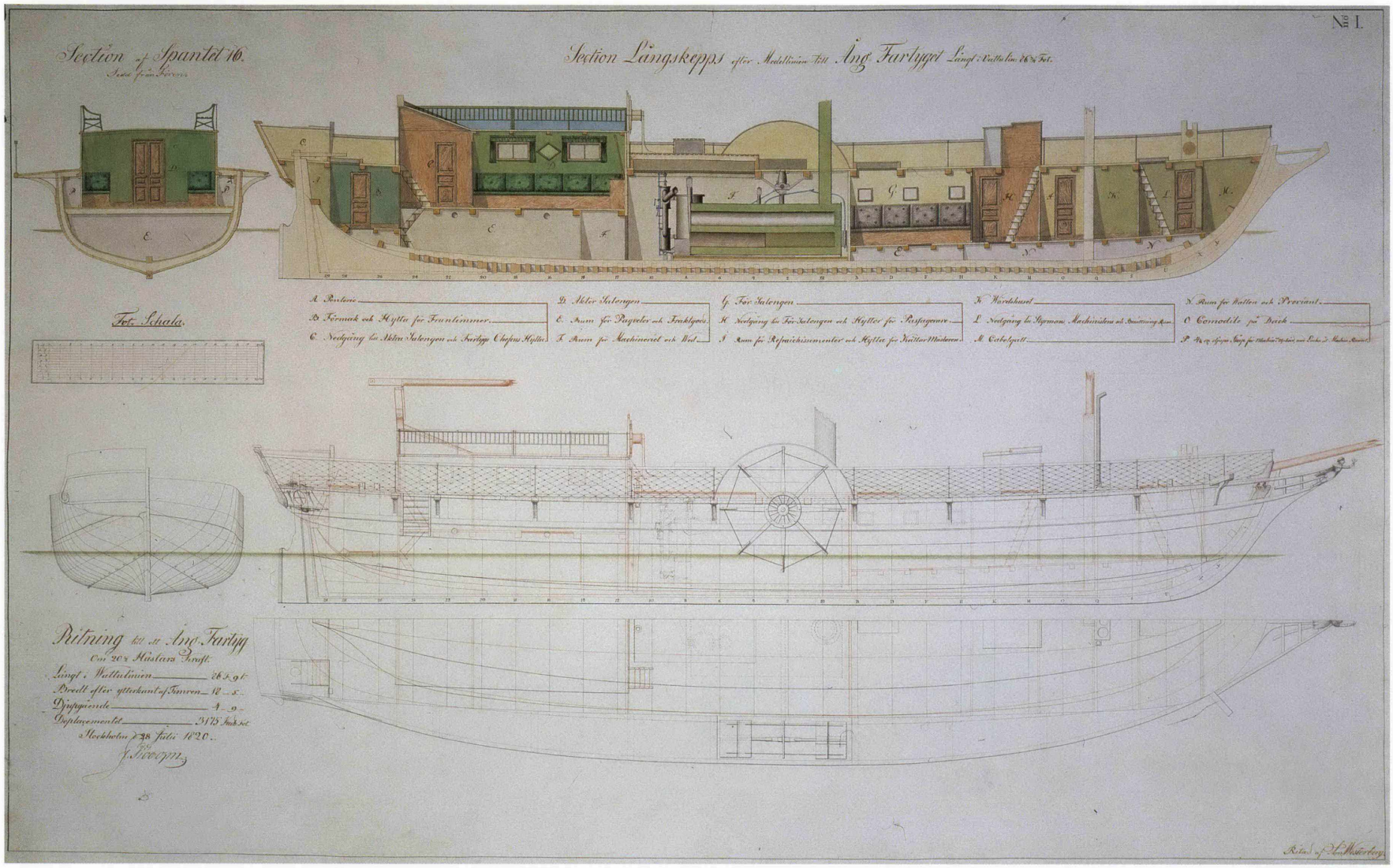


Yngwe-Frey. Akvarell 1837 av den tioårige prins Gustaf.



Ångaren *Yngwe-Frey* på tre ritningar s. 106–108. De visar däck och inredning, maskineriet och även salongerna som Carl Jonas Love Almqvist nämner i *Det går an*.


№ III.
Ång-Fartyget Ymers Frijs Machineri.
Förklaring.
Anmärk.
Fol. Skala.



skin från Owen. Avsikten var att hon skulle ingå i en ny typ av rationell och regelbunden trafik mellan Stockholm och Göteborg.

I slutet av 1810-talet var förbindelserna mellan Göteborg och Stockholm mycket primitiva och oregelbundna. Många hade hoppats att bygget av Göta kanal skulle förbättra situationen, men arbetet på kanalen gick långsamt. En av de personer som deltagit i förberedelsearbetet för Göta kanal, major Jacob Forsell, hade kommit fram till att kanalbygget drevs på ett

ohållbart sätt, både ekonomiskt och praktiskt. I januari 1818 gav han därför anonymt ut en skrift, *Oväldiga tankar om Götha Canal*, och skrev där: "Månne icke 9 miljoner riksdaler, som nedgrävas i Göta Kanal, skulle renderat staten en vida större inkomst om de blivit använda på vilken annan näringsgren som helst?"[184] Detta påhopp bemöttes snabbt av två av Baltzar von Platens medarbetare, kanalbyggets tekniske chef Gustaf Adolf Lagerheim och riksdagsmannen Axel Gabriel Silfverstolpe, som båda hävdade att kanalbygget gick som planerat.[185]

Jacob Forsell gav inte sina kritiker rätt; han ansåg att en helt annan typ av trafik mellan Göteborg och Stockholm var nödvändig. Den skulle bestå av en kombination av två ångbåtslinjer, en från Stockholm till Arboga eller Örebro och en från Göteborg till en lämplig lastageplats vid Vänern. Däremellan skulle ordnas en landväga förbindelse med forvagnar.

Jacob Forsell och hans bror Carl af Forsell ansökte i oktober 1819 hos Kungl. Maj:t om tillstånd för en sådan trafik. Det gällde både att bilda ett bolag för att anskaffa och driva ångfartyg för de två tänkta lederna och att ordna forvagnar mellan ledernas ändpunkter. De påpekade att det vid flera riksdagar framförts krav på en forvagnstrafik i statlig regi på de mest befarna vägarna i landet.

Kungl. Maj:t ansåg att förslaget var lovvärt och gav sitt tillstånd den 30 december 1819 förutsatt att landshövdingen i Stockholms län, Daniel Edelcreutz, fick leda och övervaka projektplanen. Det behövdes dock en noggrannare utredning av kostnaderna för att inrätta trafik med forvagnar.[186]

Bröderna Forsell visade i en ny skrift ett par exempel på vad den nya ångfartygstekniken kunde innebära. De skildrade ångfartygens utveckling i England och Amerika.[187] Ett exempel på utvecklingen i USA hade stockholmarna också fått se i början av september 1819, då den tremastade, fullriggade amerikanska ångaren *Savannah* besökte Stockholm.

Savannah gjorde i maj 1819 en premiärtur över Atlanten till Liverpool och vidare till S:t Petersburg via Stockholm. Här fick ångaren besök av den svenske kronprinsen Oscar. Befälhavaren kapten Rogers fick också audiens hos Karl XIV Johan. Det finns en uppgift att Rogers då försökte sälja ångaren till svenske kungen, som skulle ha erbjudit varor värda 100 000 amerikanska dollar som ersättning. Det blev inget köp eftersom *Savannah*s ägare ville ha hela betalningen i kontanter.[188]

Bröderna Forsell hade gjort en ekonomisk kalkyl för sitt trafikprojekt Stockholm–Göteborg. I den räknade de med att varje ångare skulle vara något större än Owens *Amphitrite*. Fartygens ångmaskiner om 20 hästars kraft skulle enligt ett uppgjort kontrakt med Samuel Owen kosta 8 500 riksdaler stycket. Kostnaden för ved till bränsle beräknades bli 1 862 riksdaler per år. De sammanlagda årliga utgifterna, inklusive lönerna för fartygschef och personal, kostnaderna för lotsning och maskin- och fartygsunderhåll och inräknat sex procents avskrivning av byggkostnaderna, borde bli ca 8 117 riksdaler. Inkomsterna beräknades

bli 10 192 riksdaler per år bara för den reguljära trafiken. Bröderna Forsell räknade också med intäkter från ångarnas utfärder till Drottningholm, Södertälje och Vaxholm respektive till Känsö och Marstrand i Göteborgs skärgård. Ekonomiskt borde projektet därför vara mycket lönsamt.[189]

Aktieteckningen gick så bra att de 19 000 riksdaler banko som behövdes var tecknade redan i mitten av maj 1820.[190] Samuel Owen var med som aktietecknare, men han engagerade sig inte på andra sätt i rederiet än som leverantör av den ångmaskin som mälarångaren skulle förses med.

Ångaren skulle byggas på det skeppsvarv som lämnat lägst anbud, vilket var Stora varvet i Stockholm. Byggandet var igång i augusti 1820, och den 20 maj 1821 kunde ångaren som fått namnet *Yngwe-Frey* göra sina första resor, dels en med sina aktieägare och en med andra intresserade.[191] Den gjorde de följande dagarna resor till Vaxholm och Rydboholm och återkom i början av juni för lustturer på Mälaren till Sturehov och Gripsholm. I juni inledde *Yngwe-Frey* sin reguljära trafik Stockholm–Strängnäs–Västerås–Arboga och åter. Turerna fortsatte ända till slutet av oktober detta år.

Ångmaskinen från Owens verkstad var på 22 nominella hästkrafter. Fartyget hade två salonger och tre mindre hytter och på däck rymdes åtta vagnar. Trafiken med *Yngwe-Frey* visade sig första tiden vara mycket lönsam. Det första året lär dess nettovinst ha varit 36 procent och även under åren 1823 och 1824 kunde aktieägarna få en hygglig utdelning. Redan 1825 minskade dock utdelningen och sedan var de goda åren slut.[192] *Yngwe-Frey* gjorde ännu 1835 en tur i veckan till Arboga med övernattning i Västerås. Därefter gjorde den reguljära turer Stockholm–Strängnäs–Västerås två gånger i veckan och skötte den trafiken till oktober 1850.

Carl Jonas Love Almqvist berättar i *Det går an*, 1838, om en färd med *Yngwe-Frey* via Strängnäs till Arboga.[193] En minnestavla som satts upp på Riddarholmen om denna resa är dock placerad på fel ställe, inte vid den sydvästra delen av kajen varifrån mälarångarna då avgick.

Efter en lång tid på Mälaren såldes *Yngwe-Frey* till ägaren av Borgviks bruk i Värmland, kammarherren Sköldebrand, och användes från 1851 under nya namnet *Borgvik* i godstrafik mellan Göteborg, Karlstad, Kristinehamn och Hult. Den var då rätt sliten och gjordes troligen efter något år om till pråm.

BRAUT-ANUND

För den ångare som skulle gå från Göteborg till Vänern var det svårare att få aktiekapital än det varit för *Yngwe-Frey*. På ett möte i september 1820 bestämde aktietecknarna med Jacob Forsell i spetsen att börja bygga ångbåten, och man beställde ett skrov från Gamla varvet i Göteborg. En svårighet var dock att få ett maskineri till ångaren. Samuel Owen hade åtagit sig att bygga ångmaskinen för båda ångbåtarna, men nu hade han så många order att han inte kunde bygga denna maskin förrän 1822.

Jacob Forsell vände sig därför till Thomas Stawford i Höganäs och beställde ett maskineri. Stawford kom från England till Höganäs 1795. Han var tekniker och specialist på kolbrytning och blev den förste direktören för Höganäs stenkolsverk som grundades 1797.[194] Forsell ville ha en ångmaskin av samma modell som den danska ångaren *Caledonia*, byggd i England. Stawford åtog sig att bygga maskineriet för 9 000 riksdaler och ha det insatt i det nya fartyget senast den 1 augusti 1821.

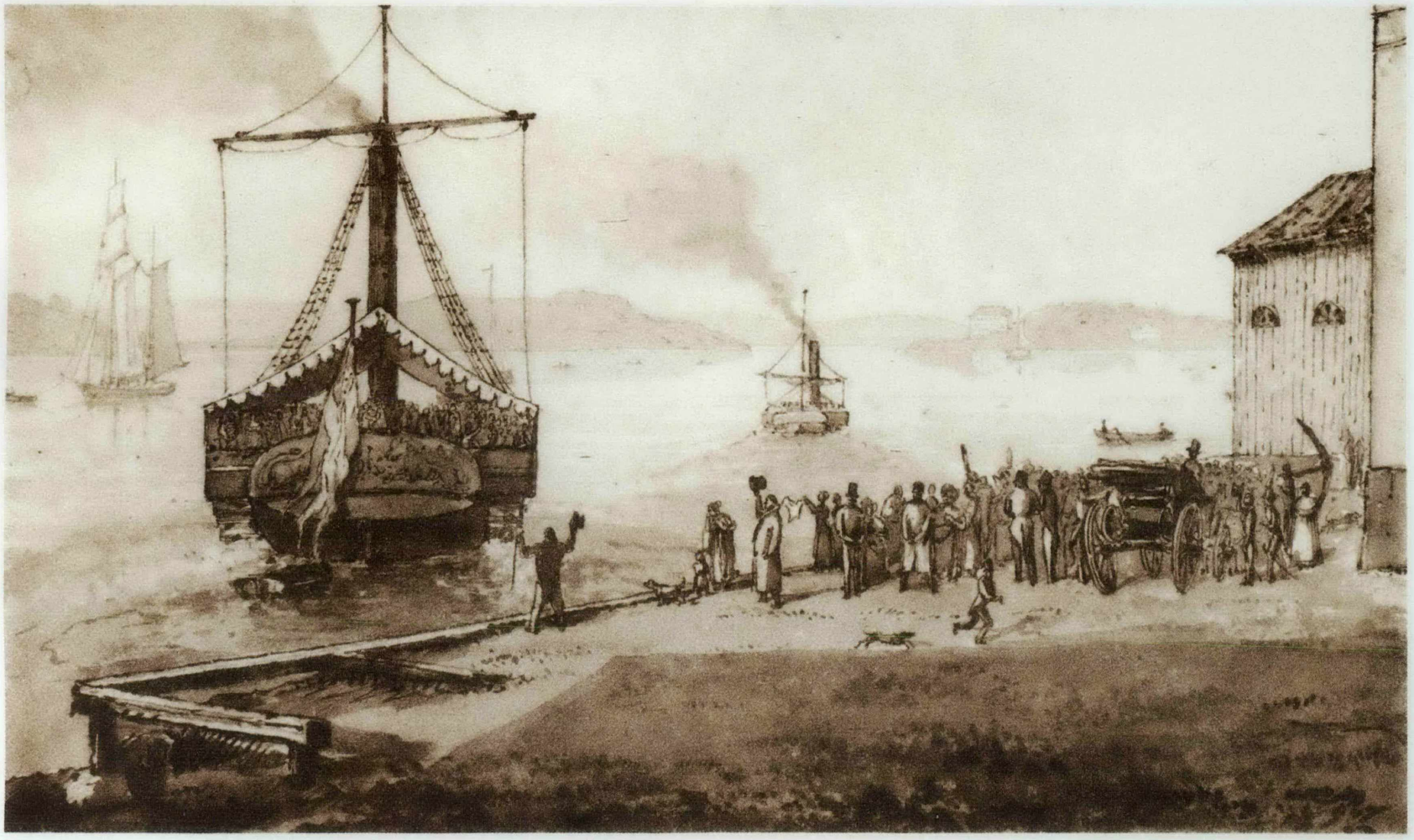
Det uppstod dock en rad problem. Den ångpanna som skulle byggas av järnplåtar från Skebo bruk blev inte klar i tid, inte heller ångarens skrov. Rederiet beslöt dock att ångaren, som fick namnet *Braut-Anund*, skulle vara igång vid midsommartiden 1822. Den än så länge maskinlösa ångaren fördes i april till Landskrona, där ångmaskinen sattes in. Maskineriet ville dock inte gå igång, och det avslöjades då att Stawford inte alls utformat det som på *Caledonia* utan mer som maskinerna i Höganäs kolgruvor. Till slut fick man ångaren att förflytta sig men bara i en fart av två till tre knop. I mitten av juli gav projektledaren Jacob Forsell upp och återvände till Göteborg.[195]

En speciell leverans från Samuel Owen år 1823 blev därför en ny maskin till *Braut-Anund*, som i september 1822 hade skickats upp till Stockholm.[196] Rederiet bad Samuel Owen att först undersöka om den första ångmaskinen kunde repareras. Owen menade att maskinen bara hade skrotvärdet, kanske åtta riksdaler. Han åtog sig att tillverka en ny ångmaskin till *Braut-Anund* för 9 000 riksdaler, något högre än det tidigare angivna priset.

Braut-Anund fick alltså våren 1823 en helt ny ångmaskin om 22 hästars kraft från Owens verkstad i Stockholm och avgick sedan till Göteborg. Dess ägare hade nu helt släppt tanken på att använda ångaren på den trad som varit motivet för att bygga den. *Braut-Anund* fick göra olika lustturer, bland annat till Kungälv och Marstrand, och därefter gå upp till Vänern för att besöka bland annat Mariestad, Kristinehamn och Karlstad.

Västgötadelen av Göta kanal hade 1822 öppnats för trafik, och i juli 1826 gick *Braut-Anund* som första maskindrivna fartyg in i denna del av kanalen och via Vättern till Vadstena, Motala och Jönköping. I augusti gjorde *Braut-Anund* en resa genom den färdiga delen av Göta kanals östgötadel till Bergs slussar och nästan ända fram till Linköping. Den sista biten av Stångån var dock ännu inte farbar för ångare. På återresan, som skildrades utförligt i lokalpressen, möttes ångaren i Motala av jakten *Minnet*, som varit med både vid kanalbygget och vid invigningen av denna sträcka. "Storverkets mästare" Baltzar von Platen kom ner och hedraade den med sin närvaro.[197]

Efter fyra år på Vänern och Göta kanal lämnade *Braut-Anund* Göteborg för gott och gick upp till Stockholm där fartyget sattes i reguljär trafik till Uppsala. I juli 1827 gjorde den en resa norrut till Öregrund och Gävle, två städer som inte tidigare besökts av någon ångbåt. Som rapporterades i *Weckoblad för Gefle Stad* hade omkring 1 500 personer på kvällen den 1 augusti



Ångfartygens afresa från Riddarholmen.

sökt sig ner till den trädplanterade kajen på Skeppsholmen för att ta emot ångaren. De blev ändå besvikna – först klockan åtta nästa morgon ankrade *Braut-Anund* på Gävle redd.[198]

De följande tre dagarna ordnades särskilda lustresor till och från Harnäs bruk med minst 100 passagerare på varje tur. En grupp oboister från Hälsinglands regementes musikkår underhöll med musik. Turerna var mycket uppskattade, berättade *Weckoblad för Gefle stad*, men turen den 4 augusti störds något av att fartyget råkade gå på grund som följd av lotsens felnavigering. Den 7 augusti avgick *Braut-Anund* mot Öregrund och Stockholm med passagerare och gods, främst tobak från Rettigs tobaksfabrik i Gävle.[199]

Ångaren gjorde en andra Gävleresa den 14 augusti och gjorde även denna gång lustturer, både till Harnäs bruk, till Engesberg och norra skärgården. På alla platser som ångaren anlöpte på återresan till Stockholm hyllades *Braut-Anund* och Owen.[200]

Ångaren sattes sedan in på turer till Uppsala, Strängnäs, Torshälla och Arboga. Några år in på 1830-talet döptes den om till *Frithiof* och trafikerade Enköping sommaren 1834. Till sommaren 1835 fick ångaren en ny Owen-maskin om 32 hästars kraft och det nya namnet *Örnen* men fortsatte med turer till samma platser som tidigare.[201] Dess höga ålder satte ändå sina spår, och på hösten 1837 och vintern 1838 utbjöds *Örnen* som högsta vinst i en av Nummerlotteriets dragningar. Det verkar inte som om någon vågade satsa på denna gamla ångare. Den fortsatte att gå till Enköping och andra platser vid Mälaren fram till 1842, som var ångarens sista år i trafik.

CARL JOHAN

Utöver den trafik som *Yngwe-Frey* inledde sommaren 1821 från Stockholm till Strängnäs, Västerås och Arboga startades detta år även ångbåtstrafik så långt söderut som till Kalmar och Ystad med den nybyggda stora ångaren *Carl Johan*. Det är oklart vem eller vilka som var initiativtagare till dess rederi, men Carl af Forsell kallade dem ”några possessionater” i Skåne och enligt uppgift var Karl XIV Johan en av aktieägarna.[202]

*Carl Johan*s skrov hade byggts i Skäggenäs vid Kalmarsund 1820. Lastförmågan var så stor att den kunde ta ombord 1 000 tunnor säd och 54 kreatur utöver 26 passagerare.[203] Storleken innebar samtidigt att ångaren inte kunde gå genom Södertälje kanal. I Stockholm hade *Carl Johan* tilläggsplats på Saltsjösidan.

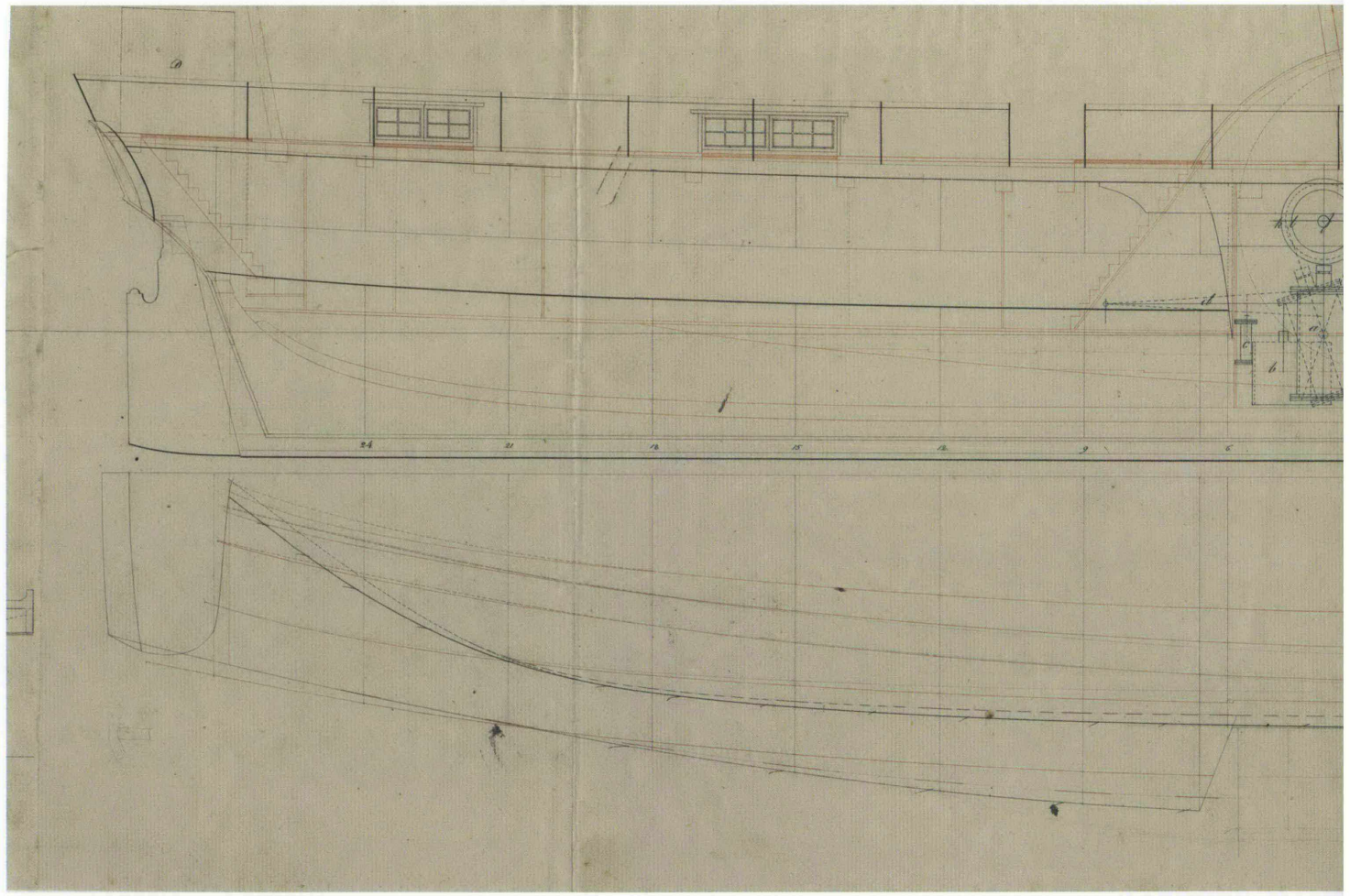
Maskineriet på *Carl Johan* bestod av två ångmaskiner om vardera sexton hästars kraft med en gemensam ångpanna levererad från Owens verkstad. Fartyget hade fyra höga master vilket visade sig nödvändigt eftersom det ofta fick förlita sig på vindkraften. *Carl Johan* kom till Stockholm i maj 1821 och fick sina ångmaskiner under sommaren. Den gjorde här bara en lustresa, till Sturehov. *Carl Johan* uppgavs ha kostat omkring 35 000 riksdaler banko men på grund av alltför svaga ångmaskiner tog hon aldrig hem sina kostnader. Ångarens maskiner lär senare ha tagits ut och fartyget skickats som segelfartyg till Frankrike med en trälast.

MOTSTÅENDE SIDA:
Ångbåtshamnen på Riddarholmen 1825–26. Det är oklart vilka de avbildade ångarna är. Teckning av Alexander Clemens Wetterling.

FÖRENINGEN

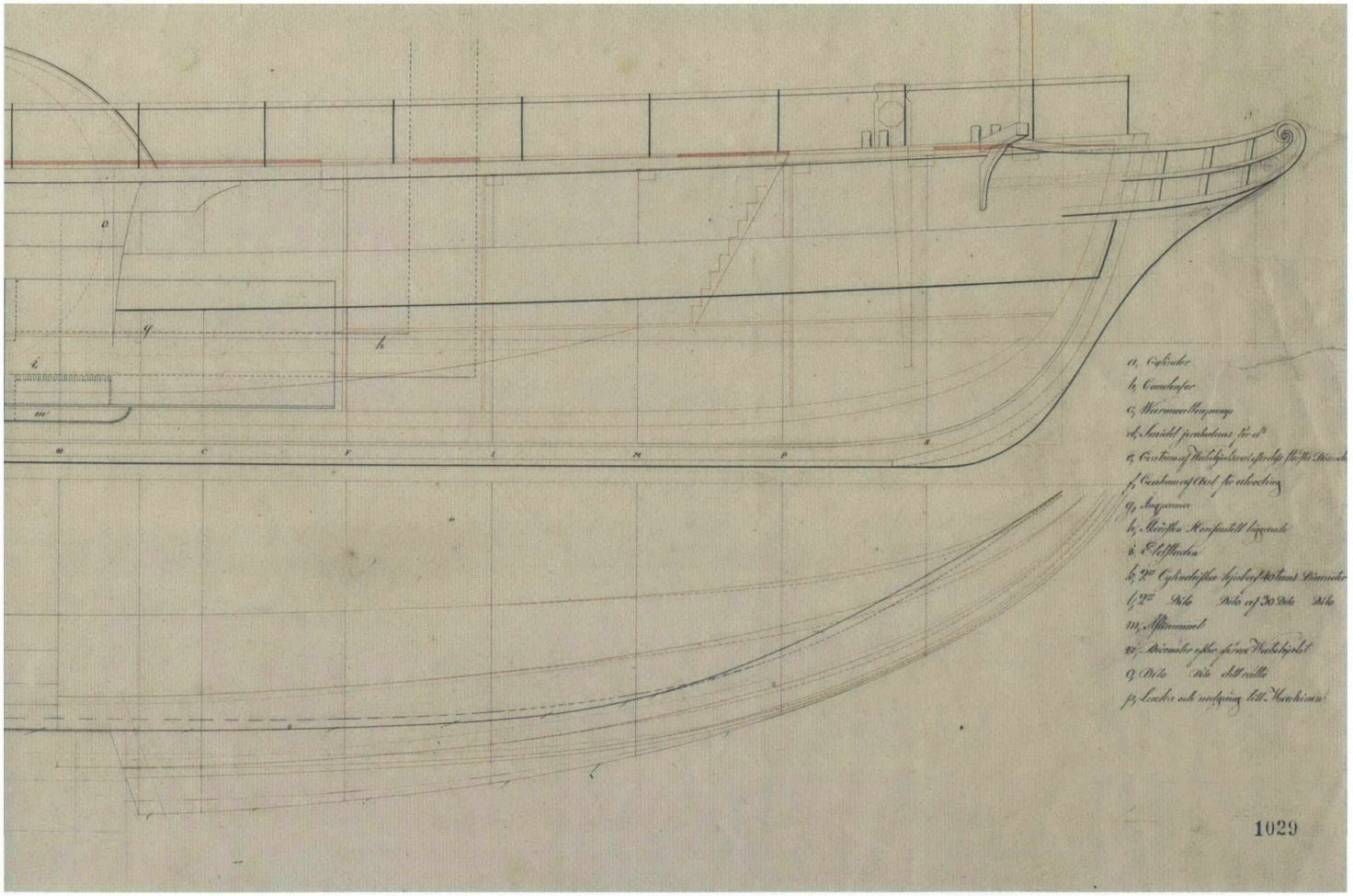
En viktig leverans för Owen år 1822 var ett ångmaskineri för den nybyggda kustångaren *Föreningen*, även kallad *Carlskrona Ångbåt*. Den tillhörde ett rederi med det ståtliga namnet Carlskrona Stads Ångfartygs Bolag som hade bildats i Karlskrona 1821. Av de 225 aktierna à 100 riksdaler banko hade 46 tecknats av Carlskrona Varfs-Bolag, som drev det varv i staden där skrovet, av ek och furu på kravell, till *Föreningen* byggdes; flera av flottans officerare var intressenter. Bland övriga aktietecknare fanns Samuel Owen som tecknat fem aktier.[204]

Föreningen försågs med två ångmaskiner om vardera 16 hästars kraft med en gemensam ångpanna från

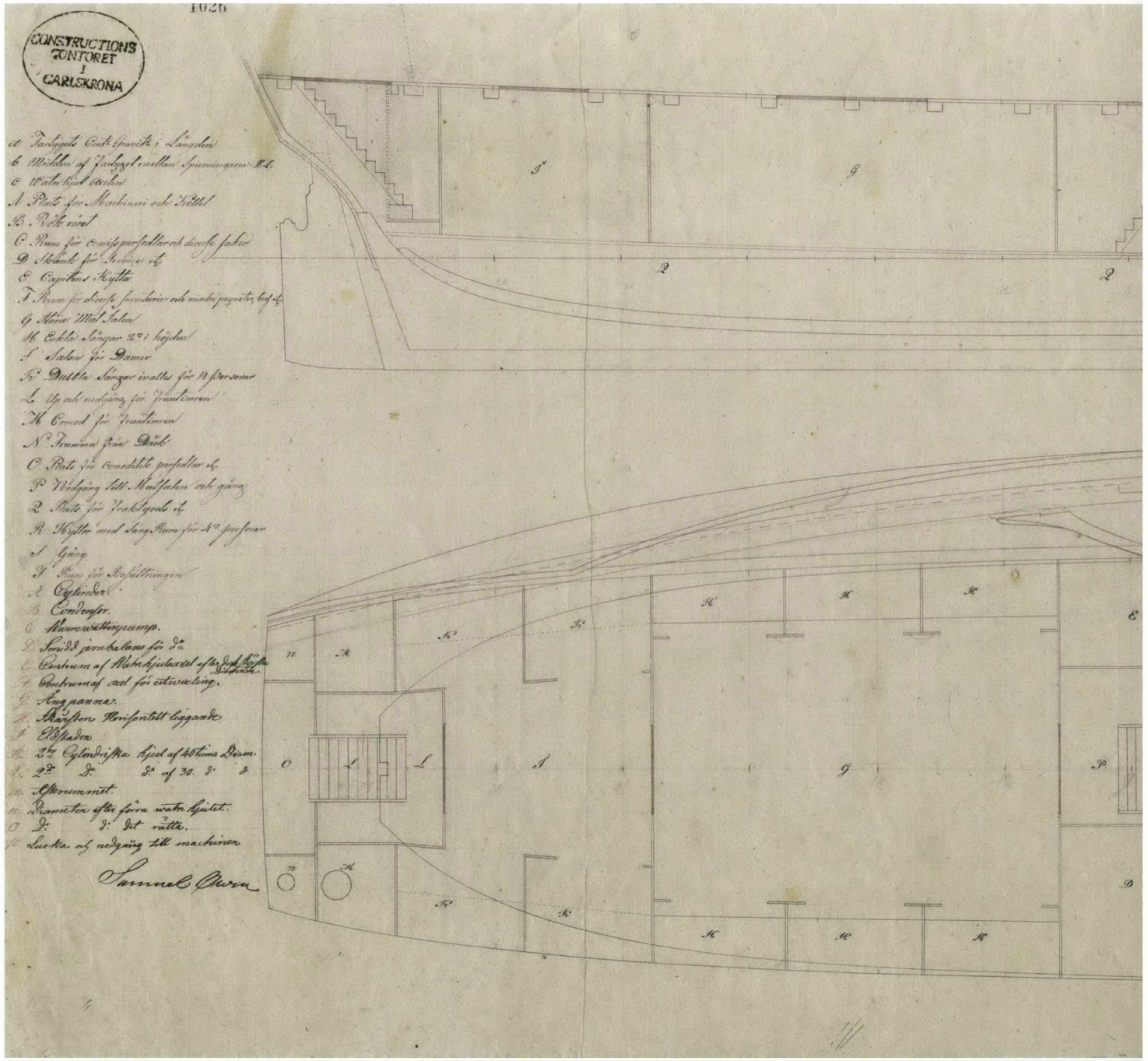


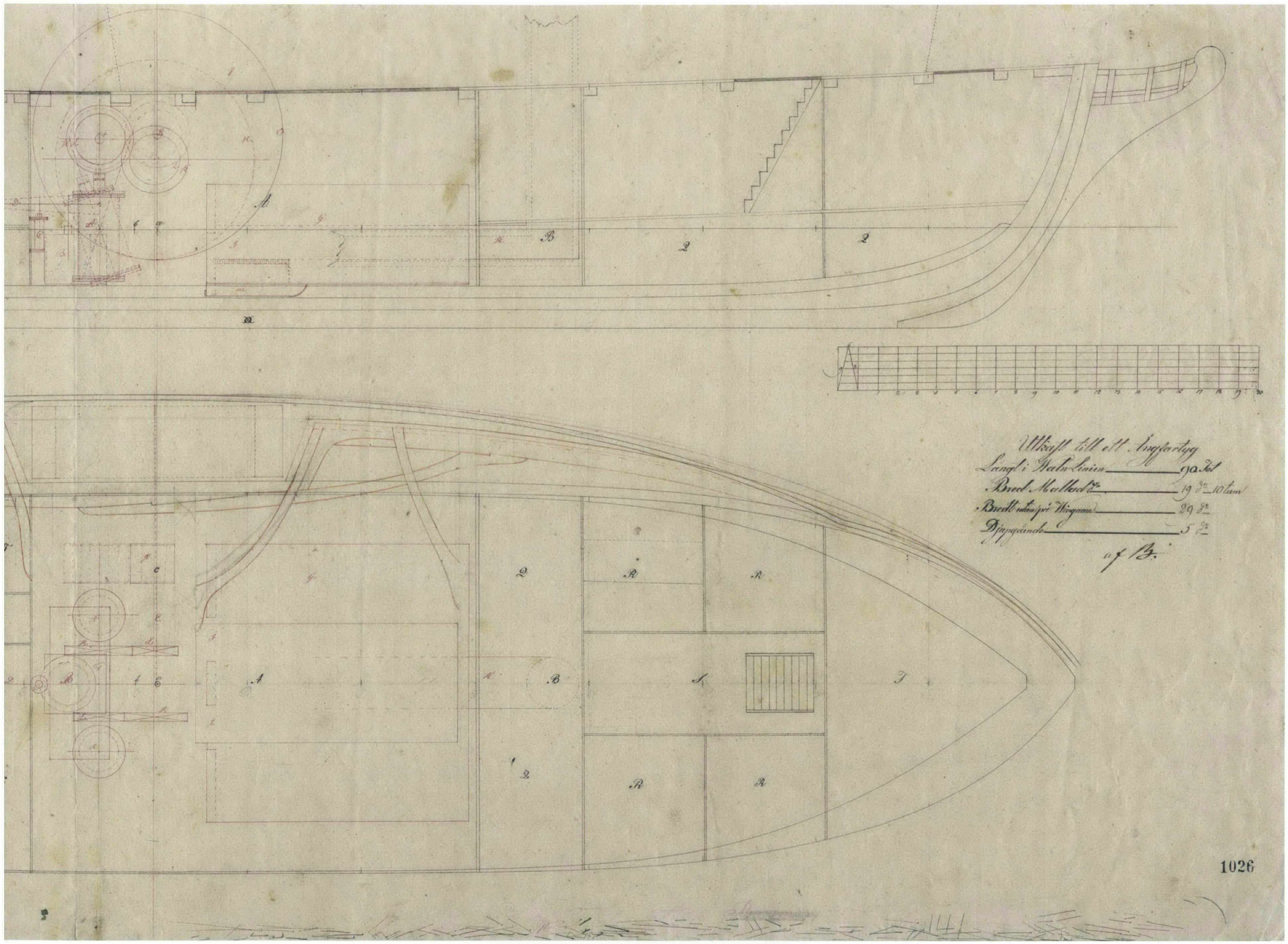
Owens verkstad. Maskineriet installerades vid kajen intill verkstaden, och i september 1822 gjorde ångaren sin första resa från Stockholm till Karlskrona och Karlshamn. Det visade sig dock snart att det inte fanns ekonomiska förutsättningar för regelbunden trafik till dessa städer. *Föreningen* fick de följande åren göra turer från Stockholm till Norrköping som efterträdare till ångaren *Norrköping*. I maj 1823 annonserade man att en resa med *Föreningen* skulle gå till Karlshamn och därifrån vidare till Lübeck. Om resan genomfördes var denna ångare den andra svenska som sattes in i utlandstrafik.[205]

Föreningen fortsatte med trafiken Stockholm–Norrköping till och med 1832 och uppges sedan ha använts



DETTA OCH FÖLJANDE UPPSLAG: Två ritningar av *Carlskrona Ångbåt*, även kallad *Föreningen*. Den ena är signerad Samuel Owen.

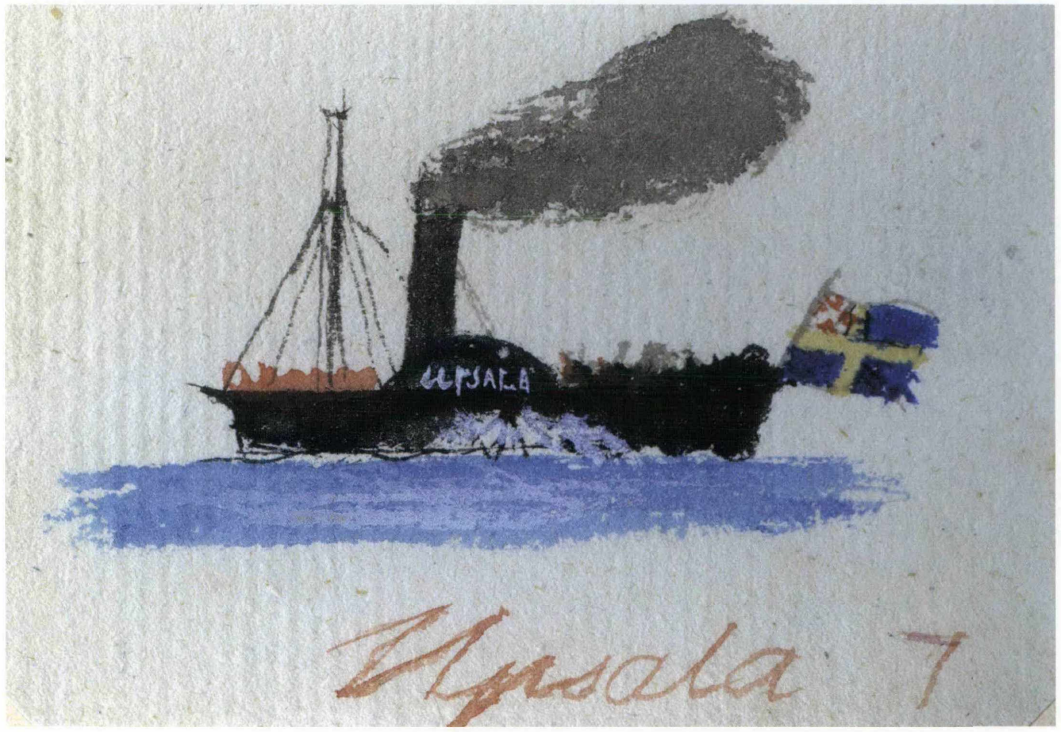

1026
CONSTRUCTIONS KONTORET I CARLSKRONA
a Farleyets Cirkelgravitet i Längden
b Medelan af Farleyet emellan Spenningsgrenarne M.L.
c Watenhjul Axeln
A Plats för Maskineri och Ketlar
B. Pelt väret
C. Rum för Commissionsfeller och diverse saker
D Skänk för Servisen &c
E Capitens Kytta
F Rum för diverse förnödenheter och mindre paqueter, bref &c
G Återst. Mat Salen
H Enkla Sängar 2:a i höjden
I Salon för Damer
K Dubbla Sängar invalles för 14 personer
L Up och nedgång för Passagerare
M Comod för Passagerare
N Trumma från Däck
O Plats för Conducteur personalier &c
P Nedgång till Matsalen och gång
Q Plats för Varakygods &c
R Hytter med Sängrum för 4:a personer
S Gång
T Rum för Besättningen
a Cylinder
b Condenser.
c Kamwattenpump.
d Smidd järnbalans för Dº
e Centrum af Watenhjulsaxel af järn
f Centrum af axel för extravaring
g Aragonna.
h Ränsten Horisontelt liggande
i Eldstaden
k 2:ne Cylindriska Kjul af 40 tums Diam.
l 2:ne Dº Dº af 30 Dº Dº
m Skorstenen.
n Diameter af förra watenhjulet.
o Dº Dº Det 2:ne rätta.
p Lucka af nedgång till maskineri
Samuel Owen


Utkast till ett Ångfartyg
Längd i Skeps-Linien 90 Fot
Bredd Mallbordet 19 Fot 10 Tum
Bredd utanför Wingarne 29 Fot
Djupgående 5 Fot
1026

som prambogserare på Mälaren till 1839, då den såldes till Königsberg i Preussen.[206] Den fick här nya namnet *Anna Henriette* och var tänkt att gå i trafik till Memel, Pillau och Danzig, men av detta blev bara nöjesturer kring Königsberg ett enda år, 1840.

PREUSSISCHER ADLER OCH CONSTITUTIONEN

Under 1823 levererade Samuel Owens verkstad två stora fartygsmaskinerier, vardera bestående av två så kallade balansångmaskiner med 55 hästars kraft. De sattes våren 1823 in i de ångfartyg som byggts för posttraden mellan Ystad och Stralsund. Skroven byggdes på flottans varv i Karlskrona. Den ena av dessa ångare byggdes för det preussiska postverket och döptes till *Preussischer Adler*. Den andra ångaren, som skulle användas av det svenska postverket, hade först *Svenska Lejonet* som arbetsnamn men detta byttes sedan mot *Constitutionen*. Fartygens historia har skildrats utförligt av Johannes Rudbeck.[207]



Ångaren *Upsala*. Akvarell 1837 av den tioårige prins Gustaf.

Ångaren *Upsala*

För att skaffa mer arbete till sin verkstad och fortsätta med de turer mellan Stockholm och Uppsala som *Amphitrite* gjort ett par gånger 1821 lät Samuel Owen Djurgårdsvarvet bygga en ny ångare för egen räkning som döptes till *Upsala*. Den fick en maskin om 22 hästars kraft. I maj 1822 inleddes trafiken Uppsala–Stockholm. På vägen anlöpte ångaren Skokloster, Sigtuna, Rosersberg, Stäket och Nockeby Bro. *Upsala* tog emot passagerare även från andra orter om de tog sig ut till ångaren med egna båtar.

Det visade sig att Fyrisån denna vår var så grund och svårframkomlig att ångaren redan efter en vecka fick vända vid Flottsund, och den 23 juni slutade den helt med turer till Uppsala. Resten av sommaren och hösten fick *Upsala* göra dagsturer Stockholm–Strängnäs–Arboga. Biljettpriset var ungefär detsamma som *Yngwe-Freys* resenärer betalade för en tvådagarsresa på samma sträcka. Detta var första gången två rederier trafikerade samma trad.