niska arbetsmetoderna kanske gjorde de snabbaste framstegen inom de grenar hans undervisning omfattade, nämligen pappersfabrikation, spinning och vävning. Många äro de av honom nedskrivna, koncisa och instruktiva uppgifterna om varuprov och fabrikationsserier, vilka inkommit under hans tjänstetid. Särskilt åren 1880—1881 ökades varuprovsamlingen kraftigt såsom resultat av ett upprop, i form av bilaga till Teknisk Tidskrift, utfärdat i december år 1879 »Till Kongl. Tekniska Högskolans f. d. Elever». Sannolikt har Andersson för övrigt givit upphov till detsamma jämte Carl Jesper Hammar (f. 1829, d. 1908), förut underingeniör vid Stockholms Gasverk, som svarade för undervisningen i metallers och träs bearbetning samt kvarnteknik.

Under Gustaf Sellergrens (f. 1855, d. 1929) tjänstgöringstid blevo samlingarna allt hastigare otidsenliga i den mån undervisningen moderniserades, och redan omkring sekelskiftet torde största delen icke vidare ha använts vid undervisningen, varför Sellergren vid flera tillfällen föreslog att vid högskolan uppställa samlingarna såsom ett historiskt museum, ett »Industrimuseum». Detta förslag strandade dock av brist på medel och tillräcklig förståelse för sakens betydelse.

Sellergrens och hans meningsfränders önskan kommer nu att förverkligas. Den för sitt ursprungliga ändamål sedan länge föråldrade och åsidosatta varuprovsamlingen har anförtrotts åt Tekniska Museet. De gamla föremålen skola snart få nytt liv och fullt komma till sin rätt, då de bli ordnade i sammanhang med besläktat historiskt material i den nya museibyggnaden. Där bli de tillgängliga för allmänhet och forskare och kunna bidraga till vidgad kännedom om gångna tiders tekniska verksamhet, utövad av lärare, elever och utlärda tekniker eller män med enbart praktisk skolning.

Lennart Way-Matthiesen.

Data om fartygspropellern.

Enär det ofta lämnas olika uppgifter om vem som uppfunnit fartygspropellern har gjorts ett försök att ur tillgängliga tryckta och arkivaliska källor sammanföra några data ur propellerns tidigaste historia, ett kapitel, som ur uppfinnarsynpunkt är av särskilt intresse.

Du Quet (1731). Ehuru redan Leonardo da Vinci tänkte sig möjligheten av fartygs framdrivande på annat sätt än med segel eller åror och därvid antagligen snuddade vid propellerproblemet, som han även berör i samband med sina flygfunderingar, torde tanken att använda ett rörligt organ utformat efter skruvens princip som »dragare i vatten» framkastats första gången av fransmannen Du Quet år 1731.

Daniel Bernoulli (1752). Den förste, som framkom med idéen att driva ett fartyg med en i dess akter anbragt skruv, vilken sattes i rotation av en i fartyget befintlig kraft, var den schweiziske fysikern Daniel Bernoulli, som skrev en avhandling därom år 1752.

P. Paucton (1768). Bernoullis förslag upptogs ånyo av den franske matematikern P. Paucton, som i sitt arbete »Teorin för den arkimediska skrufven» år 1768 även framkom med en del praktiska anvisningar för skruvens utförande och dess anbringande å fartyg.

Ofullkomligheten hos dåtida tekniska hjälpmedel och svårigheten att med tillfredsställande noggrannhet tillverka mekaniska konstruktioner voro antagligen orsakerna till att Bernoullis och Pauctons idéer ej ledde till några praktiska resultat.

J. Bramah uttog *1785* patent på en skruvpropeller i England.

John Fitch (1787). Använde enligt uppgift propeller vid sina ångbåtsförsök på Delaware 1787. Uppnådde 8 knops fart. Över Fitch »såsom ångbåtens uppfinnare» restes 1927 i Bardstown, U. S. A. ett ståtligt monument.

J. E. Norberg (1800). Genom Kungligt brev erhöll bergsrådet J. E. Norberg år 1800 tillstånd att i den till honom utlånade kronoskonerten »Jehu» insätta en »Imm-machin för fartygets roende». Huruvida Norberg använde sammankopplade åror, sidohjul eller propeller är ej känt. Hans försök strandade tyvärr på ekonomiska svårigheter och på det stora motstånd hans »mechaniske machin» rönte från Roddarelaget och Skutskiepparesocieteten.

John Stevens (1804). Amerikanen John Stevens gjorde försök med propellerfartyg på Hudsonfloden åren 1802—1804. Han uppnådde 6—7 knops fart sistnämnda år med fartyget »Little Juliana» försett med två fyrbladiga propellrar.

Samuel Owen (1816). Sveriges första kända propellerångfartyg »The Witch of Stockholm» byggdes i Stockholm å Kungsholmen av Samuel Owen år 1816. Propellern, som var nära 5 fot i diameter, hade fyra av trä gjorda blad. Navet var tillverkat av tackjärn. Owen tröttnade emellertid på de dyrbara försöken med propeller och övergick sedan till sidohjul.

F. Delisle (1823). Franske fortifikationskaptenen Delisle ingav till sitt lands regering år 1823 ett på teoretiska undersökningar och experiment grundat förslag angående skruvens praktiska betydelse som rörelseapparat för fartyg.

— Ingen åtgärd.

Josef Ressel (1829). Den i Österrike verkande Josef Ressel från Tyskland fick patent på sin propeller år 1827, och 1829 provades denna skruv å fartyget »Civetta» i Triest. — Hans experimentpropellrar jämte viktiga dokument rörande hans arbete finnas i Technisches Museum i Wien.

Frédéric Sauvage (1832). I Frankrike erhöll Sauvage patent på en propellerkonstruktion år 1832. Medellöshet hindrade honom att praktiskt utföra sina idéer.

F. P. Smith [1]) *(1836).* Smith erhöll i England patent på sin skruvpropeller den 31/5 1836. Provades å fartyget »Infant Royal» i september 1837 och i maj 1838.

John Ericsson (1836). I England fick John Ericsson patent på sin bladpropeller (kallad spiralpropeller) den 13/7 1836. Hans propellerfartyg provades på Themsen i början av år 1837. Farten uppmättes till 10 knop.

Genom sin energi och ihärdighet bröt sig John Ericsson igenom den mur av likgiltighet, konservatism och misstro, som restes mot honom av dåtida skeppsbyggare och marinmyndigheter. Han blev den man, som bevisade propellerns praktiska användbarhet och stora betydelse för såväl handelssjöfarten som örlogsflottorna.

Einar Christell.

[1]) Françis Pettit Smith, ej F. B. Smith som felaktigt uppgives i uppslagsböcker.