



FÖRORD

Under sällskapets årsmöte 1996 blev jag av vår värderade sekreterare tillfrågad om jag såsom varande en av sällskapets till medlemsåren äldsta ledamot, fortfarande verksam, hade lust att nedteckna historien om hur sällskapet tillkom, och hur det utvecklats till sin nuvarande form. Detta med tanke på att inga fakta har bevarats för framtida hägkomst, när inga gamla längre finns kvar för att berätta för de nya generationerna.

Självklart blev jag glad över detta förtroende, samtidigt som jag blev något skrämmd över hur jag skulle kunna genomföra detta delikata uppdrag. Men, eftersom ett sällskap av vår sammansättning givetvis har historisk grund att se tillbaka på, tog jag tag i mitt gamla intresse för saker och ting och deras ursprung. Jag började naturligt nog där kulturens vagga stod hos de gamla grekerna och vad jag själv visste. Sedan vände jag mig till min gamle vän, vår kassör, Olle Cederström, och så utnyttjade jag hans gedigna vetande om fakta och data. Genom att också lyssna lite varstans bland de gamla kamraterna och foga deras vetande till det Olle och jag själv grävt fram ur minnenas gömmor, hoppas jag att uppdraget fullgjorts på ett grannlaga sätt. Möjligen kan någon tycka att jag grävt för djupt i den gamla tiden, men jag hoppas ändå att läsaren skall finna mycket av orsak och verkan, när det gäller oss människor och vår utveckling.

Ett stort tack till Olle Cederström för allt det levande intresse Du visat, Ditt kunnande och stöttning. Tack även Ni andra hjälpsamma kamrater. Utan Er medverkan hade sällskapet förmodligen annars förlorat något av den själ, som historien lägger i varje skeende. Tack också till styrelsen, som gav mig detta delikata och intressanta uppdrag, vars resultat jag härmed överlämnar till Er att förvalta.

Stockholm i februari 1997 Ivar Elgtorp

SJÖINGENJÖRSSÄLLSKAPET I STOCKHOLM VERKSAMT SEDAN

19 30 jan 51

Sjöingenjörssällskapet i Stockholm bildades onsdagen den 30 januari 1951 i Hotell Malmens klubblokaler. Här nedan är nedtecknat en historisk återblick om hur sällskapet tillkom och hur det utvecklats till sin nuvarande verksamhetsform.

Inledning

Det är kännedom kring historien om och kring forna tiders kunskaper och kulturella utveckling, som bär styrkan hos oss människor att ständigt fortsätta vår strävan att utvecklas och hjälpa oss till ett rikare och möjligen bättre liv. Lika väl som vi, genom förbättring, förädling och nyskapande av de materiella resurser som vi skapar eller har tillgängliga, så kan också tillgången till de kulturella och vetenskapliga fakta vi förfogar över, tillsammans med kännedomen om de historiska sammanhangen hjälpa till att ge oss framgång i våra strävanden. Det är med kännedom om dessa förutsättningar som jag vill försöka att ge läsaren av denna lilla sammanställning av några historiska fakta om varför och under vilka omständigheter, som Sjöingenjörssällskapet i Stockholm har blivit en av oss mycket uppskattad företeelse.

Ett vandrande bibliotek

"Varje gång en gammal man dör, så försvinner ett vandrande bibliotek". Så reflekterade en lärd skrivare som levde i Alexandria 300 år f.Kr. och kände bokstavligen sorg i hjärtat för att hans livstid inte skulle räcka till för att hinna samla ihop all kunskap de gamla bar inom sig. En tanke, som vi gärna skriver under på, men där vår tids resurser ger oss andra möjligheter.

Vett och vetande bland de gamla grekerna

Redan antikens stora tänkare som Pythagoras, Euklides, Arkimedes, Heron m. fl. hyste den djärva tanken att kunna infånga solenergin och omvandla den till mekaniskt arbete. Under "Hellenismen" uppträdde alla de nämnda stora vetenskapsmännen vid olika tidpunkter i den märkvärdigaste av städer, nämligen

Alexandria, anlagd av Alexander den store. Den specialisering av vetenskapen, som påbörjades i Athen i Aristoteles skola "Lykeion" nådde sin fulla utveckling i den statliga institutionen "Museion" som uppfördes i Alexandria omkring 300 år f.Kr. "Museion" var ett bibliotek och vetenskapligt centrum i kolossalformat. I detta förvarades som mest c:a 400000 papyrusrullar. Detta bibliotek förstördes dock för 2000 år sedan i samband med att Caesar brände staden.

Hérons ingenjörsskola

Här i Alexandria samlades emellertid vetenskapsmän och filosofer. Den gamle uppfinnaren, matematikern och fysikern, greken Heron, var en av dessa. Han levde i Alexandria något århundrade före Kristi födelse. Efter Arkimedes var han den störste av den tidens ingenjörer. Han var inte bara teoretiker utan också ledare för en ingenjörsskola, som han grundade i Alexandria. Detta var något alldeles nytt. Det är inte helt fel att jämföra Herons ingenjörsskola med våra dagars Tekniska Högskolor. I båda fallen kompletterades de abstrakta och allmänna kurserna i aritmetik, geometri, fysik och astronomi med praktiska tillämpningskurser och arbeten med trä och metaller, maskinkonstruktioner och arkitektur. Hans verk finns utgivna i fem band med tysk översättning. Det är eftervärldens bästa källa till kunskap om mekanik och även praktisk matematik i Antiken. De beskriver enkla maskiner och deras användning. Somliga av dessa var visserligen avsedda mer för nöje än för nytta.

Hérons ångkula

Bland dessa olika konstruktioner, eller om man vill kalla dem för uppfinningar, kan vi fastna för Herons ångkula, som egentligen är urprototypen för en reaktionsångturbin. Apparaten består av en horisontellt upphängd vridbar kula som bragtes att rotera genom att ånga fick strömma ut genom ett par från kulan utgående vinkelböjda rör. Denna konstruktion kom dock i praktiken aldrig att användas för nyttigt arbete. Det enda turbinen användes till var att få marionetter att dansa runt, eller att få tempeldörrar att öppna sig liksom av sig själva när man tände elden på t. ex. ett altare. Sådant imponerade på den fäkunniga hopen och så kunde tekniken tjäna dunkla religiösa motiv.

Vad gjorde nu Heron med alla sina övriga uppfinningar. Ja, han gjorde egentligen ingenting. Men här disponerade ju Antikens människor över en drivkraft, som skulle komma att sätta vår tids människor i stånd att fara över

oceanerna med stora maskindrivna fartyg samt att driva stora fabriker eller kraftstationer för tillfredsställandet av människornas olika behov eller resurskrav.

Varför utnyttjade Herons samtid inte hans maskiner

Men varför var det nu så? Varför utnyttjade Herons samtid ej dessa möjligheter? Ja, den enklaste förklaringen är väl den, att i vetenskapens historia har det alltid varit ett oändligt stort avstånd mellan upptäckten av nytt vetande och deras praktiska användning. Den mänskliga intelligensen var i forna tider långsam när det gällde att fullfölja upptäckter, så länge ett behov inte fordrade det, eller att ett nödtvång inte uppstod, eller t.ex. föranleddes av att ett krig utbröt. Man hade fördomar beträffande det manuella arbetet, det var dömt som slavgöra. Denna inställning hämmade och kvävde den tillämpade mekanikens uppfinningar. De här fördomarna var förbundna med slaveriets existens. Den fysiska arbetskraften gällde för ingenting. Den arbetskraftsreserv som slavarna utgjorde var outtömlig och bottenlös. Varför då ersätta slavarna med maskiner???

Åsnedrivaren – Donkeymannen

På detta sätt fortsatte människorna att leva under flera tusen år till dess att vindkraft och vattenkraft började att utnyttjas till hjälp i det dagliga slitet. I sina kanaler använde bl. a. holländarna åsnor, för att dra pråmar och fartyg genom kanalerna. Åsnorna drevs av åsnedrivare "Donkeymens". Så småningom ersattes åsnorna av små ångmaskiner som vinschade fram fartygen. Skötarna av dessa maskiner behöll sin status som "Donkeymen". När sedan de små ångdrivna hjälppaggregaten började begagnas i de havsgående fartygen följde naturligt titeln "Donkeyman" denne maskinskötare och användes även i våra dagar som sjötitel. Så småningom blev kraftproduktionen mera organiserad och krävde då följaktligen organiserad ledning. Inom sjöfarten gick utvecklingen mot att segelfartyg ersattes av fartyg försedda med bränsleslukande maskiner.

Maskinskötaren – Maskinisten

Ångmaskiner och förbränningsmotorer utnyttjades för såväl framdrivning av fartygen, som för drift av allt mer sofistikerad hjälpapparatur. Maskinskötaren/maskinisten fick en mer ansvarsfull roll ombord och blev med tiden "chiefen", som hade ansvaret för allt det maskinella ombord.

Det är här den mer konkreta utbildningen smyger sig in i maskinfolkets medvetande. I detta skede; tidpunkten kan skrivas till medio av 1800-talet, hade startats en typ av navigationsskolor, vid vilka behörighetsexamen som maskinbefäl kunde avläggas. Här börjar en tid av organisatorisk karaktär för de människor som tagit sjölivet som sitt.

Svenska Maskinbefälsförbundet

Det kan då vara lämpligt att erinra om det Svenska Maskinbefälsförbundets jubileums bok, som beskriver maskinbefällets arbetssituation under åren 1848 till 1951.

"FRÅN MACHINISTSAMFUNDET 1848 TILL SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRBUNDET 1951"

Så lyder titeln på den bok, som enligt förbundets mening skulle utkommit 1948 med anledning av att 100 år förflutit sedan maskinbefälet började sin organiserade verksamhet. Bokens författare, förbundsordföranden Anders Söre fick mycket berömmande pressrecensioner för det oerhörda arbete, som han nedlagt. Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning konstaterade bl. a. följande: "*En mödosam vandring från mörker till ljus av hård, ja stundom bitter kamp mot okunnighet, förstockad konservatism och kollegial avundsjuke*". Det är vad som avslöjas i den fascinerande minnesskriften över Svenska Maskinbefälsförbundets öden och äventyr. I en utförlig artikel på två hela sidor skrev Ny Tid under rubriken "**På utflykt med Ångmachinister**" följande: "*Att bläddra i den digra volymen, det är att förlora sig i ett stycke svensk kulturhistoria av unikt slag*". Det finns många guldkorn att vaska fram ur dessa 700 sidor om en av världens äldsta fackföreningar. Annat är, som sig bör, torrt och tråkigt. Skriften ställer vår tids eleganta sjöingenjörer i intressant relief mot den "*gamla goda tidens*" sotiga ångbåtsmachinister"

Ångmaskinen tidigt i bruk i Sverige

Apropå ånga, är det ytterst få, som är medvetna om att den svenska ångteknikens historia går mer än 250 år tillbaka i tiden. Det är inte länge sedan, som det blev internationellt bekant att den första verkligt utförliga beskrivningen av en ångmaskins konstruktion och verkningsätt publicerades av en svensk. Det var Märten Triewald, som 1734 utgav skriften "**Kort beskrifning om Eld- och**

Luftmachin wid Dannemora Grufvor". Denna maskin torde vara den tredje utanför Englands gränser och detta är bevis nog för Triewalds framsynthet och djärvhet.

Från sjöångmaskin till dieselmotor

Ångpannan var placerad direkt under cylindern i vilken ångans kondensering skedde. Drivkraften erhöles vid dessa "**Eld- och Luftmachiner**" genom att atmosfärtrycket verkade på kolvens översida sedan vakuum uppstått i cylindern efter direktinsprutning i densamma av kylvatten. Omkastningen av de ventiler, som styrde och släppte in ånga resp. kylvatten, skedde automatiskt och reglerades av en anordning direktkopplad till den stora balansen. Maskinen vid Dannemora gjorde "**14,15,16 slag eller lyftningar om minuten.**" Uttrycket "**slag**" motsvarar säkerligen det intryck som åskådaren/åhöraren förnam då kolven vid kondensationen dunsade i botten. I England fortsatte ångmaskinens förbättring under 1700- och 1800-talet främst genom James Watts epokgörande konstruktion/uppfinning av ytkondensorn. Den till Sverige inflyttade skotten Samuel Owen började 1818 från sin verkstad på Kungsholmen i Stockholm att leverera ångmaskiner för såväl stationärt som marint bruk. Under de följande 20 åren levererades ett 30-tal sjöångmaskiner bl.a. en maskin till roslagsskutan "**THE WITCH OF STOCKHOLM**".

Sveriges främste tillverkare av sjöångmaskiner blev emellertid Motala Verkstad, som fram till 1920 hade byggt c:a 900 stycken sjöångmaskiner. Årtionden hade lagts till årtionden, maskinerna blivit större och kraftigare, fartygen byggts större, kolet förblev dock för lång tid det dominerande bränslet trots upptäckten av de stora oljefyndigheterna borta i västern 1858. Oljan skulle ju redan på ett tidigt stadium kunnat göra eldningen ombord betydligt mindre arbetskrävande. Ångpannorna fortsatte dock att eldas med det arbetskrävande kolet.

Först i och med att dieselmotorn vid 1800-talets slut såg dagens ljus började en ny epok för maskinbefälet ombord. Under lång tid kom många maskinbefäl att envist hålla fast vid de alltmer förbättrade ångmaskinerna. Så småningom kom också ångturbinerna in i bilden. Jämsides med denna utveckling trängde sig dieseldriften obönhörligt in i maskinrummen och fler och fler maskinbefäl drog sig över till motorfartygen. Under alla omständigheter kom den tekniska

utvecklingen inom fartygens framdrivningsområde att kräva mer omfattande kunskaper inom maskinistskrået.

År 1912, ett märkesår

Dieselmotorns stora genombrott inom sjöfarten skedde år 1912 då det danska fartyget M/S SELANDIA och den svenska M/S SUECIA levererades. De försågs båda med två stycken 4-takts dieselmotorer om vardera 1250 resp 1000 HK.

Fartygsinspektionen omorganiserar

Statsmakterna började nu att ägna intresse åt bemanning och befälsföring inom den svenska handelsflottan och när Fartygsinspektionen under 1900-talets första decennier skulle utvecklas, vållade detta en hel del huvudbry beträffande den kompetens, som inspektionens chef skulle besitta. Inom sjösäkerhetskommittén ingick kaptener, som hävdade att chefen skulle vara nautiker (Sjökapten). Departementschefen framhöll emellertid att den blivande chefen för Fartygsinspektionen borde äga både skeppsbyggeri- och maskinteknisk högskoleutbildning. Dessutom ansåg han att ytterligare en person med samma tekniska utbildning skulle tillsättas för att kunna vikariera för chefen och skulle tituleras Förste byråinspektör och erhålla en årslön av 5600:- kronor. Ytterligare en Byråinspektör med nautisk kompetens, skulle anställas. Departementschefens uppfattning var att kraven från skeppsbyggeri och maskintekniken i framtiden skulle bli mer betungande och krävande än de uppgifter, som skulle komma att läggas på den nautiska sakkunskapen, varför han föreslog en årslön på 3600:- kronor för denne.

I och med att kraven nu från statsmakterna sattes högre även på utbildningsnivån för maskinbefälen, diskuterades också maskinbefälets rangställning ombord. Redan 1927 diskuterades "Sjöingenjörstiteln" i Svenska Maskinbefälsförbundets tidskrift, och i ett sakkunnighetsbetänkande föreslogs också 1929, att maskinister av 1:a klass skulle ha rätt till titeln Sjöingenjör. När frågan hade diskuterats inom Kommerskollegium hade dock representanter från Marinen och Teknologföreningen bestämt motsatt sig varje benämning vari ordet "Ingenjör" ingick. Från Maskinbefälsförbundets sida drevs frågan vidare, och speciellt då från 1940 initierad av tillträdande förbundsordföranden Anders Söre.

Hans strävanden kröntes till slut med framgång i och med Kungl. Maj:ts Kungörelse daterad 10 november 1950.

Den svenska fartygsflottan i mitten av 1900-talet

1951 var i flera avseenden ett betydelsefullt år. Den svenska handelsflottan hade då vuxit till c:a 2 milj. DWT fördelat på en stor mängd rederier, där de största var:

| | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| Broströmsrederierna | med 70 fartyg på totalt 437000 DWT |
| Transrederierna | med 37 fartyg på totalt 315000 DWT |
| Rederi AB Nordstjernen | med 34 fartyg på totalt 260000 DWT |
| Trafik AB Grängesberg - Oxelösund | med 19 fartyg på totalt 153000 DWT |
| Svea rederierna | med 59 fartyg på totalt 116000 DWT |
| Rederi AB Svenska Lloyd | med 32 fartyg på totalt 93000 DWT |

I dag finns dock inget av dessa rederier kvar.

De mest uppmärksammade linjefartygen vid denna tidpunkt var Rederi AB Nordstjernans Seattle-serie och Transrederiernas Molnbåtar. Dessa var de erkänt snabbaste och vackraste fartyg som hade byggts och verkliga skönhetsupplevelser för den tidens sjöfolk. Seattle-serien utrustades med två stycken 7-cylindriga dubbelverkande MAN-motorer och Molnbåtarna med två stycken 8-cylindriga Götaverken. Maskinstyrkan låg omkring 14000 EHK totalt i de förstnämnda och omkring 14600 EHK i de senare fartygen. Båda fartygstyperna hade ett dödviktstonnage på c:a 9000.

En gigant inom bulkfarten var Broströms rederiernas M/S Svealand, byggd 1925, och som typfartyg tillsammans med sin krigsförlista syster M/S Amerikaland var cirka 40 år före sin tid. M/S Svealand gick i malmfart i 25 år mellan USA:s ostkust över till Cruz Grande där lastningen av 20.000 ton tog 90 minuter. M/S Svealand var kvar inom Broströms i 43 år. Dessa fartyg framstår som mycket goda exempel på skeppsredare Dan Broströms förutseende och känsla för "Shipping".

Den svenska sjöfartsnäringen blir marknadsledande

Även efter andra världskriget fick den svenska handelsflottan, i konkurrens med den USA-stödda norska, en flygande start tack vare att situationen var väl och framsynt tillrättalagd. Under 50-talet började emellertid de svenska driftskostnaderna att öka betydligt snabbare än konkurrenternas. Detta medförde att de stora rederierna som hade gott om pengar genomförde en utveckling, som i ett slag gjorde den svenska sjöfartsnäringen till marknadsledande. Under denna period "föddes" den kombinerade Bil- och Passagerarfärjan, Ro/Ro-fartyget och dess lasthantering, specialfartyg för bilar, paragraffartyget o.s.v. Allt detta är exempel på teknikutveckling som svenska varv och svenska rederier var ensamma om.

Maskinbefälsutbildningen

Tittar man nu tillbaka på utbildningen, så utexaminerades den förste maskinisten i vårt land år 1851. 100 år senare, år 1951 utexaminerades den förste Sjöingenjören. Det var på hösten år 1950 som Kungl. Maj:t fastställde att person, som avlägger högsta maskinbefälsexamina skulle erhålla titeln Sjöingenjör. Samtidigt ändrades namnet på de skolor, där denna examen avlägges, från Navigationsskola till Sjöbefälsskola. Kungl. Maj:ts beslut innebar också att maskinbefäl, som avlagt 1:e maskinistexamen eller övermaskinistexamen, också skall anses vara sjöingenjörer. I denna första lilla grupp examinander kan vi bl. a. återfinna vår medlem Charles Bexander som vid detta tillfälle kom att som knappt 23-åring bli den yngste sjöingenjören.

Sjöingenjörssällskapet bildas

Någon månad efter det Kungl. Maj:t beslutat att fastställa sjöingenjörstiteln kom några av våra gamla maskinistveteraner att diskutera det gamla önskemålet om bildandet av någon form av maskinistsällskap. Anders Söre, då ordförande i Svenska Maskinbefälsförbundet och Gunnar Fernandi, voro ett par av eldsjälarna bakom funderingarna. Dessa båda herrar fortsatte diskussionerna kring möjligheterna att bilda en sällskaplig förening till ömsesidig trevnad för sjöingenjörer. Den 29 december 1950 förverkligades också tanken och man beslöt att kalla till ett konstituerande sammanträde för att bilda en förening, som döptes till "Sjöingenjörssällskapet". Det föreslogs att rätt till ledamotskap skulle äga förutom sjöingenjörer även med dessa sympatiserande personer.

Av hela antalet ledamöter skulle minst 6/10 vara sjöingenjörer. Detta konstituerande sammanträde ägde sedan rum onsdagen den 30 januari 1951 kl. 19.30 i Hotell Malmens klubblokaler. Vid sammanträdet antogs även dess föreslagna namn plus tillägg, varför föreningen kom att kallas "Sjöingenjörssällskapet i Stockholm". Vidare stadfästes sällskapets ändamål samt antogs stadgar. Dessa första stadgar finnes angivna i slutet av denna historieskrivning, men stadgarna har under åren modifierats något, men bildarnas andemening har dock bibehållits. För att celebrera sällskapets tillblivelse serverades en supé bestående av sandwiches, varmrätt, vatten eller öl efter önskemål samt kaffe. Priset för supén var kr. 8:50. Eventuella starkare drycker betalades särskilt. Bertil Ahlgren var för kvällen den samordnande.

Förteckning över de vid sammanträdet deltagande följer nedan:

| | | |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| <i>Carl Olof Andersson</i> | <i>Bror Hallberg</i> | <i>Axel Hamner</i> |
| <i>Ivar Hertzberg</i> | <i>K. G. Jansson</i> | <i>Oscar Johansson</i> |
| <i>Birger Jonsson</i> | <i>Karl Einar Larsson</i> | <i>Bo Linderstam</i> |
| <i>Harry Lycke</i> | <i>Lennart Rogstrand</i> | <i>Torsten Sonesson</i> |
| <i>F. Wigg</i> | <i>B. P. Gordh</i> | <i>Arne Gellermark</i> |
| <i>Gustaf Robert Schedin</i> | <i>Bertil Ahlgren</i> | <i>Anders Söre</i> |
| <i>Gunnar Fernandi</i> | | |

Sjöingenjörssällskapet avhöll sedan sitt första ordinarie medlemsmöte den 23 januari 1952. Under de första åren ordnades en del sammankomster varvid ledamöternas damer även deltog. Som exempel på sådana festlokaler kan bl. a. nämnas Hotell Eden, Långa Raden på Skeppsholmen, Carlton Hotell, Sjöfartshotellet och Hotell Gillet varvid omväxlande bjöds på vårmiddag eller gåsmiddag. Priset för dessa middagar hölls som regel överkomligt lågt. T. ex. vid gåsmiddagen på Hotell Gillet den 24 november 1966 bjöds deltagarna på en meny bestående av sandwiches, gås, glass med spettekaka och kaffe exklusive drycker och service till ett pris av kr. 29:50 Dessa middagar med damer upphörde emellertid efter hand. Dock hölls 20-års jubileumsmiddagen tillsammans med damer på Operakällaren fredagen den 28 oktober 1971 med god anslutning.

Medlemsrekryteringen

Under det första decenniet fick sällskapet många nya medlemmar, som rekryterades främst bland inspektörer från ett flertal av Stockholmsrederierna, men också representanter från skeppshandlare, Stockholmsvarv och maskinfirmor. Även några inspektörer från Sjöfartsverket anslöt sig till sällskapet. En av de verkligt pådrivande krafterna vid denna medlemsvärvning var ingenjör Lars Åke Ericson vid Specialmaskiner i Stockholm. Tyvärr försvann dock efter hand många medlemmar. En av orsakerna till detta var säkerligen en bristande uppföljning av medlemsregistret. Detta resulterade i att många medlemmar uteblev från sammanträdena. Man kan utan överdrift påstå att sällskapet höll på att bli ett sällskap endast för inbördes beundran.

De gamla ordförandenas försök att hålla liv i sällskapet

De under de första decennierna fungerande ordförandena Gunnar Fernandi, Einar Larsson och Gösta Lion gjorde nog allt vad som stod i deras makt att hålla liv i sällskapet. Försök gjordes med att förlägga sammankomsterna till populära lokaler, av vilka bl a kan nämnas Stortorgskällaren, Hotell Malmen, Salénhusets Restaurang, Civilekonomernas Restaurang samt Sjöfartsklubben Kaknäs, men utan nämnvärt resultat.

De traditionella ärtmiddagarna blev även informationskvällar

Under Gösta Lions ordförandeskap började diskuteras möjligheter att bjuda in någon representant från sjöfartsintresserade företag eller föreningar för att berätta om nyheter eller utveckling av tekniken inom sjöingenjörernas intresseområden. Undertecknad erhöll då styrelsens uppdrag att berätta om det företag jag representerade, Nohab i Trollhättan, våra multimaskinerier och system för reglerteknik. Försöket utföll mycket lyckligt och till detta sammanträde infann sig över 40 av sällskapets medlemmar, vilket var över förväntan.

Ordförandeklubban

I sällskapets ägo finns en ordförandeklubba, troligen utförd i sjödränkt ek och prydd med en Sjöingenjörssring i guld samt en prydnadsände i något ljust material. Klubban är tillverkad och skänkt till sällskapet av någon av våra medlemmar, troligen någon av de gamla isbrytarmaskinisterna.

Vem det kan ha varit är emellertid osäkert. Är det därför någon av läsarna, som vet något om denna vackra klenod och hur den kom i sällskapets ägo, så är vi mycket tacksamma för den hjälpen och vill gärna få ta del av vad Du vet.

Avslutning

Detta första försök, att i samband med våra ärtmiddagar även bjuda på information inom vår intressesfär, kom därför att fortsättas och har under årens lopp givit medlemmarna mycket nyttig information. Det har också medfört att medlemsantalet under åren visat en ständigt uppåtgående tendens.

De vid sällskapet bildande den 30 januari 1951 antagna stadgarna återges här på nästa sida in exten'so.

STADGAR för Sjöingenjörssällskapet i Stockholm

§ 1

Sällskapets ändamål är att sammanföra personer, som skaffat sig sjöingenjörutbildning och med dessa sympatiserande personer.

§ 2

Av hela antalet ledamöter måste 6/10 vara sjöingenjörer.

§ 3

För vinnande av medlemskap fordras rekommendation av ledamot i sällskapet. För inval kräves enhälligt beslut av vid sammanträde närvarande medlemmar.

§ 4

Medlemsavgiften bestämmes och erlägges vid årssammanträdet.

§ 5

Sällskapets angelägenheter handhaves av styrelse bestående av minst 3 personer, ordförande, kassör, sekreterare och en klubbmästare, vilka vid varje årssammanträde väljes för ett år i sänder.

§ 6

Alla val förrättas genom röstning.

§ 7

Upplösning av sällskapet kan endast ske om å sammanträde vartill särskild kallelse uttryckligen måste upptaga denna frågas förekomst, minst 2/3 av sällskapet så besluta. Härvid beslutas även om förfarandet vid eventuella tillgångar.

§ 8

Medlem i Sjöingenjörssällskapet, som genom sitt uppträdande eller handlingar befinnes ha skadat Sällskapet anseende eller intressen, kan uteslutas med en enkel majoritet. Därest beslut därom fattas å sammanträdet där minst hälften av Sällskapets medlemmar är närvarande.

Dessa stadgar har i olika omgångar reviderats och dess aktuella lydelse återfinns i medlemsmatrikeln.