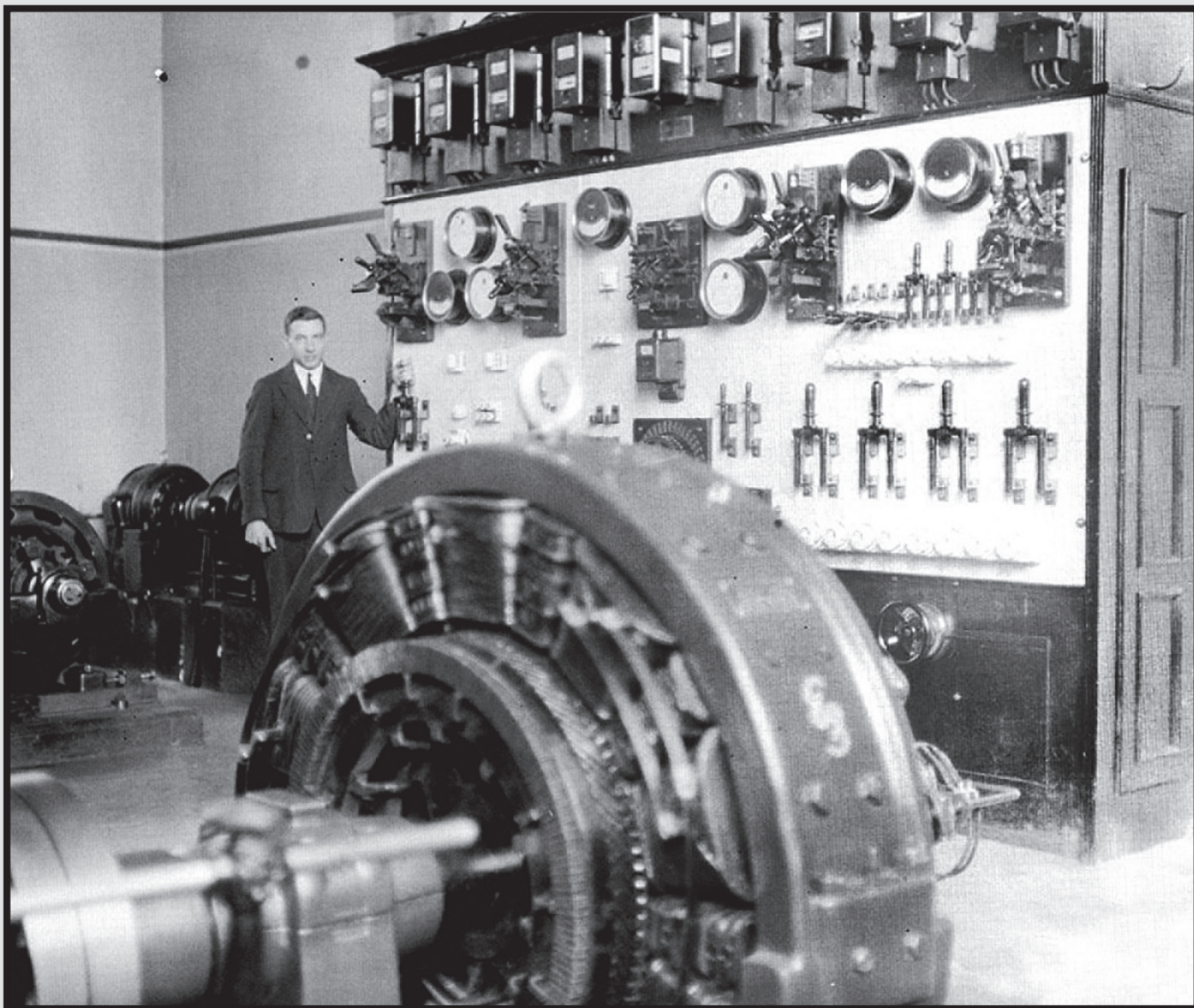


SAGA

VÉLSTJÓRASTÉTTARINNAR

Á ÍSLANDI



SIGURGEIR GUÐJÓNSSON

© VM, 2017. Sigurgeir Guðjónsson.

Öll réttindi áskilin. Bók þessa má eigi afrita með neinum hætti, svo sem ljósritun, prentun, hljóðritun eða á annan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

Hönnun kápu: Janus Sigurjónsson

Hönnun og umbrot: Janus Sigurjónsson

Myndritstjóri: Hallveig Kristín Eiríksdóttir

Prófarkalestur: Jóhann G. Frímann

Prentvinnsla: GPS group, Slóveníu

ISBN: 978-9935-24-102-3

SAGA
VÉLSTJÓRASTÉTTARINNAR
Á ÍSLANDI



2017

AÐ VARÐVEITA SÖGUNA

Í amstri dagsins tókum við sem sjálfsögðum hlut þeim gæðum sem við höfum allt í kringum okkur og hugsum of lítið um hvað liggur á bak við þau, hvernig þau urðu til. Það er ekki svo að öll okkar gæði hafi orðið til af sjálfu sér, af engu. Þau hafa oft orðið til með tækniþróun, samhliða baráttu launafólks um bætt kjör.

Til þess að sagan gleymist ekki, eru það ómetanleg verðmæti að koma bók sem þessari í verk og reyna að skila sögu vélstjórstéttarinnar til komandi kynslóða og einnig fyrir okkur hin. Það eru fáar stéttir sem hafa komið að eins mörgum greinum atvinnulífsins í gegnum áratugina og vélstjórstéttin, hvort sem er til lands eða á sjó. Að breytast úr fátæku samfélagi með einhæfu atvinnulífi þar sem mest allt var unnið með höndum og yfir í tæknivætt samfélag sem byggir á atvinnugreinum þar sem vélbúnaður hefur verið settur upp og keyrður af vélstjórum, hefur verið þjóðinni mikils virði. Það er ekki síst þess vegna að við erum á þeim stað sem við erum í dag með íslenskt samfélag og atvinnulíf í fremstu röð og á flestum sviðum í heiminunum.

Félagsmál, kjarabaráttu, menntamál og breyttir atvinnuhættir eru hryggjarstykkið í sögu allra stétta og öllum þeim þáttum eru gerð góð skil í bókinni.

Dæmi um sífelldar breytingar er að við útgáfu þessarar bókar verður hún prentuð í fáum eintökum, aðallega fyrir bókasöfn og til gjafa. Bókin sjálf verður sett upp sem rafbók og verður aðgengileg öllum sem hafa áhuga á að lesa hana í tölvutæku formi á netinu. Það er mjög ánægjulegur áfangi að félagið sé að koma þessari sögu frá og það er metnaður stjórnar VM að halda áfram að sinna því að skila sögu starfsgreina okkar til komandi kynslóða, svo sagan gleymist ekki.

Fyrir hönd stjórnar VM þakka ég öllum sem að gerð þessarar bókar komu og þá sérstaklega höfundinum, Sigurgeiri Guðjónssyni sagnfræðingi, myndritstjóranum, Hallveigu Kristínu Eiríksdóttur, og Valgeiri Ómari Jónssyni sem sá um utanumhald fyrir VM.

Guðmundur Ragnarsson,
formaður VM – Félags vélstjóra og málmtæknimanna.

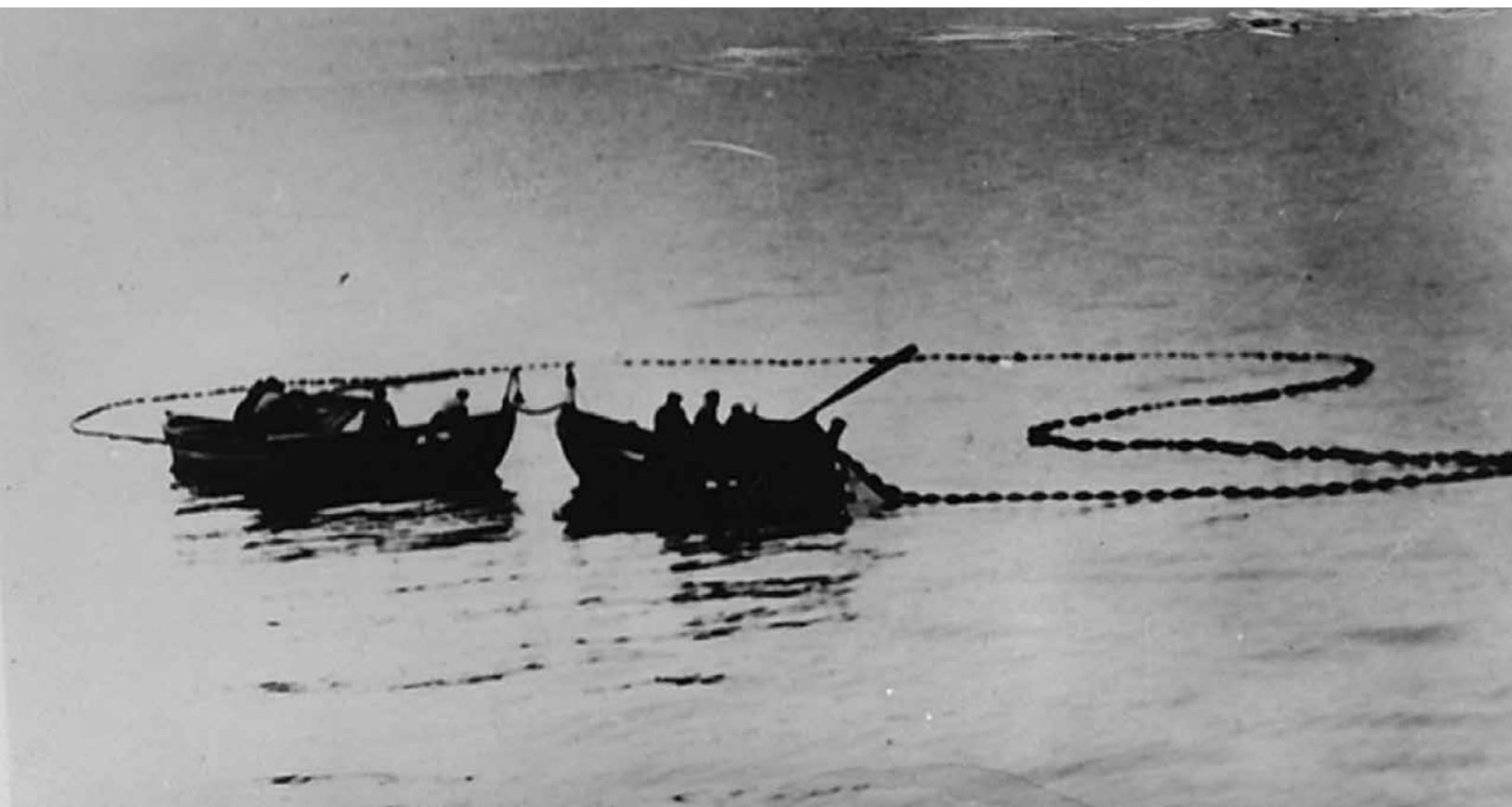
*Í ritnefnd voru Ásgeir Guðnason, Georg Árnason, Páll Magnússon,
Sævar Örn Kristjánsson og Þorbergur Þórhallsson.*

EFNISYFIRLIT

Atvinnubylting á Íslandi undir lok 19. aldar og fram á fyrstu ár 20. aldar.....	10
Stofnun Vélstjórafélags Íslands.....	18
Kjaramál árin 1909-1936.....	34
Skólamál: Árin 1909-1939.....	66
Styrjaldarárin.....	84
Kjaramál eftir stríð.....	96
Skólamál eftir 1937	134
Mótorvélstjórafélag Íslands: MFÍ.....	174
Sameinuð félög.....	188
Landshlutafélög	234

1. kafli

ATVINNUBYLTING Á ÍSLANDI
UNDIR LOK 19. ALDAR OG
FRAM Á FYRSTU ÁR 20. ALDAR



Árið 1866 fór Þóra Pétursdóttir (biskups) til Kaupmannahafnar með fjölskyldu sinni á gufuskipinu Arctures. Sigrún Pálsdóttir sagnfræðingur, höfundur ævisögu Þóru, gefur sér að einn ferðafélaginn sýni Þóru og systur hennar „vélina sem knýr skipið áfram“.¹ Þetta er vel til fundið hjá höfundinum og sýnir eitt af því sem var líklegt til að vekja áhuga systranna á ferðalaginu yfir hafið. Skipið hét áður Victor Emanuel og var fyrsta gufuskipið sem var í reglulegum ferðum til Íslands.² Eigandi skipsins, C. P. A. Koch, og danska dómsmálaráðuneytið höfðu gert með sér samning og samkvæmt honum áttu ferðirnar að vera sex talsins ár hvert.³ Þetta voru mikil umskipti og sýnir að þær tæknibreytingar sem átt höfðu sér stað í nágrennalöndunum höfðu sín áhrif á Íslandi. Ekki þurftu landsmenn að bíða lengi eftir frekari umskiptum. Á síðasta áratug 19. aldar voru gufuknúnir flóabátar gerðir út frá Reykjavík og Ísafirði.⁴ Einnig fylgdi mikil vélvæðing hvalveiðum Norðmanna á Vestfjörðum undir lok 19. aldar og síðar á Austfjörðum eftir aldamótin 1900.

1 Sigrún Pálsdóttir, *Þóra biskups og raunir íslenskrar embættismannastéttar 1847-1917*, bls. 26.

2 *Þjóðólfur*, 1. maí 1858, bls. 81.

3 Heimir Þorleifsson, *Póst saga Íslands 1776-1873*, I. bindi, bls. 444.

4 Gufuskipið Ásgeir hjá Ásgeirsverslun fór á milli hafna í Ísafjarðardjúpi. Fischerverslun í Reykjavík hafði gufuskipið Elínu á sínum snærum sem fór á milli hafna við Faxaflóann. Jón P. Þór, „Vélvæðing í íslenskum atvinnuvegum í upphafi 20. aldar“, *Iðnbylting á Íslandi. Umsköpun atvinnulífs um 1880-1940*, bls. 39.



Langeyri í Álftafirði við lok 19. aldar

Fyrsta hvalstöðin var reist á Langeyri í Álftafirði árið 1883. Sú næsta reis á Sólbakka við Flateyri árið 1889 og var hún starfrækt til ársins 1901. Eigandi hennar var hlutafélagið Skjærnes í Osló og var Hans Ellefsen í fyrirsvari fyrir félagið. Áhrif hvalveiðistöðvarinnar á Sólbakka voru margvísleg á mannlífið í Önundarfirði. Íbúarnir þekktu ekki vélar en hér komust þeir í kynni við vélvæddan stórrekstur. Það fylgdi meðal annars rekstrinum að koma upp stórum lýsiskötlum og þurrkúsum sem ákveðnir vélameistarar höfðu umsjón með að setja upp og síðan eftirlit með þegar vinnslan hófst. Við hvalveiðistöð Ellefsens á Sólbakka á Flateyri var norskur vélamaður, Carl Svendsen. Hann kom með Ellefsen til landsins og setti upp smiðjuna á Sólbakka. Ólafur Sveinsson frá Flateyri, sem síðar varð fyrsti vélfræðiráðunautur Fiskifélagsins (1884-1957), hóf námsferil sinn hjá Svendsen. Einnig má nefna Pétur Guðmundsson (1878-1930) frá Holti og Jakob Bjarnason (1888-1933) frá Flateyri. Þeir störfuðu síðar sem vélstjórar á ýmsum skipum. Við hvalveiðistöðina í Framnesi í Dýrafirði starfaði norskur vélamaður (Hínreksen). Einn þeirra sem lærðu hjá honum var Guðbjartur Guðbjartsson frá Læk í Dýrafirði, áður hafði hann kynnst meðferð gufuvéla á hvalbátum Ellefsens.⁵

⁵ Jón Páll Halldórsson, „Vélsmiðjur á Ísafirði fyrstu fimm áratugi þessarar aldar“, *Ársrit Sögufélags Ísafirðinga*, 1985, bls. 37.

Frá níunda áratug 19. aldar höfðu Íslendingar fylgst með gufutogurum Englendinga víða uppi við landið. Togarinn Coot var fyrsti togarinn í eigu Íslendinga og kom hann í heimahöfn í Hafnarfirði snemma árs 1905. Í fyrstu veiðiferðinni voru vélstjórnir enskir: Thomas Priestley og W. H. Yarding. Eftir viðgerð á togaranum í Englandi í byrjun júní tóku danskir vélstjórnar við, en voru aðeins yfir sumarið. Þá var Ólafur Jónsson ráðinn en hann hafði verið kyndari á norskum skipum og var próflaus en fékk undanþágu sem Hannes Hafstein ráðherra undirritaði. Fyrirnefndur Guðbjartur Guðbjartsson var ráðinn annar vélstjóri á byrjun næstu vertíðar. Þetta var fyrsta íslenska gufuskipið sem var mannað Íslendingum. Árið 1907 varð Guðbjartur síðan yfirvélstjóri á Jóni forseta, fyrsta íslenska togaranum sem smíðaður var fyrir Íslendinga.⁶

Í gegnum aldirnar höfðu sjósóknarar treyst á styrk þeirra er beittu árunum við strendur landsins. Þess voru dæmi að menn reyndu að snúa sig frá þeim takmörkunum. Magnús Einarsson, bóndi og varaþingmaður á Hvilft við Önundarfjörð, skrifaði bréf til Jóns Sigurðssonar árið 1848 og spyr um svokallaða „skrúfu“ sem mætti nota í staðinn fyrir árar og biður Jón um að útvega sér upplýsingar um þetta undratæki og „skrúfbátana“.⁷ Hér má minna á að ennþá voru um 50 ár þar til vél var sett í íslenskan fiskibát.⁸ Seinna flutti Magnús á Hvilft til bróður síns Ásgeirs, sem bjó á Þingeyrum í Húnaþingi. Þar reyndi hann sjálfur fyrir sér með að smíða vélbúnað í árabáta og nefndi róðravél.⁹ Ekki er ólíklegt að fréttir af þessum tilraunum hafi borist norður á Strandir. Á sjötta áratug 19. aldar reyndi Þorsteinn Þorleifsson á Kjörvogi á Ströndum fyrir sér með róðravél úr timbri.



Maður við árabát undir lok 19. aldar

Róðravélin reyndist þökkalega í logni, en einhverju sinni þegar sjógangur var nokkur og Þorsteinn réri einn með tréstrákum sínum, sem hann kallaði svo, komu gallarnir í ljós. Þorsteinn stýrði bátnum en strákarnir réru. Þótt vindurinn ykist héldu þeir sama hraða og áður, því þeir höfðu bara einn hraða og gátu ekki slakað á. Smaug báturinn nú í gegnum öldurótið af svo miklum krafti að engu munaði að hann fylltist af sjó. Þorsteinn hljóp þá til, braut handlegg annars stráksins, greip árina og réri á móti hinum. Með því móti náði hann landi að lokum, en taldi það hafa verið mikla heppni. Eftir þennan atburð notaði Þorsteinn aldrei róðravélin.¹⁰

6 Ásgeir Jakobsson, *Kastað í Flóanum: upphaf togveiða við Ísland og sagan af Coot*, bls. 197.

7 Kjartan Ólafsson, „Firðir og fólk 900-1900“, *Árbók Ferðafélags Íslands 1999*, bls. 378.

8 Fyrstu tilraunir varðandi skipsskrúfur í gufuskip hófust skömmu eftir aldamótin 1900, sbr. skipið *Duncaster* sem Englendingurinn Shorter hannaði árið 1802 og sigldi eftir Thames. Árið 1804 hannaði Bandaríkjamðurinn Oberst Stewens í New York lítið skip með skrúfu. „Nokkur orð um skipsskrúfuna“, *Ársrit Vélstjórnafélags Íslands*, 1. töl., 5. árg., bls. 91, Lausleg þýðing úr Norsk Maskintidende.

9 Kjartan Ólafsson, „Firðir og fólk 900-1900“, *Árbók Ferðafélags Íslands 1999*, bls. 379.

10 Hallgrímur Gíslason, *Klémsmiðurinn á Kjörvogi Þorsteinn Þorleifsson*, bls. 49.



Austfirðingar létu ekki sitt eftir liggja þegar kom að útgerð vélbáta. Bjólfur NS 9 var einn af fyrstu vélbátum Íslendinga. Báturinn var smíðaður í Danmörku árið 1904 úr eik og furu fyrir Stefán Th. Jónsson kaupmann á Seyðisfirði. Bjólfur var 6 tonn, með 6 ha Dan-vél

Á árunum 1886-1887 reyndi ónafngreindur maður fyrir sér með róðravél í Reykjavík sem knúin skyldi með handaflí. Hann leitaði til Gísla Finnssonar járnsmiðs varðandi aðstoð. Vélin reyndist hinsvegar of þung þegar hana skyldi hreyfa, tveir menn entust aðeins skamma stund við verkið. Þegar best lét í logni var nokkurt skrið á bátnum, sem 6-8 menn réru. Þá reyndi annar maður, Guðbrandur Þorkelsson verslunarmaður í Ólafsvík, að bregðast við þessum vanda og reyndi að komast hjá því að hanna slíka vél með því sem gæti þyngt hana. Það gekk ekki eftir og var vélin lítt nothæf.¹¹

Fyrstu mótoraferksmiðjurnar á Norðurlöndum voru stofnsettar í Danmörku, Dan verksmiðjan í Kaupmannahöfn árið 1894 og Alpha verksmiðjan í Friðrikshöfn árið 1897.¹²

Í Önundarfirði, Súgandafirði og Dýrafirði höfðu héraðsmenn séð danska kúttara frá Esbjerg sem stunduðu kolaveiðar fram undir 1900. Þetta voru kúttarar með hjálp-arvél er höfðu með sér vélbúnaðar skektur til aðstoðar við veiðarnar.¹³ Þetta spurðist út og einn af þeim sem lét af því verða að prófa mótoraferðar var Árni Gíslason. Alda-mótaárið vann hann að því fá mótoraferð í sexæring sinn sem hann átti með Sophus Nielsen kaupmanni, en Jörgen bróðir þess síðarnefnda bjó í Esbjerg og var starfs-maður mótoraferksmiðju C. Möllerups. Jörgen sá um að senda bátavél til Ísafjarðar. Báturinn fór síðan sína fyrstu sjóferð búinn mótoraferð á pollinum á Ísafirði þann 29. nóv. 1902 og nýttist vel á næstu vetrarvertíð.¹⁴

Margir örðugleikar voru á því að koma þessu í framkvæmd og töluvert margt vantaði hér til allra hluta, sem nota þurfti við að setja vélinu í bátinn. Hér vantaði alla reynslu hvernig útbúa ætti bátinn sem tryggilegast undir vélinu; 27 dagar gengu í þetta. Þá var byrjað að reyna vélinu, var það gert snemma morguns, fyrir fótaferðartíma, því ekki var frítt um að narrast væri að þessu, og voru margir vantrúaðir á þetta og töldu ekki líklegt, að þetta yrði hægt að nota til fiskveiða,¹⁵

En sjósóknararnir þurftu að reyna fyrir sér og vega og meta aðstæður á hverjum stað. Inn-Djúpsmenn brúðu bilið á milli arabátatímabilsins og mótoraferðanna með utan-borðsvélum sem gengu undir nafninu „rassmótoraferð“. Þetta voru sænskar Penta vélar. Vélararnar voru festar á slár sem boltaðar voru á skut bátanna. Frá slánum voru hliðar-fjalir festar fram á borðstokkana. Þessar vélar voru all kraftmiklar og höfðu þann kost að mögulegt var að lengja á þeim öxulinn með einu handtaki. Með því móti var hægt að flytja þær á milli misstóra báta eftir þörfum. Flestir áttu a.m.k. tvo báta, sexróinn bát og fjórróna skektu.¹⁶

11 Sveinbjörn Egilsson, „Hreyfiafl fyrir báta“, *Ægir*, 7. töl. 26. árg., bls. 186-187.

12 Höf. Ókunnur, „Mótoraferðutvegurinn á Íslandi 25 ára. 1902-1927“, *Ægir*, 11. töl. 20. árg., bls. 240.

13 Eyjólfur Jónsson, „Vélbátasmiðar í Önundarfirði“, *Ársrit Sögufélags Ísfríðinga*, 1996, bls. 82.

14 Árni Gíslason, *Gullkistan, endurminningar Árna Gíslasonar um fiskveiðar við Ísafjarðardjúp árin 1880-1919*, bls. 199-201.

15 Upplýsingar frá Árna Gíslasyni um fyrstu mótoraferðina. Höf. Ókunnur, „Mótoraferðutvegurinn á Íslandi 25 ára. 1902-1927“, *Ægir*, 11. töl. 20. árg., bls. 240.

16 Sæmundur Bjarnason, „Svipmyndir úr Ögurnesi og Ögurvík“, *Ársrit Sögufélags Ísfríðinga*, 1983, bls. 60-61.



Öndarfjörður
snemma á 20. öld

Auglýsing úr blaðinu
Norðurlandi á
Akureyri árið 1915

Norðurland, 13. tbl. 15. árg., bls. 142.

Til motorbátaútgærðar.

Bátaofnar, Anker, Keðjur, Keðjulásar, Pumpur, Vatnsröt úr kopar og galvaniseruð, Öllurör, Toppstycki á 4, 6 og 8 h. a. mótora, Skráflyklar, Skiftilyklar, Gangsetningskeðja, Rörtengur frá 1,80 til 12 Kr. Nippiltengur, Pakkningar alskonar, Graphitáburður í Pakkningar, Aluminiumbronce og Rautt Motorlakk, Menja, Sandpappir, Smergelljereft, Motorlampar, Smurningskönnur, Feitikkoppar af ýms stærðum, Smurningsglöð stór og smá, Trjeskráfur, Kopar í skiftiteina, Hvítmálmur, Ölfusuefni, Álfurkumartvistur og Álfurkumarklútar, Hreinsinálar, Fægiáburður, Kaðlar og Línuverk, Spilreimar og Reimalásar. Ennfremur ýms stycki í mótora. Öll motorstycki, sem ekki eru til, eru pöntuð og afgreidd um hæl. Með næstu skipum kemur: Motorlampabrennarar, Spirituskompásar, Línuspil, Línurúllur, Bambusstengur, Línubelgir, Blakkir einskonar og tvískonar og margt fleira.

Smurningsolia og vjelafeiti hvergi ódýrara.

Versl. Sn. Jónssonar.

Danmörku. Halldór var einn af fáum sem nefndur var „vélfraeðingur“ á Íslandi og kynnti hann þeim undirstöðuatriði atriði í meðferð og hirðingu véla.²⁰

Í sjálfu sér voru þetta einfaldir steinólumótorar án rafkerfis og höfðu svonefndan glóðarhaus sem hitaður var með olíuloga og nýttur sem kveikja. Þrátt fyrir einfaldleikann var ekki skrítið að sjómennirnir þyrftu leiðsögn. Íslendingar höfðu róið á árabátum í 1000 ár og þar hafði lítið breyst. Vélvæðing bátaflotans og nýting gufuaflsins fyrir togara var hin íslenska iðnbylting sem kallaði fólk úr sveitunum í vaxandi þéttbýli við strendur landsins. Smám saman jókst vélvæðingin og tók til fleiri atvinnugreina. Umfram annað var orðið nauðsynlegt að mennta nýja stétt manna sem gátu meðhöndlað vélarnar og fengið þær til að ganga. Þegar hafnargerðin hófst í Reykjavík árið 1913 fengu tveir ungir menn tækifæri til að sýna hvað í þeim bjó.

¹⁷ Kristmundur Bjarnason, „Vélbátaútgæverinn 1906-1920“, *Saga Dalvíkur*, II. bindi, bls. 307.

¹⁸ Höf. Ókunnur, „Mótoraflið í þjónustu fiskimanna“, *Ægir*, 2. tbl. 1. árg., bls. 13.

¹⁹ Páll Pálsson, „Minningar“, *Ársrit Sögufélags Ísfríðinga*, 1984, bls. 60-61.

²⁰ Reyndar er hann ekki nefndur í safnríti vélstjóra.

Á nokkrum árum settu sífellt fleiri og fleiri mótora í báta sína. Árið 1904 var fyrsti vélbáturinn gerður út frá Eyjafirði en árið 1908 voru þeir á milli 40-50.¹⁷ „Að brúka mótorbáta við þorsketaveiðar, lóðir og hákarlaveiðar, ætti að hafa mjög mikla þýðingu, jafnframt sem bátarnir ættu að vera stærri en venjulegir róðrabátar, með skýli minnsta kosti að framan, þá myndu þeir að líkindum geta sótt lengra á sjó og þar að auki tekið aflann fljótar, og borið meira.“¹⁸

En ekki var allt sem sýndist. Vélarbilanir voru mjög tíðar og stöfuðu oft af vankunnáttu, en vélgæslumenn fengu enga tilsögn í hirðingu og með-

ferð vélanna. Það var til dæmis algengt að menn gleymdu að tappa af vélunum og kæmi frostnótt fraus á svo belgur og leiðslur sprungu næst þegar sett var í gang.¹⁹ Fáir voru menntaðir í því sem nefnt var „vélfraeði“. Þorsteinn Jónsson útvegsmaður í Vestmannaeyjum greindi frá því hvernig hann og fleiri fengu Halldór Guðmundsson frá Eyjarhólum í Mýrdal til Vestmannaeyja árið 1906 eftir að þeir keyptu mótórvél frá

Þetta voru Páll Ásmundsson og Ólafur Kærnested sem höfðu kynnst bátavélum og þurrkhúsum í störfum sínum hjá Milljónafélaginu. Þeir sáu síðan næstu árin um járnbrautina sem flutti fyllingu úr Öskjuhlíðinni í grjótgarðana sem áttu að vernda hafnarmannvirkin sem risu á þessum tíma.²¹ Þetta dæmi sýnir að það átti eftir að liggja fyrir mörgum að taka að sér margvísleg störf á komandi vélaöld. En þá þurfti margt að koma til. M. E. Jessen fyrsti skólastjóri vélstjóraskólans lýsti því í æviminningum sínum hve landsmenn gátu lítið bjargað sér þegar kom að uppsetningu eða viðgerðum á vélum og vélbúnaði á fyrstu árum 20. aldar. Hann nefndi t.d. hvernig hann hjálpaði til þegar díselhreyfill á Vífilsstöðum bilaði. Hann nefndi einnig að hann hafi komið að uppsetningu díselhreyfils fyrir pósthúsið í Austurstræti.²² Jessen gerði sér grein fyrir að það var nauðsynlegt að mennta nýja stétt manna sem gátu meðhöndlað vélarnar og fengið þær til að ganga. Hann vissi að ef til þessi ætti að koma þyrfti hann að bretta upp ermar og láta til sín taka.

**Bygging hafnargarðsins
í Reykjavík 1913**



21 Þorleifur Þorleifsson, „Járnbrautin í Reykjavík 1913-1928“, Saga, IX. árg., bls. 124.

22 Guðmundur Gíslason Hagalín, *Í kilii skjal kjörviður*, bls. 199-215.

2. kafli

STOFNUN VÉLSTJÓRAFÉLAGS ÍSLANDS

Eftir að fyrstu íslensku togararnir hófu veiðar við landið ræddu vélstjórar um það sín í milli að stofna með sér samtök sem yrði ætlað að verja hagsmuni vélgæslumanna. Fyrsti reglulegi stofnfundur slíks félags var haldinn þann 20. febrúar 1909. Á fundinn mættu átta vélgæslumenn sem urðu stofnendur félagsins sem hlaut nafnið Gufuvélgæslumannafélag Rvíkur. Stofnendur voru eftirtaldir: Sigurjón Kristjánsson, Ólafur Jónsson, Sigurbjarni Guðnason, Eyjólfur Björnsson, Jakob Bjarnason, Jón Steinason, Magnús Daðason og Sigurður Árnason. Í stjórn voru kosnir Sigurjón Kristjánsson formaður, Ólafur Jónsson gjaldkeri og Sigurbjarni Guðnason ritari. Félagsmenn sömdu síðan lög fyrir félagið í níu liðum.²³ Þegar frá leið þótti nafnið á félaginu ekki henta þar sem það vísaði einungis til vélstjórnar eða vélgæslu á gufuskipum. Á aðalfundi sem haldinn var 2. júlí 1913 var samþykkt að félagið hétu hér eftir Vélstjórafélagið Eimur.²⁴ Ekki fylgdu lagabreytingar nafnabreytingunni.²⁵

Einn þeirra sem lét í sér heyra varðandi félagslögin var Hallgrímur Jónsson, þá vélstjóri á Skúla fógeta. Þann 2. júlí 1914 skrifaði hann eftirfarandi til stjórnar Vélstjórafélagsins Eims:

Ég álit nauðsynlegt að gjörð verði sú breyting á framkvæmdum félagsins að félagsmönnum sé öllum gefinn kostur á að greiða atkvæði og láta álit sitt í ljós um öll þau mál, sem félagið hefir með höndum séu þau af minnst 20 félagsmönnum álitin snerta svo mikið félagsheildina að almennt álit félagsmanna þurfi til að koma. Til dæmis að taka eru þetta mál, sem almennt álit félagsmanna á að ráða úrslitum:



Sigurður Kristjánsson, Sigurbjarni Guðnason

Hallgrímur Jónsson¹

Hallgrímur Jónsson fæddist árið 1890 á Móabúð í Eyrarsveit á Snæfellsnesi.

Hallgrímur stundaði vélsmíðanám hjá J. H. Jessen á Ísafirði árin 1907–1912.

Hann lauk vélfræðiprófi í stýrimannadeild Vélskólans

og vélstjóraprófi í Vélstjóraskólanum árið 1916.

Hann var yfirvélstjóri á Skúla fógeta og Earl Herford árin 1914–1917. Hann var vélstjóri hjá Eimskipafélaginu árin 1918–1954. Hann var formaður Vélstjórafélagsins árin 1924–1948. Hann var kjörinn heiðursfélagi þess árið 1955.



¹ Vélstjóra- og vélfræðingatal, II bindi, bls. 905-906.

²³ Vélstjórafélag Íslands, 50 ára, bls. 14-19.

²⁴ Þ.Í. AA/4 örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 2. júlí 1913.

²⁵ Eftirfarandi menn undirskriftuðu samþykki sitt fyrir nafnabreytingunni: Sigurjón Kristjánsson, Gísli Jónsson, Guðbjartur Guðbjartsson, Ólafur Guðjónsson, Valdimar Árnason, Ágúst Guðmundsson, Einar Ólafsson, Sigurbjarni Guðnason, Markús Kr. Ívarsson, Jakob Bjarnason, Bernhard Schmid, Guðjón Þorkelsson, Jóhann Bjarnason, Guðbjörn Guðmundsson, Bjarni Þorsteinsson, Eypór Kristjánsson, Bjarni Ásmundsson, Hallgrímur Jónsson, Bjarni Jónsson, Júlíus Kr. Ólafsson, Samúel Guðmundsson, Einar Guðmundsson, Lúðvík Ásgrímsson, Haraldur Andrésson og Hafliði Jónsson. Sjá handskrifuð lög Vélstjórafélagsins Eims, Þ.Í. C/16 Vélstjórafélag Íslands, Lög Vélstjórafélagsins Eims.

Kosning í stjórn fél.
Breyting á lögum félags
Fyrirkomulag á húsnæði fél.

Enn fremur öll þau mál, sem snerta rétt vélstjóra beinlínis eða óbeinlínis o.fl.²⁶

Þessar ábendingar Hallgríms höfðu nokkur áhrif þó síðar yrði. Á aðalfundi árið 1924 var ákveðið að stofna nefnd til að breyta félagslögnum. Mörgum þóttu breytingar-tillögurnar vanhugsaðar og nokkur flýtir á framkvæmdinni.²⁷ Ný lög fyrir Vélstjóra-

félagið voru samþykkt á aukaaðalfundi 3. júlí 1933. Helstu nýmælin voru nákvæm fyrirmæli um framkvæmd stjórnarkosninga (11.-13. grein) og aðalfunda (15. grein).²⁸ Nýmælin bera með sér að reynt var að virkja hinn almenna félagsmann til þátttöku í félaginu eins og tillögur Hallgríms frá árinu 1914 bera með sér.

Samkvæmt 6. grein laganna gátu þeir einir orðið félagar sem lokið höfðu vélstjórnarprófi eða fengið vélstjórnarréttindi samkvæmt gildandi lögum og höfðu óflekkað mannorð. Á stjórnarfundum var ákveðið hvort hlutaeigandi stæðust þessi skilyrði. Félagsmönnum fjölgaði jafnt og þétt eftir því sem árin liðu. Árið 1929 voru alls 126 einstaklingar skráðir félagar.²⁹

Ólafur Jónsson²

Ólafur Jónsson fæddist árið 1877 í Gröf í Mosfellshreppi í Kjósarsýslu. Hann lærði vélstjórn hér á landi og fékk atvinnuréttindi. Fyrstu árin var hann meðal annars á flóabátunum e/s Suðurlandi og e/s Skildi og eftir það á b/v Coot. Hann var einn af stofnendum Vélstjórafélags Íslands árið 1909 og var kjörinn heiðursfélagi árið 1942.



² Vélstjóra- og vélfræðingatal, IV. bindi, bls. 1594.



²⁶ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 4. Bréf dagsett. 2. júlí 1914.

²⁷ Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1926“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 1. árg. 1926, bls. 7-8.

²⁸ „Lög fyrir Vélstjórafélag Íslands“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 8. árg. 1933, bls. 55-63.

²⁹ „Meðlimatal Vélstjórafélags Íslands árið 1929“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 4. árg., bls. 2225.

Það var umtalsverð fjölgun frá stofnfélögnum átta árið 1909. Hallgrímur talaði til þessara félagsmanna í *Ársriti Vélstjóraráfélagsins* árið 1930:

Til þess að um eiginleg félagsbönd geti verið að ræða, þurfa menn að þekkja og koma oft saman til þess að kynnast hvers annars áhugamálum og skoðunum. Það er undirstaða góðs samkomulags og þess, að menn og menn finni hvöt hjá sér til þess að fórna einhverju fyrir félagskapinn. Það er jafnan svo, að málefni verða mönnum ávallt kærari, eftir því sem þeir leggja meiri vinnu í að framkvæma þau og hugsa meira um þau. Ég þori að fullyrða, að við vélstjórar höfum mjög góð skilyrði til þess að gera okkar félag svo úr garði, að það verði öðrum félögum hér í bæ til fyrirmyndar. Stétt okkar stendur vel að vígi, og væri okkur þetta í lófa lagið, ef ekki skorti víðsýni og fórnfýsi. Við megum ekki einblína á það, að við, sem nú lifum og erum vel miðaldra, getum naumast notið mikilla ávaxta af þessari starfsemi, heldur næsta kynslóð og þær, sem á eftir koma. Vinnugleðin ein verður að nægja okkur. Og því ekki að búa í haginn fyrir þá, sem taka við næst?³⁰

Fyrsta júní 1949 voru 267 einstaklingar í félaginu.³¹ Þeim sem höfðu rétt til inngöngu var umhugað um að Vélstjóraráfélagið gætti hagsmuna þeirra. Eftirfarandi bréf frá sumrinu 1949 sýnir að samskiptin við skrifstofu félagsins voru ekki einföld þegar menn sóttu vinnu langt að:

Ingólfsfirði 24. júlí 1949

Vélstjóraráfélag Íslands, Reykjavík

Þar eð mér er ætlað hér að greiða árgjald til Verkamannafélagsins Dagsbrún, óska ég hér með eftir að þér sendið mér félagsvottorð Vélstjóraráfélagsins. Ég lauk prófi. s.l. vor upp úr öðrum bekk Vélskólans og fór að loknu prófi ásamt félögum mínum á skrifstofu félagsins til að sækja um inngöngu. Vænti ég, að þetta verði tekið til greina þó eyðublöð fyrir inntökubeiðnina hafi þrotið þar eð nöfn okkar voru skrifuð niður. Auk þess sendi ég hér með eiginhandarumsókn, ef þér vilduð frekar taka hana til greina. Ef þér óskið eftir inntöku- eða árgjaldi fyrir 1. október gætuð þér sent reikninga hingað.

Virðingarfyllt,
Ari Hálfánarson,³²

³⁰ Tryggvi Hallgrímsson, „Hverju vilja menn fórna?“, *Ársrit Vélstjóraráfélags Íslands*, 1. tbl. 5. árg., bls. 32-33.

³¹ Þ.Í. E5. Ársskýrsla Vélstjóraráfélags Íslands 1948, bls. 1.

³² Þ.Í. Vélstjóraráfélag Íslands. Bréfasafn. B/32, ör. 1. Bréf dagsett 24. júlí 1949. Þess má geta að Ari starfaði hjá Vélsmiðjunni Ási á Höfn í Hornafirði og varð seinna einn af stofnendum Vélsmiðju Hornafjarðar.



Ari Hálfðánarson

Húsakostur/Starfsmenn

Framan af var félagið á hrakhólum með starfsemi sína og voru fundir ýmist haldnir á veitingahúsum eða á heimilum stjórnarmanna. Haustið 1913 leigði félagið herbergi til fundarhalda á Norðurstíg 7. Frá vorinu 1915 var húsnæðinu síðan sagt upp og var heimilisfang félagsins hjá formanni eftir það. Eftir því sem árin liðu og starfsemi félagsins óx þótti fyrirkomulagið ekki henta og var ákveðið á aðalfundi 19. júní 1931 að stjórninni yrði heimilað að taka á leigu herbergi á hentugum stað í bænum, sem nota mæti fyrir skrifstofu. Herbergið sem stjórnin tók á leigu var á Bárugötu 9, í húsi Hafliða Hafliðasonar vélstjóra.³³ Í fyrstu var reynt að fá herbergi í Eimskipafélagshúsinu en þótti það of dýrt.³⁴ Einnig var ákveðið að ráða starfsmann til almennra skrifstofustarfa. Málið dróst nokkuð og varð Þorsteinn Árnason fyrir valinu.³⁵ Til að byrja með vann Þorsteinn einn dag í viku og þar af um fjórar stundir á skrifstofunni.

33 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. júní 1931.

34 Þ.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 16. júlí 1931.

35 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 3. desember 1934.

Skrifstofa félagsins var í tvö ár á Bárugötunni en flutti síðan að Ingólfshvoli á horni Hafnarstrætis og Pósthússtrætis árið 1933 og var félagið þar til húsa til ársins 1954 og eftir það í Fiskhóllinni til ársins 1960. Um tíma hafði Félag loftskammtanna einnig aðstöðu þar með vélstjórum (júlí- des. 1954). Árið 1960 keyptu aðildarfélög Farmanna- og fiskimannasambandsins húsið að Bárugötu 11. Fljótlega þótti húsið of lítið fyrir alla þá starfsemi sem var í því og á árinu 1964 var ákveðið að festa kaup á Öldugötu 11 (Jessenshúsi). Á þessum tíma stóð félagið illa fjárhagslega og var ákveðið að leita eftir frjálsum framlögum félagsmanna varðandi húsa-kaupin. Árið 1966 flutti félagið síðan starfsemi sína í Jessenshús. Umsvifin á skrifstofunni jukust jafnt og þétt. Á starfsárinu 1956-1957 hafði Tómas Guðjónsson tekið við starfi Þorsteins Árnasonar. Tómas veitti skrifstofunni forstöðu til ársins 1968 þegar Ingólfur S. Ingólfsson tók við. Einnig hafði Þór Birgir Þórðarson verið ráðinn í hálfstöðugildi frá árinu 1963.



Bárugata 9

Erlend samskipti

Þann 2. júlí 1914 sendi Hallgrímur Jónsson bréf til félaganna í Vélstjórafélaginu Eimi.

Ég vil nefna til dæmis það, sem stendur næst að gjöra fyrir nefnd með þessu markmiði: Fyrst að skrifa vélstjórafélagunum í Danmörku og Noregi, mælast til samvinnu og gjöra tilraun til að komast í fast bandalag við þau, gefa þeim nauðsynlegar upplýsingar um markmið okkar félags, og afstöðu þess gagnvart framfara og velferðarmálum vélstjórastéttarinnar, ennfremur að leita sér upplýsinga um það hvort ekki séu félög í Svíþjóð og Englandi, sem nauðsynlegt væri að kynnast á einhvern hátt o.s.frv.,³⁶

Þann 9. febrúar 1916 sendi Vélstjórafélagið félagi danskra vélstjórarmanna (*dansk Maskinmestrenes Forening*) bréf með óskum um nánari samvinnu í framtíðinni.³⁷ Árið 1916 urðu nokkur bréfaskipti á milli félaganna. Það er ljóst að aðstæður íslenskra vélstjóra á þessum tíma knúðu á um þessi samskipti. Fyrsta mars gerði Vélstjórafélagið kaupsamning við Félag íslenskra botnvörpueigenda FÍB. Þetta voru stríðstímar og samningurinn bar þess merki.

³⁶ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34. Bréf dagsett 2. júlí 1914.

³⁷ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, ör. 1. Bréf dagsett 9. febrúar 1916.



Siglingar á átakasvæðunum á Norðursjónum og í Ermasundi voru erfiðar og því mikilvægt að réttur félagsmanna væru virtur

Áttunda grein hans, sem fjallaði átakasvæði og áhættuþóknun, var miðuð við uppdrætti og samkomulag sem *dansk Dampskipsredeforening* og *dansk Maskinmestrens Forening* höfðu gert með sér eftir að átök brutust út í Evrópu.³⁸ Þann 27. ágúst 1916 sendi Vélstjórafélagið samninga sína við FÍB til *dansk Maskinmestrenes Forening* til þess að fá úr því skorið hvort kjör félagsmanna væru lakari en á meðal starfsbræðra þeirra í Danmörku. Siglingar á átakasvæðunum á Norðursjónum og í Ermasundi voru erfiðar og því mikilvægt að réttur félagsmanna væri virtur. Einnig vildu félagsmenn fá staðfest að þeir miðuðu við þá uppdrætti af vígstöðunni við strendur Bretlandseyja sem væru ennþá í fullu gildi.³⁹

Þegar leið á þriðja áratuginn átti Vélstjórafélagið í áframhaldandi samskiptum við kollegana í Danmörku. Þeir sendu þeim síðarnefndu samninga sína við FÍB og Eimskipafélagið og upplýstu um aðstæður og vinnuumhverfi vélstjóra á Íslandi. Árið 1930 bætti félagið um betur og leitaði til fagfélaga á Bretlandseyjum, Svíþjóð og Þýskalandi eftir upplýsingum um fyrirkomulag náms og skólahlads fyrir vélstjóra í þessum löndum.⁴⁰ Smám saman komust þessi erlendu samskipti í fastari skorður. Á stjórnarfundinum 24. desember 1932 var lesið upp bréf frá Alþjóðasambandi vélstjóra.

³⁸ Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 52.

³⁹ Einnig sendi félagið danska þýðingu á samningunum við F.Í.B. til norskra starfsbræðra með von um nánari samvinnu. Þ.Í. Bréfasafn. B/32, örkr. 1. Bréf dagsett 28. mars 1916.

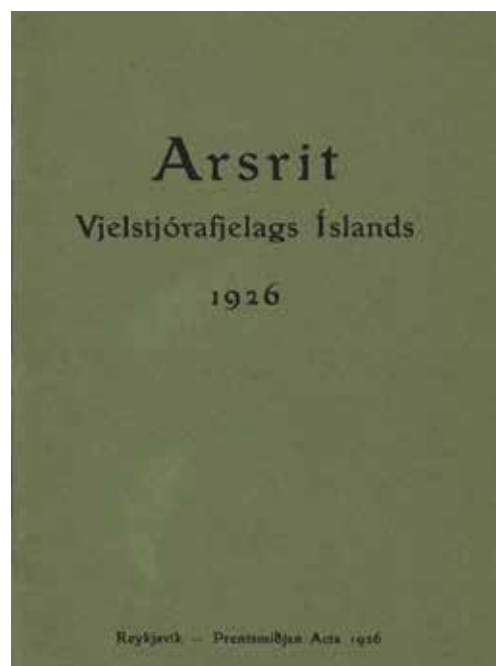
⁴⁰ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örkr. 1. Sjá; Bréf Vélstjórafélags Íslands 27. október 1930 til „Svenska maskinbefälsförbundet“, Bréf Vélstjórafélags Íslands 27. október 1930 til „Marine engineers association“. Bréf Vélstjórafélags Íslands 27. október 1930 til „Verband Deutscher Schiffs ingenieurs“.

(AIOM). Sambandið óskaði þess að Vélstjórafélag Íslands gerðist meðlimur þess.⁴¹ Félagsmenn sýndu inngöngunni áhuga og á stjórnarfundum 14. september 1933 var lesin tilkynning frá ritara sambandsins um að Vélstjórafélagið hefði fengið inngöngu frá og með 1. júlí sama ár.⁴² Ekki áttu fulltrúar Vélstjórafélagsins alltaf heimangengt á fundi Alþjóðasambandsins. Það má sjá af bréfi hins danska „maskinmestrenes Forening“ frá 28. mars 1938 að fulltrúi félagsins kynnir íslenskum starfsbræðrum helstu mál á þinginu sem fór fram í Rotterdam 19.-21. desember 1937.⁴³

Ársritið

Fræðsla og upplýsingagjöf til félagsmanna voru frá upphafi mikilvægir þættir í starfi Vélstjórafélagsins. Það þótti meðal annars snemma brýnt að félagsmenn fengju upplýsingar frá nágrannalöndunum um nýjustu tæknibreytingar í faginu. Í þessu sambandi má nefna samþykkt aðalfundar frá 28. desember 1914 þess efnis að formanni væri heimilt að kaupa norskar og danskar útgáfur af *Maskinen Tidsskrift*.⁴⁴

Á 10 ára afmæli Vélstjórafélagsins höfðu nokkrir félagar áhuga á að gefa út smárit í tilefni afmælisins, en ekkert varð útgefna vegna fjárskorts.⁴⁵ Á árabílinu 1926-1935 gaf félagið út tímarit (*Ársrit Vélstjórafélags Íslands*). Í ritinu voru birtar árs-skýrslur og fréttir af starfsemi félagsins og félaga minnst. Í *Ársriti Vélstjórafélags Íslands* voru einnig þýddar greinar sem höfðu birst í fagtímaritum nágrannalöndanna. Á fyrstu árum fjórða áratugarins ber mest á greinum um díselvélar, rafbúnað og nýjungar í skipasmíði. Stjórnin hafði fengið leyfi til að birta þetta efni eftir að hafa sent beiðni á ritstjórnir viðkomandi fagrita í nágrannalöndunum vorið 1930.⁴⁶ Það má sjá á næstu árgöngum að félagið nýtti sér þetta vel og þýddu Þorsteinn Loftsson, Kjartan T. Örvar og Hallgrímur Jónsson greinar úr ritunum. Nokkur kraftur var í útgáfu á *Ársriti Vélstjórafélags Íslands* á þessum tíma og á aðalfundi þann 4. júlí 1932 lýstu félagsmenn yfir ánægju með ritið og óskuðu eftir áframhaldi á útgáfunni. Á fundinum voru síðan Þorsteinn og Hallgrímur ásamt J.A. Sveinsson kosnir í ritnefnd.⁴⁷ Fram að árinu 1936 kom ritið út einu sinni á ári og stækkaði jafnt og þétt að umfangi.⁴⁸ Fyrstur til að nefna útgáfu mánaðarrits var Hallgrímur Jónsson árið 1930:



41 Þ.Í AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 24. desember 1932.

42 Þ.Í AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 14. september 1933.

43 Þ.Í Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33. Bréf dagsett 28. mars 1938.

44 Þ.Í AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 28. desember 1914.

45 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 122.

46 Þ.Í Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 1. Sjá bréf Vélstjórafélags Íslands 10. apríl 1930 til „danske maskinenmester forening“.

Sjá bréf Vélstjórafélags Íslands 10. apríl 1930 til „svenska maskinbefälsförbundet“.

47 Þ.Í AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 4. júlí 1932.

48 Hugmyndir um breytingar á ritinu komu fram á aðalfundi 24. júní 1935.

Það er löngu reynt í öðrum félögum, að blaðaútgáfa er ómissandi tengiliðurur á milli félagsmanna. Á það ekki síst við, þar sem þeir eru jafn dreifðir og meðlimir okkar félags. Því ber reyndar ekki að neita, að afskiptaleysi manna af félagsmálum hefur undanfarið verið ískyggilega mikið, og er það allt annað en örvandi í þessu efni. En gera mætti sér von um, ef við t.d. kæmum af stað mánaðarriti, að þá örvaði það menn til þess að segja meiningu sína á prenti um þau mál, sem þeir hefðu sérstakan áhuga á. Eins og nú er ástatt, geta menn ekki fengið svar í ritinu fyrr en eftir heilt ár, en þá er mesti hitinn rokinn af, og málið jafnvel útkljáð.⁴⁹



Eftir árið 1937 var því breytt í mánaðarit og nefnt *Véltjóraritíð*. Það sem stóð útgáfunni fyrir þrifum var að fáir komu að henni og varð innihald ritsins með tímanum nokkuð einhliða. Á aðalfundi þann 8. júní 1938 nefndi Hallgrímur Jónsson að fljótlega yrði lagt fyrir félögin í FFSÍ hvort vilji væri til sameiginlegrar blaðaútgáfu og yrði í framhaldinu *Véltjóraritíð* lagt niður.⁵⁰ Í bréfi til FFSÍ þann 12. ágúst sagði síðan:

Vér lofum að útvega yður hið minnsta 150 skilvíska fasta kaupendur að blaðinu innan félagsins. Ber að skilja það svo, að vér munum fyrst um sinn, eða meðan blaðið er að komast á laggirnar fjárhagslega, greiða úr félagsjóði það sem kann að vanta á, að áminnstur eintaka fjöldi af blaðinu seljist meðal félaga vorra. Að sjálfsögðu munum vér vinna að því, að kaupendur innan félagsins verði mun fleiri. Um leið viljum við líka láta þess getið, að vér teljum æskilegast að sjómanna-blaðið geti hafið göngu sína sem fyrst, eða t.d. um næstu áramót.⁵¹

Fyrsta tölublað hins nýja rits sem fékk heitið *Sjómannablaðið Víkingur* kom út 1. júní 1939 og lagðist þá útgáfa *Véltjóraritsins* af.⁵²

Aðgangur að fræðiritum sem vörðuðu vélfræði og véltjórn var mikilvægur fyrir félagsmenn. Á fundi þann 1. maí 1929 var Ágústi Guðmundssyni, ritara falið að athuga hvort Véltjórafélagið gæti orðið aðili að bókasafni verkfræðinga og iðnaðarmanna.⁵³ Stjórn bókasafnsins var því meðmælt og tók fram að árgjald fyrir hvern meðlim væri þrjár krónur á ári.⁵⁴ Þetta var framfaraspor.

49 Tryggvi Hallgrímsson, „Hverju vilja menn fórna?“, *Ársrit Véltjórafélags Íslands*, 1. töl. 5. árg., bls. 36.

50 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands 8. júní 1938.

51 Þ.Í. Véltjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Bréf dagsett 12. ágúst 1938.

52 *Véltjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 123-124.

53 Þ.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 1. maí 1929.

54 Þ.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 15. desember 1929.

„Safnið á nú þegar allmikið af „tekniskum“ ritum sem félagsmenn eiga nú aðgang að eftir þeim reglum, sem lög safnins setja.“⁵⁵ Eftir því sem árin liðu stækkaði safnkosturinn. Á árinu 1954 bættist síðan Iðnaðarmálastofnun Íslands við sem einn stofnfélagi.⁵⁶ Vegna plássleysis var félagið ekki fært um að hýsa bókasafnið og var safnkosturinn því geymdur í húsakynnum Iðnaðarmálastofnunar.⁵⁷ Félagsmenn voru líka meðvitaðir um að gera þurfti sögu félagsins skil. Þegar félagið varð 25 ára skrifaði Hallgrímur Jónsson um félagið í ársriti þess.⁵⁸ Í tilefni af 50 ára afmæli félagsins var gefið út rit um sögu félagsins og voru Hallgrímur Jónsson, Júlíus Kr. Ólafsson og Þorsteinn Árnason í ritnefnd.⁵⁹

Styrktarsjóðir Vélstjórafélagsins

Á aðalfundi 2. júlí 1913 var vakið máls á því að stofna styrktarsjóð innan félagsins. Til að undirbúa framkvæmdina var stofnuð þriggja manna nefnd. Í henni sátu Sigurbjarni Guðnason, Jón Hróbjartsson og Eyjólfur Björnsson.⁶⁰ Á næstu misserum voru mótaðar tillögur um lagaákvæðin sem sjóðurinn átti að byggja á. Á aðalfundi 23. október 1913 var samþykkt að auglýsa í dagblöðum uppkast að styrktarsjóðslögunum og yrðu þau til sýnis heima hjá einum félagsmanna (Gísla Jónssyni).⁶¹ Þetta sýnir að stjórnin vildi vanda til verka og gera almennum félagsmönnum mögulegt að koma með sínar athugasemdir. Ekki voru þó allir sáttir. Einn af þeim sem lét í sér heyra var Pétur Jóhannsson:

Að líkindum, ásamt fleirum meðlimum Vélstjórafélagsins „Eimur“, hefi ég verið beðinn að skrifa nafn mitt á bréfalappa nokkurn, sem skuldbindingu þess, að borga 5-10 kr. árlegt gjald í sjóð nokkurn, er stofna skyldi og nefnast ætti Styrktarsjóður Vélstjórafélagsins Eimur. En vegna þess að, ég hefi kynnt mér hvert markmið sjóðs þessa ætti að verða, og fundið það, að ég get ekki verið á sama máli og stofnendur hans, færðist ég undan að lofa þessu, að svo stöddu ... Hvers vegna þurfum við að fara að stofna þannig lagaðan sjóð! Við höfum nóga sjóði, sem hægt er að tryggja sig gegn heilsubresti, slysum og dauða. Og þeir sjóðir standa opnir fyrir meðlimum Vélstjórafélags „Eimur“ jafnt og öðrum.⁶²

55 Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1929“, *Ársrit Vélstjórafélagsins*, 1. töl. 5. árg., bls. 15-16.

56 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 15. febrúar 1954.

57 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 6. nóvember 1957.

58 Hallgrímur Jónsson, „Vélstjórafélag Íslands, 25 ára. Aðdragandi að stofnun V.S.F.I.“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl. 9. árg., bls. 5-26.

59 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 8. júlí 1958.

60 Þ.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 2. júlí 1913.

61 Þ.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 23. október 1913.

62 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 4. Bréf dagsett 4. mars 1915.

Þetta var ofmælt hjá Pétri og fékk ekki í hljómgrunn í félaginu. Slysabætur og fátækra styrkir hreppa og bæjarfélaga voru í skötulíki og veittu styrkþegum þeirra takmarkaða framfærslu. Í september 1915 var síðan samþykkt í félaginu að stofna styrktarsjóð fyrir félagsmenn með árlegu tillagi frá hverjum manni. Voru lög samþykkt fyrir sjóðinn. Jafnframt var samþykkt að leggja fram úr félagssjóði 200.000 kr. sem stofnfé. Árið 1921 voru síðan gerðar breytingar á sjóðslögunum. Þá var tillagið í styrktarsjóðinn hækkað í 40 krónur á ári.⁶³ Það knúði á um þessar breytingar að fjórir félagar höfðu látist í spönsku veikinni, Sigurbjarni Guðnason, Helgi Magnússon, Karl Brynjólfsson og Einar Guðmundsson og var ákveðið að styrkja ekkjur þeirra með fjárframlögum.⁶⁴

Árið 1923 var Barnasjóður stofnaður innan félagsins. Upphaflega var sjóðurinn settur á laggirnar til að styrkja börn eins af stofnendum Vélstjórafélagsins, Sigurbjarna Guðnasonar er látist hafði í spönsku veikinni og var tekið við frjálsum framlögum félagsmanna í hann.⁶⁵ Eftir mannskaðann sem varð á Halamiðum í febrúar 1925 efndu vélstjórar til samskota til styrktar ekkju Valdimars Árnasonar sem fórst með Leifi heppna, einum togaranna sem fórust. Var fénu varið til að tryggja ekkjunni eignarhald á húseign sem keypt hafði verið í skuld. Í samskotasjóðsnefndinni voru Gísli Jónsson, Ágúst Guðmundsson og G. J. Fossberg. Eftir því sem sjóðurinn jókst var ráðist í að styrkja fjölskyldur félagsmanna þegar þurfa þótti.⁶⁶

Einnig má nefna styrktarsjóð togaravélstjóra. Árið 1916 seldu útgerðarmenn stóran hluta skipastólsins úr landi og greiddu útgerðarmenn 3% af sölu andvirðinu til ríkissjóðs sem aftur ánafnaði verkalyðsfélagunum upphæðinni en vélstjórar urðu útundan. Árið 1923 gerðu VSFÍ og FÍB með sér samkomulag um að útgerðarmenn greiddu í sjóð ætlaðan vélstjórum og samþykkti félagið reglugerð fyrir sjóðinn á aðalfundi árið 1924. Næstu árin var reynt að fá útgerðarmenn til að gangast við loforðinu frá árinu 1923. Það tókst árið 1928 eftir að Vélstjórafélagið hafði krafist þess að kjarasamningar yrðu ekki endurnýjaðir fyrr en félögin hefðu gengið frá samningi um sjóðinn.⁶⁷ Þegar kreppan skall á um og eftir 1930 dró úr því að útgerðarmenn greiddu í sjóðinn og lognaðist hann smám saman út af.⁶⁸ Tómas Jónsson lögfræðingur og borgarritari hafði tekið að sér vörslu sjóðsins frá árinu 1929. Árið 1942 sendi hann síðan bréf til Vélstjórafélagsins þar sem hann fór fram á að leggja sjóðinn formlega niður og afhenda þá upphæð sem ávaxtast hafði til félagsins.⁶⁹

63 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 59.

64 Þ.Í. AB/6, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 28. nóvember 1918.

65 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 60.

66 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 60-61.

67 Júlíus Kr. Ólafsson, „Styrktarmál“, Ársrit Vélstjórafélags Íslands, 1. töl. 9. árg., bls. 34-35.

68 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 86-87.

69 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32. Bréf dagsett 26. maí 1942.

Svokallað „húsbyggingarmál“ var rætt á stjórnarfund 14. ágúst 1921 og var ákveðið að taka málið fyrir á næstkomandi aðalfundi.⁷⁰ Við upphaf fundar þann 17. ágúst var lesið bréf frá Gunnlaugi Fossberg. Þar sagði:

Kæru starfsbræður!

Nú er komið svo langt að meirihluti stjórnar Vélstjórafélagsins hefur orðið ásáttur um að koma hinu svokallaða húsbyggingarmáli í framkvæmd hið fyrsta. Þetta húsbyggingarmál er engin gróðrafluga sem inn hefur smogið hjá einstökum mönnum, heldur nýútsprunginn vísir á stofni Vélstjórafélagsins, sem öllum góðum meðlimum þess ber að efla og ávaxta.⁷¹



Veisla á 50 ára afmælisfagnaði Vélstjórafélagsins

⁷⁰ Þ.Í. AB/6, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 14. ágúst 1921.

⁷¹ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 3. Bréf dagsett 17. ágúst 1921.

Á fundinum voru menn ekki á eitt sáttir um hvort stofna ætti hlutafélag um starfsemina eða félagið kostaði framkvæmdina í eigin nafni.⁷² En lítið gerðist í málinu næstu misserin og þurfti að bíða til ársins 1926 til þess að eitthvað breyttist. Á stjórnarfundum þann 27. maí það ár urðu umræður um málið og ákveðið að koma því aftur af stað og leita útboða ef aðalfundur leyfði slíkt.⁷³ Á aðalfundi 9. júlí var samþykkt tillaga stjórnar um að ráðast í byggingu húss, er gæti rúmað fjölskyldu sem félagið styrkti og voru síðar eftirfarandi stjórnarmenn kosnir í húsbyggingarnefnd: Hallgrímur Jónsson, Gunnlaugur Fossberg og Ágúst Guðmundsson.⁷⁴ Fé til húsbyggingarinnar var fengið með 10 þús. kr. láni úr styrktarsjóði félagsins og til bráðabirgða 15 þús. kr. láni úr sjóði Barnahælis Reykjavíkur sem yrði lagt í húsbyrningarsjóð bæjarins. Húsið var ekki veðhæft en tryggt með handveðum í skuldabréfum félagsins.⁷⁵



**Magnús Guðbjartsson
sat nefndina ásamt
Þorsteini Loftssyni og
Einari Jóhannessyni**

Á þessum árum var mikill hugur í félagsmönnum um að bæta hag þeirra fjölskyldna sem áttu í erfiðleikum. Á aðalfundi 29. júní árið 1928 kom einnig upp hugmynd um að stofna annan húsbyggingarsjóð. Forsaga þess var eftirfarandi: Einn félagsmanna, Skúli Einarsson, hafði druknað fyrri hluta ársins þegar Jón forseti fórst við Stafnes. Í fyrstu voru börn hans og ekkja styrkt með frjálsum framlögum. Í framhaldinu gáfu Gunnlaugur Fossberg og F. W. Poulsen 500 kr. í væntanlegan sjóð og var peningum sem G. W. Sörensen hafði gefið í verkfallsjóðs félagsins einnig ánaðnað í hann. Peningunum var ætlað að verða fyrsti vísir að stofnun samkomuhúss fyrir almenna félagsmenn. Þegar til kom varð þó ekkert úr þessum framkvæmdum.

Hús Vélstjórafélagsins við Framnesveg virðist hafa verið byggt af vanefnum. Í bréfi frá 25. apríl 1929 fór leigjandi félagsins fram á að leigan yrði lækkuð úr 120 kr. mánuði í 90. krónur. Leigjandinn nefndi að ekkert vatnssalerni væri í íbúðinni og lítið geymslupláss.⁷⁶ Viðkomandi nefndi til viðbótar að annar leigjandi í húsinu greiddi lægri leigu fyrir sambærilega íbúð. Þeir sem höfðu styrktarsjóðinn á sinni könnu reyndu stundum að hliðra til hjá þeim sem voru lítt aflögufærir. Þetta var erfitt við að eiga og gat leitt til mismununar og dró máttinn úr starfsemi styrktarsjóðsins. Ýmsir gerðu athugasemdir við þetta. Frá árinu 1930 var starfandi „styrktarmálanefnd“ á vegum félagsins. Nefndarmenn voru Þorsteinn Loftsson, Magnús Guðbjartsson og Einar Jóhannesson.

72 Þ.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 17. ágúst 1921.

73 Þ.Í. AB/6, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 27. maí 1926.

74 Þar sem fyrirsjáanlegt þótti að Hallgrímur gæti lítt sinnt starfinu vegna fjarveru var Gísli Jónsson umsjónarmaður valinn í hans stað. *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 61.

75 Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1926“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl. 2. árg. 1927, bls. 6-7.

76 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 2. Bréf dagsett 25. apríl 1929. (Nafn bréfrítara verður ekki upplýst).

Hlutverk nefndarinnar var að endurbæta styrktarstarfsemi félagsins og finna grundvöll sem starfið gæti byggt á til framtíðar.⁷⁷ Á aðalfundi 19. júní 1931 lagði nefndin fram tillögur um breytingar á styrktarsjóði félagsins. Fundarmenn voru ósáttir við tillögurnar og voru ekki greidd atkvæði um þær.⁷⁸ Sérstaklega skapaðist umræða um 7. greinina. Hún var eftirfarandi í lögnum frá árinu 1921:

„Styrk úr sjóðnum veitir stjórn Vélstjórafélags Íslands. Allar umsóknir um styrk, skulu vera komnar til hennar fyrir 1. júlí ár hvert, og skal henni skylt að hafa tekið fasta ákvörðun um styrkveitingar fyrir 1. október.“⁷⁹

Tillaga nefndarinnar um hvernig 7. gr. skyldi hljóða:

Styrk úr sjóðnum veitir stjórn Vélstjórafélags Íslands eftir tillögum 5 manna nefndar, sem kosin er á aðalfundi; ganga 2 menn úr henni ár hvert (í fyrsta sinn eftir hlutkesti), en sá 5., formaður hennar, er kosinn á aðalfundi 3 hvert ár. Endurkosning getur átt sér stað; þó má enginn sitja lengur en tvö kjörtímabil í senn. Nefnd þessi starfar með fullri ábyrgð að öllu, er viðkemur styrkveitingum og annarri aðstoð, er hún veitir styrkþegum. Allar umsóknir um styrk skulu sendar nefndinni, sem tekur þær tafarlaust til athugunar og gefur álit sitt til stjórnarinnar eins fljótt og auðið er.⁸⁰

Ákvæðið sýnir að nefndin reyndi að forðast vensl og fjölskyldutengsl við úthlutun styrkja. Vafalítið hefur slíkt reynst erfitt í fámenninu og kunningjasamfélagi milli-stríðsáranna. Þannig var komið að á aðalfundi 4. júlí 1932 kom fram í málflutningi styrktarmálanefndarinnar að fyrirkomulagið hjá félaginu væri úrelt og ófullnægjandi og lögðu þeir til að leggja styrktarsjóðinn niður og myndu fjármunir hans renna í félagssjóðinn. Ekki komst á niðurstaða en fundurinn samþykkti að stofna fimm manna nefnd til að endurskoða félagslögin fyrir næsta aðalfund.⁸¹ Eftir nokkurt þref um málið á aðal- og stjórnarfundum næstu misserin var ákveðið að boða til aukaáðalfundar 3. júlí 1933. Þar var eftirfarandi samþykkt gerð:

77 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 65.

78 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. júní 1931.

79 „Lög fyrir Vélstjórafélag Íslands, Ársrit Vélstjórafélags Íslands“, 1. tbl. 4. árg. 1929, bls. 83.

80 Einar S. Jóhannesson, Magnús Guðbjartsson og Þorsteinn Loftsson, „Frumvarp og greinargerð styrktarmálanefndar V.S.F.I.“, Ársrit Vélstjórafélags Íslands, 1931, 1. tbl. 6. árg., bls. 78.

81 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 65.

**Hlaðið síldarskip Síldar-
verksmiðju ríkisins**



Áð styrkur sá (500.00 kr) sem undanfarið hefur verið greiddur ekkjum, verði framvegis greiddur úr félagssjóði, ef fé vinnst, að öðrum kosti af tekjum styrktarsjóðs. Þeim greiðslukvöðum sjóðsins, sem þegar eru samþykktar, skal fullnægja með þess er þörf.⁸²

Það má reyndar sjá á samþykkt aðalfundar árið 1934 að félagssjóðurinn nýttist ekki einungis félagsmönnum. Þar var ákveðið að veita 300 kr. til að styrkja Dalvíkinga vegna jarðskjálftans sem reið þar yfir 2. júní.⁸³ Jarðskjálftinn var öflugur og urðu miklar skemmdir á Dalvík. Félagsmönnum hefur því þótt að þeir ættu ekki að láta sitt eftir liggja til að bæta hag íbúa þar.

Vilji til að selja húseignina á Framnesvegi fylgdi fyrrnefndum hugmyndum um breytingar á styrktarsjóðnum. Á framhaldsaðalfundi 19. júní 1935 nefndi Júlíus Ólafsson að húsnæðið væri orðið úrelt og það yrði dýrt fyrir félagið að fara í endurbætur á því. Margir leigjendur færu út áður en umsaminn leigutími væri útrunnin, íbúðin væri því oft auð og minnkaði það leigutekjurnar. Það kom síðan í hlut húsnefndarmanna, Júlíusar Ólafssonar, Sigurjóns Kristjánssonar og Hallgríms Jónssonar, að leita tilboða um sölu á húsinu.⁸⁴ Á fyrstu árum fjórða áratugarins höfðu því áherslur félagsins á hvernig bæri að bæta hag bágstaddra félagsmanna breyst. Hið opinbera tók meira og meira við hlutverki einstaklinga, félagasamtaka og verkalýðsfélaga um að gæta að þeim sem minna máttu sín í samfélaginu. Lög um alþýðutryggingar voru samþykkt árið 1936. Þar má helst nefna slysatryggingar, ellistyrki og sjúkrasamlög. Þar áttu félagsmenn sinn rétt að viðbættum styrkjum úr félagssjóði.

82 Þ.Í. AA/4, örkr 1. Aðal- og félagssundur Vélstjórafélags Íslands 3. júlí 1933.

83 Þ.Í. AA/4, örkr 1. Aðal- og félagssundur Vélstjórafélags Íslands 26. júní 1934.

84 Þ.Í. AA/4, örkr 1. Aðal- og félagssundur Vélstjórafélags Íslands 19. júní 1935.

Keðjan

Það kemur fram í *Ársriti Vélstjórafélags Íslands* árið 1928 að í nokkur ár hafi verið rætt um að stofna kvenfélag innan félagsins.⁸⁵

Það er sennilegt að bréf frá Kvenfélagasambandi Íslands sem lesið var upp á stjórnarfundinum 10. desember 1928 hafi skipt sköpum að úr því varð. Í bréfinu kom fram beiðni um að Vélstjórafélagið tæki þátt í að fegra Reykjavíkurbæ í tilefni af Alþingishátíðinni árið 1930.⁸⁶ Í kjölfarið voru vélstjórakonur boðaðar á stjórnarfund seinni hluta mánaðarins þar sem jarðvegurinn undir væntanlegt félagsstarf þeirra var undirbúinn. Í fyrstu stjórn var Jóhanna Fossberg formaður, Karólína Guðmundsdóttir ritari og Sigríður Pálsdóttir gjaldkeri. Í fyrstu var félagið nefnt Kvenfélag Vélstjórafélags Íslands en seinna var nafninu breytt í Keðjan.⁸⁷

Félagið lét sig snemma varða ýmis góðgerðarmál. Eftir hersetuna árið 1940 beitti það sér meðal annars fyrir því að koma börnum í Reykjavík til sumardvalar í sveit. „Um nauðsyn þessa máls þarf ekki að fjölyrða. Hver einasti Reykvíkingur hefur þegar gert sér ljóst, að setuliðsborg með götuvígjum, hergögnum og öðru sem af því leiðir, er mjög óhollur dvalarstaður fyrir börn. Jafnvel þó ekki sé gert ráð fyrir loftárásarhættu.“⁸⁸ Reyndar þurfti ekki að koma

til hersetunnar til að börn í Reykjavík væru send í sveit. Um og eftir miðja seinustu öld þótti heppilegt að Reykjavíkurbörnin kynntust sveitalífinu. Þetta var almennt viðhorf sem skýrist meðal annars af því að flestir Reykvíkingar áttu rætur víðsvegar um landið.



Jóhanna Fossberg

⁸⁵ Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1927“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands* 1928, 1. töl. 3. árg. bls. 11.

⁸⁶ P.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 10. desember 1928.

⁸⁷ *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 126.

⁸⁸ P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf dagsett 12. júní 1940.

3. kafli

KJARAMÁL
ÁRIN 1909-1936



Danski fáninn málaður á skip í Reykjavíkurrhöfn vegna heimsstyrjaldarinnar fyrri, frostaveturinn 1917-1918

Það kemur fram í 50 ára afmælisriti VSFÍ að framan af hafi vélstjórar verið hikandi um kaupkröfur til útgerðarinnar.⁸⁹ Að sama skapi höfðu aðrir yfirmenn á skipunum og útgerðar litla þekkingu á vélakostinum og töldu, „að nýjar og góðar vélar hlytu að ganga af sjálfu sér“.⁹⁰

Heimsófriðurinn 1914-1918 fékk ýmsa til að hugsa um aðbúnað vélstjóra sem annarra sjómanna:

Ég var á verði í vélarrúminu um þetta leyti, og var þar allt í góðu lagi. Fullum eimþrýstingi var veitt á vélina og gekk hún með venjulegum hraða. Rafljós voru í hverri vistarveru og bar hvergi á skugga. Ég stóð við lítið borð í vélarrúminu og handlék smíðatól, er lágu þar. Allt í einu heyrði ég ógurlegan hvell og í sömu svipan tók skipið svo snöggan kipp með braki og brestum, að mér lá við falli. Skipið hófst upp að framan eins og stór alda hefði riðið undir það. Hnóð úr samskeytum smullu niður á gólfíð og sjór steiptist yfir hágluggann niður yfir vélina. Vélín, sem rétt áður hafði gengið með fullum krafti, fékk nú svo mikla mótsþyrnu, að hún gat ekki hreyfst nema ofur hægt. Þeir sem á stjórnvallinum voru sáu eldblossa koma undan báðum bógum á skipinu, og sjóstrokan frá sprengingunni sögðu þeir að hefði farið upp fyrir siglutrén.

⁸⁹ Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 48.

⁹⁰ Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 49.

Þetta gerðist í einu vetfangi, og því næst seig skipið niður að framan, en miklu dýpra en það var áður. Ég náði mér aftur fljótlega eftir hristinginn og hljóp samstundis að vélinni og stöðvaði hana, án þess þó að hafa fengið skipun um það frá stjórnþalli. Mér þótti nú skipið fara að hallast ískyggilega mikið fram, því helst leit út fyrir, að það væri að stingast niður á endann. Ég beið stundarkorn, en fékk enga skipun frá stjórnþallinum. Tók ég þessvegna það ráðið að hlaupa upp á þilfar. Þegar þangað kom sá ég að þeir, sem á stjórnþallinum höfðu verið, voru allir komnir að skipsbátnum og farnir að losa hann.⁹¹

Skúli fógeti sem sökk var af tundurskeyti 30 mílur út af Grimsby sumarið 1914



Svona lýsir Hallgrímur Jónsson vélstjóri því þegar tundurskeyti sökk Skúla fógeta 30 mílur út af Grimsby sumarið 1914. Áhöfnin komst í björgunarbát og var bjargað af ensku fiskiskipi. Eftir björgunina dvaldi áhöfnin á sjómannaheimili í Shields á norðausturströnd Englands.⁹² Þetta var erfið reynsla og sýndi íslenskum sjómönnum hættur stríðsins sem brotist hafði út í Evrópu. Þann 1. mars 1916 tók fyrsti samningur VSFÍ við FÍB gildi. Þar tók 8. greinin tillit til ástandsins.

Meðan skipið dvelst innan takmarka ófriðarsvæðisins, sem sýnt er á uppdrætti Dansk Dampskipsrederiforening og Maskinmestrenes Forening eins og hann er nú eða honum síðar kann að verða breytt, skal fara um kaupgjald og lífsábyrgð eins og ákveðið er í samningunum milli Dansk Dampskipsrederiforening og Maskinmestrens Forening í Kaupmannahöfn. Þær breytingar, sem verða kunna á ófriðarsvæðinu, svo og á aukakaupgjaldi og lífsábyrgðarákvæðum, skal stjórn Vélstjórafélags Íslands tilkynna stjórn Félags íslenskra botnvörpuskipa-eigenda, og gildir breytingin frá þeim degi sem tilkynnt er.⁹³

91 Hallgrímur Jónsson, „Norður með landi“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6-7. tbl. 1. árg. 1939, bls. 19.

92 Hallgrímur Jónsson, „Norður með landi“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6-7. tbl. 1. árg. 1939, bls. 19-21.

93 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 52.

Fyrstu starfsár Eimskipafélagsins voru vélstjórar launaðir eftir taxta danska vélstjórafélagsins (Maskinmestrenes Forening). Frá árinu 1917 vildi Eimskipafélagið semja beint við íslenska vélstjóra og var gerður samningur á milli félaganna 26. nóvember og var lítill ágreiningur um hann. Þar náðu vélstjórar ýmsum þáttum s.s. áhættuþóknun vegna stríðsins, almennri váttryggingu og sumarleyfi sem hægt var að byggja á til framtíðar. Næstu árin háðu vélstjórar á fiskiskipaflotanum hinsvegar harða kjarabaráttu. Hátt verð á kolum og salti gerði útgerð togaranna óarðbæra og vegna kafbátahættu kom naumast til greina að landa í Bretlandi. Haustið 1917 var togurum lítt haldið til veiða og var Frökkum þá boðið að kaupa um helming togaraflotans eða 10 skip. Þetta var mikið áfall fyrir vélstjóra á skipaflotanum og á stjórnarfundi þann 26. september 1917 ályktaði félagið eftirfarandi: „,hvort það (stjórnarráðið) hefði hugsað sér nokkurn ákveðinn starfa fyrir þá vélstjóra sem það svipti atvinnu með því að leyfa sölu á botnvörpuskipum út úr landinu“.⁹⁴ Annað áfall var „Krakkið mikla“ þegar mikið verðfall varð á sjávarafurðum veturinn 1919.

Samningar VSFÍ við FÍB féllu úr gildi í nóvember 1919. FÍB krafðist kauplækkunar að miklum mun og byggði það kröfur sínar á hinu mikla verðfalli sem orðið hafði á afurðunum. Stjórn FÍB krafðist svara innan þriggja daga. Gísli Jónsson formaður VSFÍ neitaði að gefa nokkuð eftir og ítrekaði að slíkur kröfur þyrftu að birtast með þriggja mánaða fyrirvara. Að lokum náðist samkomulag um að framlengja samninginn til eins árs.⁹⁵ Á útmánuðum 1921 reyndi Gísli Jónsson að endurnýja samningana við FÍB. Hann gerði sér grein fyrir að mögulega orkaði það tvímælis gegn samheldni stjórnarinnar. En Gísli taldi að hann hefði meiri þekkingu á þessum málum en aðrir félagsmenn og sagði, „ég hef hér ákveðið það eitt sem samviska mín og dómgreind áleit málum vorum bezt borgið, hvernig sem kynni að skiptast“.⁹⁶ Hann sagði að tilboð sitt ynni að því að allir hlutaðeigandi gæfu jafnmikið eftir og tryggt yrði að allir félagsmenn héldu stöðu sinni á fiskiskipaflotanum.

Gísli Jónsson³

Hann fæddist árið 1889 í

Litlabæ á Álftanesi.

Hann var í vélvirkjanámi hjá J. H. Jessen á Ísafirði árin 1908–1909, lauk prófi í vélfræðideild Stýrimanna-skólans í Reykjavík árið 1914.

Hann tók vélstjórpróf í Vélstjóraskólanum árið 1916 og var handhafi prófskirteinis númer eitt.

Hann var vélstjóri á ýmsum skipum Eimskipafélagsins til ársins 1924. Hann var ráðgjafi um hönnun og skoðun skipa fyrir einkaaðilja og ríkissjóð, meðal annars nýsköpunartogarana árin 1945–1950.

Hann var formaður Vélstjórafélags Íslands árin 1919–1924. Hann var alþingismaður árin 1924–1956 og árin 1959–1963.



³ Vélstjóra- og vélfræðingatal, II. bindi, bls. 589-590.

⁹⁴ Þ.Í. AB/6, örsk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 26. september 1917.

⁹⁵ Þ.Í. E/5. Skýrsla yfir starfsemi félagsins árið 1920, án blaðsíðutals.

⁹⁶ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örsk 3. Bréf Gísla Jónssonar til stjórnar. Bréf dagsett 1. mars 1921.



Hörð kjarabarátta á þriðja áratugnum í Reykjavík. Fyrsti maí 1923, fyrsta kröfugangan sem farin var um götur Reykjavíkur á alþjóðlegum baráttudegi verkalýðsins

Þetta útspil Gísla Jónssonar olli nokkurri úlfúð hvortveggja hjá samninganefnd FÍB og mörgum félagsmönnum Vélstjórafélagsins. Lítið gerðist næstu misserin. Á fundi í Vélstjórafélaginu 10. nóvember var unnið að því að finna leið til að ná samningi við FÍB án aðkomu formannsins. Ólafur Jónsson, Haraldur Andrésson og Ole Andreason voru kosnir í samninganefnd. Síðan var gengið að samningum 12. nóvember, dýrtíðaruppbót var felld niður og samið um nokkra lækkun eða 120 krónur á mánuði fyrir yfirvélstjóra og 70 krónur fyrir undirvélstjóra.⁹⁷ Samningurinn átti eftir að draga dilk á eftir sér. Í 12. grein í ársskýrslu félagsins árið 1921 ritaði Gísli Jónsson formaður að samninganefndin hefði látið FÍB beygja sig. Formanni þótt þó ennþá verra að samninganefndin hefði unnið gegn hagsmunum félagsins með ómaklegum hætti: „Þeir verða fleiri en einn, sem þreytast á því, í framtíðinni, að bera merki og málefni fram til sigurs fyrir félag vort, ef bitrustu skeytin koma á bakið frá samherjunum. Hugsíð um það háttvirtu meðlimir.“⁹⁸

⁹⁷ Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 97.

⁹⁸ Þ.Í. E/5. Ársskýrsla Vélstjórafélags Íslands 1921, bls. 6.

Á aðalfundi þann 24. júlí 1922 lagði Sigurjón Kristjánsson fram tillögu þar sem fundurinn ályktaði að 12. greinin í ársskýrsluna væri ekki rétt í garð samninganefndarinnar. Skiptar skoðanir voru um tillöguna og var hún ekki borin undir atkvæði. Þetta var flókin staða og sýnir hvernig erfiðleikar á vinnumarkaði léku félagið á þessum árum.⁹⁹ Bréf frá Hallgrími Jónssyni ritara félagsins til Gísla Jónssonar formanns, dagsett í Aberdeen þann 4. ágúst er athyglisvert og varpar ljósi á stöðuna. Hallgrímur nefndi í upphafi að hann hefði átt samtal (í gegnum loftskýrtastöð), við Sigurjón Kristjánsson, einn samningarnefndarmanna, sem taldi að formaður og hluti stjórnarinnar hefði hlaupið á sig þegar hún setti sökina á nefndina. Einnig þótti honum bagalegt að ársskýrslan árið 1921 hefði ekki verið samþykkt á aðalfundi. Það kemur annars fram í bréfinu að Hallgrímur taldi mögulegt að leysa þessi ágreiningsefni og tók hann fram við Gísla að staða hans væri sterk, sérstaklega meðal yngri manna í fiskiskipaflootanum.¹⁰⁰

Í marsmánuði 1924 fékk stjórn Vélstjórafélagsins bréf frá Eimskipafélaginu þar sem farið var fram á að félagið samþykkti að segja mætti upp aðstoðarvélstjórum á skipum félagsins. Það var nefnt í bréfinu að erfiðleikar í rekstri hefðu knúið á um þessa beiðni. Félagisstjórnin ákvað að verða við beiðninni með ákveðnum skilyrðum. Þau voru að þeim aðstoðarmönnum sem væri sagt upp væri tryggt yfirkyndarastarfið ef þeir æsktu þess og gengju í framtíðinni fyrir um vélstjórastörf hjá félaginu.¹⁰¹ Í maí skrifuðu 53 almennir félagar undir yfirlýsingu þar sem þeir lýstu yfir vantrausti á stjórn félagsins vegna þessa samnings. Yfirlýsingin var eftirfarandi:

Við, sem ritum nöfn okkar hér undir álitum að stjórn vor hafi brugðist því trausti sem við höfum borið til hennar og að hún hafi misbeitt því valdi, er hún hefur samkvæmt félagslögnum, sem hefur sýnt sig í því, að hún samþykkir að rofnir séu samningar við nokkra félagsmenn, þeim í óhag og fyrirvaralaust, án nokkurra bóta. Við berum því ekki lengur traust til hennar, til þess að fara með málefni félagsins, og þorum ekki að treysta á það, að hún sanni það ekki ennþá áþreifanlegar, að hún meti meira hag útgerðarmanna heldur en félagsmanna.¹⁰²

99 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 24. júlí 1922.

100 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 3. Bréf dagsett. 4. ágúst 1922.

101 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 99.

102 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. (Í maí 1924).



Véltjórar á Goðafossi

Fyrripart ágústmánaðar var skipuð nefnd til að leysa úr um hvort stjórn Véltjórafélagsins hefði með réttmætum hætti samið við Eimskipafélagið um að fella niður stöður aðstoðarvéltjóra. Í nefndinni sátu Þorsteinn Árnason, Ellert Árnason og Sigurjón Kristjánsson. Nefndin ályktaði að stjórnin hefði ekki framið neitt lagabrot og gæti því setið áfram. Hinsvegar hefði verið vanhugsað að leggja stöðurnar niður því þær væru ungum véltjórum nauðsynlegur undirbúningur undir yfirvéltjórstöður.¹⁰³ Á aðalfundi 23. ágúst tilkynnti Gísli Jónsson síðan afsögn sína sem formaður félagsins þar sem hann gæti ekki vegna núverandi stöðu sinnar haldið áfram.¹⁰⁴ Þar við sat og voru samningar ennþá lausir við Eimskipafélagið. Þann 10. september fundaði stjórn VSFÍ um borð í Lagarfossi og ákváðu nefndarmenn að senda véltjórum Eimskipafélagsins bréf og fá álit þeirra á því hvaða kröfur ætti að leggja upp með í samningaferlinu sem var framundan.¹⁰⁵ Í því tilefni sendu véltjórar á Goðafossi stjórninni eftirfarandi bréf 9. nóvember:

Að við álitum að stjórninni beri að fara fram á kauphækkun, sökum þess. Í fyrsta lagi: Að dýrtíð hefur aukist mikið í landinu, 20% vörutollur af ýmsum nauðsynjavörum. Í öðru lagi: Kaup annarra starfsmanna á skipunum hefur hækkað. Í þriðja lagi: Taka má til samanburðar, að stjórnin hefur hækkað laun embættismanna með aukinni dýrtíðaruppbót.¹⁰⁶

Af framansögðu má sjá að á fyrstu árum þriðja áratugarins var kjarabaráttan hörð og þurfti Véltjórafélagið að beita sér af hörku til að ná fram markmiðum sínum þegar kom að því að rétta hlut félagsmanna sinna. Í ársskýrslu 1925 fór Hallgrímur Jónsson þá formaður yfir farinn veg. Hann nefndi að véltjórar á flutningaskipum væru með sambærileg kjör og tíðkuðust í nágrannalöndunum. Á hinn bóginn tók hann fram að um fiskiskipaflotann gegndi öðru máli. Helst væri sambærilega stöðu að finna á meðal enskra véltjóra en þeir síðarnefndu væru ekki eins vel menntaðir og íslensku véltjórnir.¹⁰⁷

103 Þ.Í. Véltjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 3. Í ágúst 1924.

104 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands 23. ágúst 1924.

105 Þ.Í. AB/6, örk 2. Stjórnafundur Véltjórafélags Íslands 10. september 1924.

106 Þ.Í. Véltjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 3. Bréf dagsett 9. nóvember 1924.

107 Þ.Í. E/5. Ársskýrsla Véltjórafélags Íslands 1925, bls. 20-21.

Samningurinn við Eimskipafélagið frá árinu 1925 var til þriggja ára og því hljótt um kaupgjaldsmálin á árunum 1926-1928. Sama var upp á teningum í samningi við FÍB frá 7. júní 1926, gildi hann til þriggja ára. Helsta nýmælið í samningnum var að vísitala Hagstofunnar skyldi hafa áhrif á föstu launin eftirleiðis og fengu vélstjórar 1% af brúttóverðmæti afla í sinn hlut.¹⁰⁸ Árin á undan höfðu reynt verulega á félagsstarf VSFÍ og hvíldin frá kjaramálaþjarkinu var kærkomin. En það stóð ekki lengi. Árið 1929 var erfitt fyrir félagið. Hásetar og kyndarar hófu verkfall upp úr áramótunum og átti það sinn þátt í því að útgerðarmenn létu hjá líða að ljúka samningum við vélstjóra. Þegar verkfallinu lauk seinnihlutann í febrúar sendu 23 vélstjórar opið bréf til Vélstjórafélagsins og óskuðu eftir fundi til að fara yfir framhald viðræðnanna við útgerðarmenn.¹⁰⁹

Gefum Hallgrími Jónssyni formanni orðið:

Ég var staddur í bænum þessa daga og átti fund með samninganefnd. höfðu útgerðarmenn óskað eftir því að tala við einhverja úr stjórn Vélstjórafélagsins um samningsmálið. Varð samkomulag um það við nefndina að ég ásamt fleirum úr stjórninni ættum tal við útgerðarmenn. Var það sama daginn, sem ég fór úr bænum. Árangurinn af þeim fundi varð uppkast að nýjum kaupsamningi, sem lagt var fyrir stjórnarfund þá um kvöldið en fellt þar, og einnig á félagsfundi nokkuð seinna. Fór nú nefndin á stúfana að nýju og átti fundi með útgerðarmönnum, en samkomulag náðist ekki. Endirinn á öllu þessu þrefi varð sá, eins og ykkur er kunnugt, að félagsfundur samþykkti tillögu um það, að vélstjórar mættu ráða sig eftir eigin geðþótta, en þó ekki fara í skiprúm félaga sinna, ef þeir hefðu farið úr því vegna kaupdeilunnar.¹¹⁰

Nú þurfti að vinna hratt. Vélstjórar höfðu ekki stöður sínar nema út vertíðina og hætt var við að þeir fengju ekki stöðurnar framlengdar nema á lægri launum. Um sumarið hófust samningaviðræður að nýju og var mest deilt um á hvaða grundvelli yrði best samið fyrir yfirstandandi ár. Vélstjórafélagið vildi biðja fram á árið til að sjá hvað haustvertíðin gæfi af sér. Samningar voru síðan undirritaðir 19. nóvember 1929.¹¹¹

108 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 105-106.

109 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, ör 2. Bréf dagsett 20. febrúar 1929.

110 Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1928“, Ársrit Vélstjórafélags Íslands, 1. töl. 4. árg. 1929, bls. 39-40.

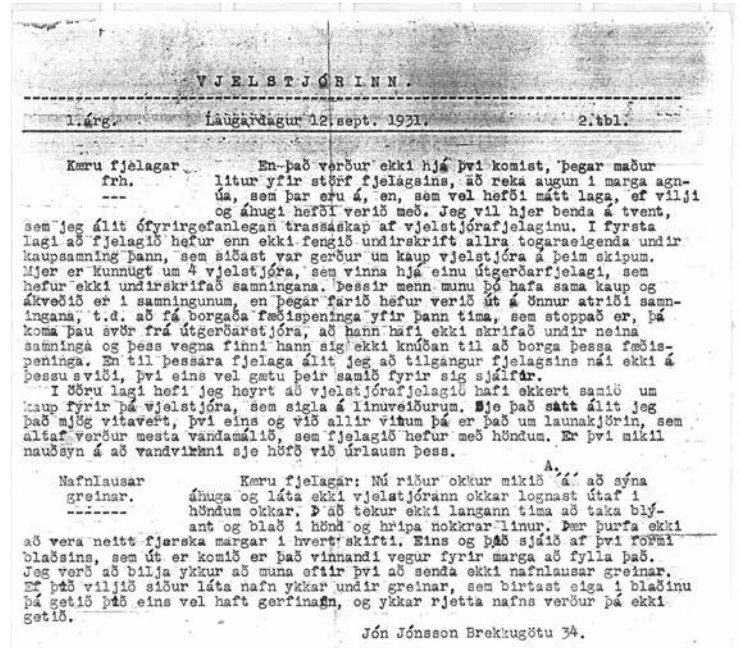
111 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 109.

Kyndari við þurrkara í Síldarverk-
smiðju ríkisins á Siglufirði. Hásetar
og kyndarar hófu verkfall upp úr
áramótum 1929-1930 og átti það sinn
þátt í því að útgerðarmenn létu hjá
líða að ljúka samningum við vélstjóra



Véltjórar í Hafnarfirði höfðu stofnað málfunda-félag og gáfu út fréttabréf, *Véltjórin*, ábyrgðar-maður var Jón Jónsson véltjóri.¹¹² Það olli kurr á meðal hafnfirskra véltjóra að dæmi voru um að einstakar útgerðir virtu samninginn frá árinu 1929 að vettugi. „Eftir að VSFÍ er búið að undirskrifa samninginn við FÍB, sem samanstendur af meirihluta útgerðarmann, þá liggur það í hlutarins eðli, að það er búið að semja fyrir alla sem sigla á togaraflotanum.“¹¹³ Þetta var jafnvel ennþá reyndin á árinu 1931. Þetta olli miklu ósætti á meðal véltjóra og fannst mörgum sem einstakar útgerðir drægju menn á asnaeyrum með sérsamningum utan þess sem Véltjórafélagið samdi um.

Svo er sagt, að þessi menn hlífist, þó síst við að vitna til gerða félagsins, þegar þeir semja fyrir sig sjálfir, þá draga þeir kaupsamninga félagsins upp úr vasa sínum og benda á, hvað hinir hafi. Segja þeir þá, að sér beri vitanlega sömu laun fyrir sömu störf og hinir leysi af hendi. Það er að vísu rétt. En vitanlega er það í skjóli félagssamtakanna, ef þeim tekst að fá sömu launakjör eða betri. Því verður ekki neitað, að það er félagssamtökunum að miklu leyti að þakka, þó léleg hafi verið, að laun eru sæmileg, og aðstaða bætt að ýmsu leyti frá því, sem áður var. Þeir menn, sem þannig yfirgefa samtökin, verða einskonar mólur í stéttinni. Þeir verða, þó þeim sé það sjaldnast ljóst, einskonar bakhjarl þeirra, sem ljóst eða leynt sýna stéttinni mesta andúð, og draga beint og óbeint niður af henni skóinn. Það er mörgum góðum félagsmanni áhyggjuefni, hve margir hafa síðustu árin skorist úr leik, sem þess var vænst af, að þeir mundu halda hópinn. Þó það á engan hátt sé geðfellt, er ekki fyrirjáanlegt annað, en að sýna verði þessum mönnum virka andúð.¹¹⁴



Véltjórin Fréttabréf
Málfundafélags véltjóra í
Hafnarfirði

112 Á aðalfundi Véltjórafélagsins 4. júlí 1932 var síðan samþykkt að stofna deild hafnfirskra véltjóra sem starfaði innan Véltjórafélags Íslands. Þ.Í. AA/4, örk 1.

Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands, 4. júlí 1932.

113 Þ.Í. CD, örk 1. Ókunnur höfundur sem nefnir sig x. *Véltjórin*, Fréttabréf Málfundafélags véltjóra í Hafnarfirði, 3. töl. 1. árg.

114 Hallgrímur Jónsson, „Stéttvísí“, *Ársrit Véltjórafélags Íslands*, 1. töl. 6. árg., bls. 7.

Þetta voru erfiðir tíma og því mikilvægt að vélstjórar myndu standa saman og sýna heilbrigða stéttarvitund. Þetta ítrekaði einstaklingur sem nefndi sig A í málgagni Málfundafélags hafnfiskra vélstjóra árið 1931:

Engum blandast hugur um það hve mikla þýðingu félagskapurinn hefur fyrir okkur, og hve mikil nauðsyn er að við höldum félagi okkar vel saman, og eflum það með félagslegri starfsemi, þar sem svona ein stétt myndar með sér félagskap þá er tilgangur þess að sá, að geta betur gætt hagsmuna stéttarinnar í hvívetna. Það liggur í augum uppi að starf eins stéttarfélags eins og Vélstjórafélags Íslands hlýtur að vera nokkuð viðfangsmikið, og verður því hver einstakur félagi að sjá skyldu sína í því að vinna eftir megni að félagsmálum, en á því mun nú hafa orðið nokkur misbrestur eftir því, sem ég lítið til síðan ég varð meðlimur þessa félags. Ekki finnst mér það benda á mikinn áhuga hjá félagsmönnum að mæta ekki á fundum félagsins þegar svo hittist á að fundirnir eru haldnir á þeim tíma þegar félagsmenn eru í landi og virtust hafa ástæðu til að mæta. Aftur er oft hægt að heyra á þessum mönnum að þeir ætlist til að félagið vinni mikið fyrir þá, og jafnvel bregða þeir forögngumönnum félagsins um slóðaskap og framkvæmdaleysi í félagsmálum. Þetta þarf að lagast. Hver einstakur félagsmaður þarf að sjá það, að því aðeins er félagskapnum vel borgið að allir félagsmenn leggi fram krafta sína í þarfir félagsheildarinnar.¹¹⁵

Það fór reyndar svo að samningarnir frá árinu 1929 giltu áfram næstu misserin. Tilkynning til vélstjóra þess efnis var færð til bókar á stjórnarfundum 24. desember 1932. Þar var þeim upplýsingum beint til þeirra að skrá sig í skipsrúm samkvæmt síðustu samningum á milli félaganna (frá 19. nóv 1929). Átti tilkynningin um að það koma í útvarpi og blöðum.¹¹⁶

Heimskreppan var farin að bíta verulega og börðust útgerðarmenn fyrir því að halda fyrirtækjunum gangandi. Í apríl 1932 sendi Eimskipafélagið stjórn VSFÍ bréf og fór þess á leit við þá að félagsmenn yrðu lækkaðir í launum um 12% vegna lélegrar afkomu félagsins.¹¹⁷ Þegar til kom voru samningarnir endurnýjaðir óbreyttir, VSFÍ hafði unnið varnarsigur við erfiðar aðstæður. Árin 1934 og 1935 kvörtuðu togaravélstjórar yfir nýjum samningi við kyndara sem þýddi að þeir fengu hafnarfrí strax þegar skipin komu að landi. Þetta jók vinnu vélstjóra í hafnarlegum. En lítið gerðist í samningamálum vélstjóra á togurunum fyrr en árið 1938 að nýir samningar við FÍB voru undirritaðir.¹¹⁸ Þetta voru erfið ár og þurfti að sýna harða viðspyrnu og þolinmæði gegn kreppunni sem þjakaði atvinnulífið í landinu á fjórða áratugnum.

115 Þ.Í. CD, örk 1. Ókunnur höfundur sem nefnir sig A, Vélstjórnin, Fréttabréf Málfundafélags vélstjóra í Hafnarfirði, 1. árg. 1. tbl.

116 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 24. desember 1932.

117 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 7. apríl 1932.

118 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 120.

Ekki bætti úr skák að aðbúnaðurinn á togurunum var ekki til fyrirmyndar.

Flestir þeir vélstjórar sem sigla á togarafлотanum eru meira og minna heilsu-
bilaðir, sem ekki er undravert, eftir aðbúð þeirri, sem þeir hafa á skipunum.
Í flestum togurunum er íbúð sú, sem vélstjórar hafa svo lítil og loflaus, að
slíkt er ekki dæmi á öðrum skipum. Íbúðirnar það þröngar að ómögulegt er
að klæða sig eða afklæða og loftrás engin. Loftrás vélarrúmma mjög illa
fyrirkomið, einkum á þeim skipum, sem verða að hafa lokaðan háglugga, í
næstum því hvað góðu veðri sem er. Það er ekki einungis nóg að loka þeim,
heldur verður að breiða ábreiðu yfir þá, og festa hann vandlega, til að vera
ekki alltaf gegnblautur af sjó. Veit ég þó af nokkrum vélstjórum, sem taka
heldur þann kostinn, að fá sjógusur yfir sig, en vera í 40°-45° hita. Nú geta
allir séð það hversu heilsusamlegt það er, að koma af verði annað hvort gegn-
blautur af svita eða sjó, leggjast niður í hina dimmu loftlausu, þröngu og röku
íbúð. Ekki er í einum einasta togara það mikil þægindi fyrir almenning, að þar
sé baðklefi svo hægt sé að skolpa af sér óþverrann. Það mega vera vel hraustir
menn sem þola þessa aðbúð til lengdar, enda hefur það sýnt sig, að menn hafa
orðið að hætta vélstjórn á unga aldri, vegna þess að þeir hafa ekki þolað þessa
aðbúð.¹¹⁹

**Farþega og flutningaskipið
Gullfoss í eigu Eimskipafélags
Íslands siglir úr Reykjavíkurhöfn
í kringum 1920**



¹¹⁹ Þ.Í. CD, örk 1. Ókunnur höfundur. Vélstjórnin, Fréttabréf Málfundafélags vélstjóra í Hafnarfirði, 8. tbl. 1. árg.

Aðstæður voru þó betri á farskipunum. Árið 1924 hafði Þorsteinn Loftsson nefnt að nauðsynlegt væri „að baðklefi skuli vera í hverju nýju skipi, þar sem vélstjórar hafi aðgang að“.¹²⁰

Launabaráttu vélstjóra á þriðja áratugnum beindist einnig í aðra átt, eða að ríkisvaldinu. Vélstjórar á varðskipunum voru óánægðir og ályktuðu eftirfarandi 20. janúar 1928: „Þar eð vér höfum undanfarna daga, heyrð ýmsar raddir um það, að talsvert eigi að breyta lögum um starfsmenn á varðskipunum nú á þessu þingi og að þær breytingar muni verða vélstjórunum í óhag, bæði hvað laun snertir og annað.“¹²¹ Í marsmánuði sendi stjórn VSFÍ síðan allsherjarnefnd Alþingis hörð mótmæli út af bágum kjörum vélstjóra á varðskipunum.¹²² En allt kom fyrir ekki. Þann 7. maí 1928 voru samþykkt ný lög um skipverja á varðskipum ríkisins.¹²³ Á útmánuðum 1932 voru varðskipslögin frá 1928 síðan endurskoðuð og samþykkt sem lög frá Alþingi 10. maí sama ár.¹²⁴ Þann 17. febrúar 1933 ályktaði stjórn VSFÍ um „að leita samvinnu við stýrimannafélagið um það að skrifa Alþingi, til þess að reyna að fá það til að breyta launakjörum yfirmanna á varðskipum, svo að þau yrðu í samræmi við launakjör yfirmanna á hliðstæðum skipum“. Þar var átt við skip Eimskipafélagsins eins og stjórnarfundur þann 8. desember 1933 sýnir.¹²⁵

Á fundi stjórnar 24. mars 1933 skýrði Þorsteinn Árnason svo frá að hann hefði ásamt Jóni Péturssyni farið á fund Magnúsar Guðmundssonar dómsmálaráðherra og rætt við hann um ósamræmið í launakjörum yfirmanna á varðskipunum í samburði við sambærileg skip við landið. „Hafði ráðherra talið öll vandkvæði á að nokkur launahækkun fengist að svo stöddu“ og vísaði þar til slæmrar stöðu ríkissjóðs vegna kreppunnar.¹²⁶ Í kjölfarið var samið við Stýrimannafélagið um að fella hin gildandi varðskipslög og féllst Haraldur Guðmundsson á að tala fyrir frumvarpinu á Alþingi en það var fellt.¹²⁷ Helstu nýmælin sem urðu á kjörum vélstjóra á þessum tíma voru ákvæði um þrískiptar vaktir á flutningaskipunum og varðskipunum sem undirvélstjórar höfðu frumkvæði um að komið væri á.¹²⁸

Starfsemi félagsins snerist ekki eingöngu um kjarabaráttu. Sumarið 1934 var lagt upp í skemmtiferð til Laugarvatns til að halda upp á 25 ára afmæli félagsins.

120 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 3. Bréf dagsett 12. október 1924.

121 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 2. Bréf dagsett 20. janúar 1928.

122 Þ.Í. AB/6, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 3. mars 1928.

123 *Alþingistíðindi* 1928, A deild, bls. 1192-1194.

124 *Alþingistíðindi* 1932, A deild, bls. 1228.

125 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 17. febrúar 1933 og 8. desember 1933.

126 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 24. mars 1933.

127 Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1931-32“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands* 1. töl. 7. árg. bls. 16.

128 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf frá aðstoðarvélstjórum. Bréf dagsett 3. júlí 1934. Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk. Bréf dagsett 18. maí 1934. (Ritað í janúar 1935).

Þátttaka í skemmtiferðinni var góð. Voru þó eigi aðrir með í förinni en félagsmenn og konur þeirra, auk boðsgesta, er voru forstöðumaður Vélstjóráskólans og kona hans, og ekkjur látinna félagsmanna. Urðu alls í förinni rúmlega eitt hundrað manns. Var lagt af stað frá Reykjavík laust fyrir kl. 9 að morgni þess 23. júní í bifreiðum frá BSÍ. Veður var ekki gott, suðvestan gola með skúrum og þokusúld. En vélstjórnir voru góðu skapi. Þeir voru einhuga um að skemmta sér reglulega vel þennan dag og gera hann þátttakendum minnistæðan, eins og þeir höfðu frá byrjun verið einhuga um, að halda uppi heiðri og sæmd félagsins, án þess nokkur snuðra hefði þar á komið um heilan aldarfjórðung. Smá duttlungar í veðrinu skyldu ekki aftra því. Þeir treystu því líka, að allt væri vel undirbúið frá nefndarinnar hálfu. Til Laugarvatns var komið klukkan rúmlega 12; hafði ferðin austur gengið mjög vel. Að Laugarvatni var tilreiddur miðdegisverður fyrir alla gestina og var sest að snæðingi kl. 1. Eru húskynni þar mikil og góð, og gnægð matar var á borð borin.¹²⁹

Undanþágurnar

Í lögum um atvinnu við vélgæslu á íslenskum gufuskipum frá árinu 1911 var tilgreint hvaða skilyrðum vélstjórar og undirvélstjórar þurftu að búa yfir til fá skírteini sem sýndu starfshæfni þeirra.¹³⁰ Snemma var pottur brotinn í þeim málum. Á aðalfundi í september 1912 sagði: „Þá var vakið máls á öðrum vélstjóra á Snorra Sturlusyni að hann mundi ekki hafa nein skírteini og urðu talsvert heitar umræður síðar.. að síðustu kom fram tillaga að skipa þriggja manna nefnd til að komast eftir hvort nokkrir væru vélstjórar sem ekki hefðu rétt til þess, og koma í veg fyrir það að svo miklu leyti sem hægt væri ...“¹³¹

Eftir að lögin um atvinnu við vélgæslu á gufuskipum voru endurskoðuð árið 1915 var miðað við þau þegar meta þurfti lágmarksmenntun undirvélstjóra á flutninga- og fiskiskipum.¹³² En oft voru þessi ákvæði brotin. Á fyrstu áratugum 20. aldarinnar fjölgaði íslenskum gufuskipum hratt í fiskveiðiflotanum og jókst þá þörfin fyrir vélstjóra. En námið var tímafrekt. Nemendur þurftu að eyða þremur árum í járnsmiðju og öðrum tveimur í bóklegt nám. Af því leiddi að fáir vélstjórar útskrifuðust á hverju ári og bar nokkuð á því að réttindalausir vélstjórar væri ráðnir til starfa.¹³³ Samkvæmt 16. grein laganna frá árinu 1915 mátti stjórnarráðið; „veita efnilegum



¹²⁹ Hallgrímur Jónsson, „Skemmtiferð að Laugarvatni“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl. 9. árg., bls. 131.

¹³⁰ *Alþingistiðindi* 1911, A deild, bls. 603-605.

¹³¹ P.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 12. september 1912.

¹³² *Alþingistiðindi* 1915, A deild, bls. 920-923.

¹³³ *Alþingistiðindi* 1915, A deild, bls. 616-618.



kyndurum undirvélstjórnarskírteini á fiskigufuskipum með minna en 700 hestafla vél“. En ekki mátti veita skírteinin lengur en eitt ár nema brýna nauðsyn bæri til.¹³⁴ Orðsending frá Ólafi Sveinssyni ráðunaut hjá Fiskifélagi Íslands til Vélstjórafélagsins 4. júlí 1923 sýnir hve mikið þótti oft liggja við að ráða menn vegna komandi síldveiða. Í fyrstu vildi hann tryggja að réttindamenn væru ráðnir ef mögulegt væri. Orðsendingin var eftirfarandi:

Þar sem mér stöðugt berast fyrirspurnir um vélstjóra, hvort fánlegir séu, þá vildi ég mega nota tækifærið og spyrjast fyrir á fundinum, hvort menn séu fánlegir til að fara til Norðurlands til að vera á síldveiðiskipum sem ganga eiga nú í sumar þaðan. Þeir sem mundu vilja sinna þessu, mundu þurfa að fara bráðlega norður. Þeir sem óska eftir plássi, þurfa að hitta mig í dag eða leggja bréf í póstkassann á skrifstofu minni fyrir kl 9. í kvöld. Ég hef í dag móttakið bréf frá Stjórnarráðinu, þar sem það óskar minnar umsagnar um undanþágu beiðnir frá Norðurlandi (Siglufirði). Vildi ég því geta fengið vitneskju um hve margir væru fánlegir til þessa starfa, nú sem stendur.¹³⁵

Stjórn VSFÍ var vör um sig og mótmælti á fundi 21. júlí, að undanþágumenn væru ráðnir á síldarskipin úti fyrir Norðurlandi í upphafi vertíðar nema auglýst hafi verið eftir þeim með löngum fyrirvara.¹³⁶ Undanþágumálin voru aftur á dagskrá á stjórnarfundum 31. ágúst. Þá var samþykkt að formaður ætti fund með lögreglustjóranum í Rvík og kæmi þeim upplýsingum áleiðis að embættið myndi ekki veita undanþágumönnum skírteini nema þeir hafi siglt í tvö ár eftir próf. Hinsvegar væru dæmi um siglingatími gildi þegar viðkomandi naut undanþáguréttinda.¹³⁷

Á þessum árum lætur nærri að um helmingur þeirra sem kölluðu sig vélstjóra á fiskiskipaflotanum væru undanþágumenn með litla þekkingu á vélstjórn. Í ársbyrjun 1925 var svo komið að undanþáguheimildirnar í lögnum frá árinu 1915 voru fallnar úr gildi og lagði atvinnumálaráðuneytið fram frumvarp um að endurnýja undanþágurnar. Það kom fram í framsögum frummælenda frumvarpsins að erfitt væri að manna vélstjórastöður á fiskiskipunum, aðeins útskrifuðust árlega um 8-10 vélstjórarar í landinu en í raun vantaði um 150 slíka á hinn ört vaxandi fiskiskipaflota.¹³⁸

¹³⁴ *Alþingistíðindi* 1915, A deild, bls. 922.

¹³⁵ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 3. Bréf dagsett 4. júlí 1927.

¹³⁶ Þ.Í. AB/6, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 21. júlí 1923.

¹³⁷ Þ.Í. AB/6, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 31. ágúst 1923.

¹³⁸ *Alþingistíðindi*, 1926, B deild, bls. 1518-1521.

Frumvarpið var lögfest og til nýmæla horfði að atvinnumálaráðuneytinu var heimilt að veita kyndurum undirvélstjóraskírteini á fiskigufuskipum með minna en 900 hestafla vél til eins árs í senn eða 200 hestöflum meira en var í lögunum 1915.¹³⁹ Það má sjá af stjórnarfundum frá 16. janúar 1927 að undanþágu málin voru í miklum ólestri. Sigurjón Kristjánsson tók til máls og sagði að minni eimskipin færu á veiðar „og að allt væri í megnasta ólagi sem liti að vélgæslu á þessum skipum, menn væru teknir með undanþágu, sem lítil skilyrði hefðu til að bera, og kaupði væri á mestu ringulreið“.¹⁴⁰

Á árinu 1932 varð aftur snörp umræða um undanþágurnar. Nokkrir félagar skrifuðu ítarlega yfirlitsgrein um sögu málsins undanþágum árin. Þeir nefndu að þegar fyrst var byrjað að veita undanþágur hefði verið um það rætt hvort ætti að ráða útlenda réttindamenn til starfa eða „efnilega innlenda kyndara,“ og gefa þeim síðan færi á að mennta sig enn frekar. Þeir nefndu að síðari kosturinn hefði orðið ofan á því hætt var við að útlendu vélstjórnarnir myndu ekki dvelja til langframa í landinu. Þeir ítrekuðu að fyrirkomulagið væri bagalegt. Þetta vor hefðu 19 vélstjórar útskrifast hér á landi en ekki fengið skipsrúm þar sem stjórnarráðið hefði ekki leyfi til að afskrá undanþágumenn nema að liðnu árinu sem þeir hefðu verið lögskráðir. Í framhaldinu lýstu þeir hvernig félagið hefði beitt sér fyrir að koma réttindamönnum í skipsrúm þar sem lögskráning undanþágumanna var ekki í gildi.¹⁴¹

Í byrjun árs 1932 mótaði Vigfús Einarsson skrifstofustjóri í atvinnumálaráðuneytinu frumvarp sem fylgdi þeim ákvæðum að þeim mönnum sem hefðu sinnt vélgæslu á fiskiskipaflotanum yrðu veitt vélstjórnarréttindi til frambúðar. Félagið hafði veður af þessum hugmyndum og ályktaði á stjórnarfundum 5. febrúar: „þá leyfir fundurinn sér eindregið að skora á hið háa ráðuneyti að það hlutist til um að ekki verði lögfest nokkur séraréttindi fyrir þá menn sem stunda vélstjórn með undanþágum en hafa ekki stundað vélsníði eða gengið í vélstjórnaskóla.“¹⁴²

Þann 3. mars lagði Bjarni Snæbjörnsson læknir og þingmaður Hafnarfjarðar fram frumvarp með stuðningi meirihluta sjávarútvegsnefndar um að veita völdum mönnum undanþágu til vélstjórnarréttinda.



¹³⁹ *Alþingistíðindi*, 1926, A deild, bls. 502.

¹⁴⁰ Þ.Í. AB/6, ör. 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 16. janúar 1927.

¹⁴¹ Ágúst Guðmundsson, G. J. Fosberg og Þorsteinn Árnason, „Undanþágurnar og vélstjórstéttin“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl. 7. árg., bls. 41-43.

¹⁴² Þ.Í. AB/6, ör. 3. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 5. febrúar 1932.

Guðbrandur Ísberg þingmaður fylgdi samskonar frumvarpi eftir 12. mars sama ár.¹⁴³ Stjórn Vélstjórafélagsins brást hart við frumvarpinu og sendi bréf og ályktanir til, M. E. Jessens skólastjóra, Ólafs Sveinssonar skipaskoðunarmann og Gísla Jónssonar vélfræðings og umsjónarmanns. Þessir aðiljar lýstu yfir andúð á frumvarpinu, töldu það afturför og vinna gegn sameiginlegum hagsmunum vélstjóra og útgerðarinnar.¹⁴⁴ Í apríl lagði síðan sjávarútvegsnefnd fram endurskoðað frumvarp og brást stjórn VSFÍ við með því að leggja til að stofnuð yrði vélgæsludeild við Vélstjóraskólann eins og lögin frá 1915 sögðu til um.¹⁴⁵ Þetta var gamalt mál sem af og til hafði komið fram á liðnum árum. Hið endurskoðaða frumvarp gekk út á það að þeir undanþágumenn sem höfðu siglt undangengin fimm ár gætu fengið réttindi sem vélstjórar á skipum sem væru 200 hestöfl eða minna.¹⁴⁶ Í kjölfarið sendi stjórn VSFÍ váttryggingafélögum í landinu bréf og óskuðu eftir álitum þeirra vegna frumvarps sjávarútvegsnefndar.¹⁴⁷ Sjónarmið Vélstjórafélagsins náðu ekki til þingmanna og var það fellt 27. apríl.¹⁴⁸

Áfram voru undanþágurnar eitt helsta baráttumál Vélstjórafélagsins. Þann 2. júní 1935 fékk félagið mikilvægar upplýsingar til að byggja á.

Þar að við erum meðlimir félagsins dirfumst við hér með að vekja athygli á því að hér á Akureyri er verið að undirbúa síldveiðiskipin á síldveiðar. Þar með nokkra gufubáta sem okkur félögum hér virðist illa skipaðar vélstjórum. ... á E/A Rúnu er aðeins einn vélstjóri og mun hafa verið farið þess á leit við hann að hann tæki sér til hjálpar mann sem aldrei hefur um borð í gufuskipi unnið. En þetta er honum á móti skapi það er hann þykist eiga heimtingu á vönum manni þar sem vélin er gefin upp 105 hestöfl. Á E/A Langanesi er sömuleiðis einn vélstjóri og mun það eiga að vera maður sem hvorki hefur vélgæslu eða vélstjóra próf. E/A Ólaf hefur sömuleiðis annan vélstjóra réttindalausn. Á pósthátnum Drang er 1 vélstjóri, ykkur sennilega kunnur, en þar er nú annar vélstjóri maður sem hefur engan siglingatíma annan en þá 2 mánuði sem hann hefur verið þar um borð. Þetta þykir okkur félögum óréttindi gagnvart stétt vorri og ekki síst, það að við vitum af mörgum atvinnulausum vélstjórum í Reykjavík.¹⁴⁹

143 Ágúst Guðmundsson, G. J. Fossberg og Þorsteinn Árnason, „Undanþágurnar og vélstjórastéttin“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl., 7. árg., bls. 50 og 56.

144 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. C/14. Bréf frá M. E. Jessen og Ástvaldi Gíslasyni, 17. mars 1932. Bréf frá Ólafi Sveinssyni 19. mars 1932 og Bréf frá Gísla Jónssyni 26. mars 1932.

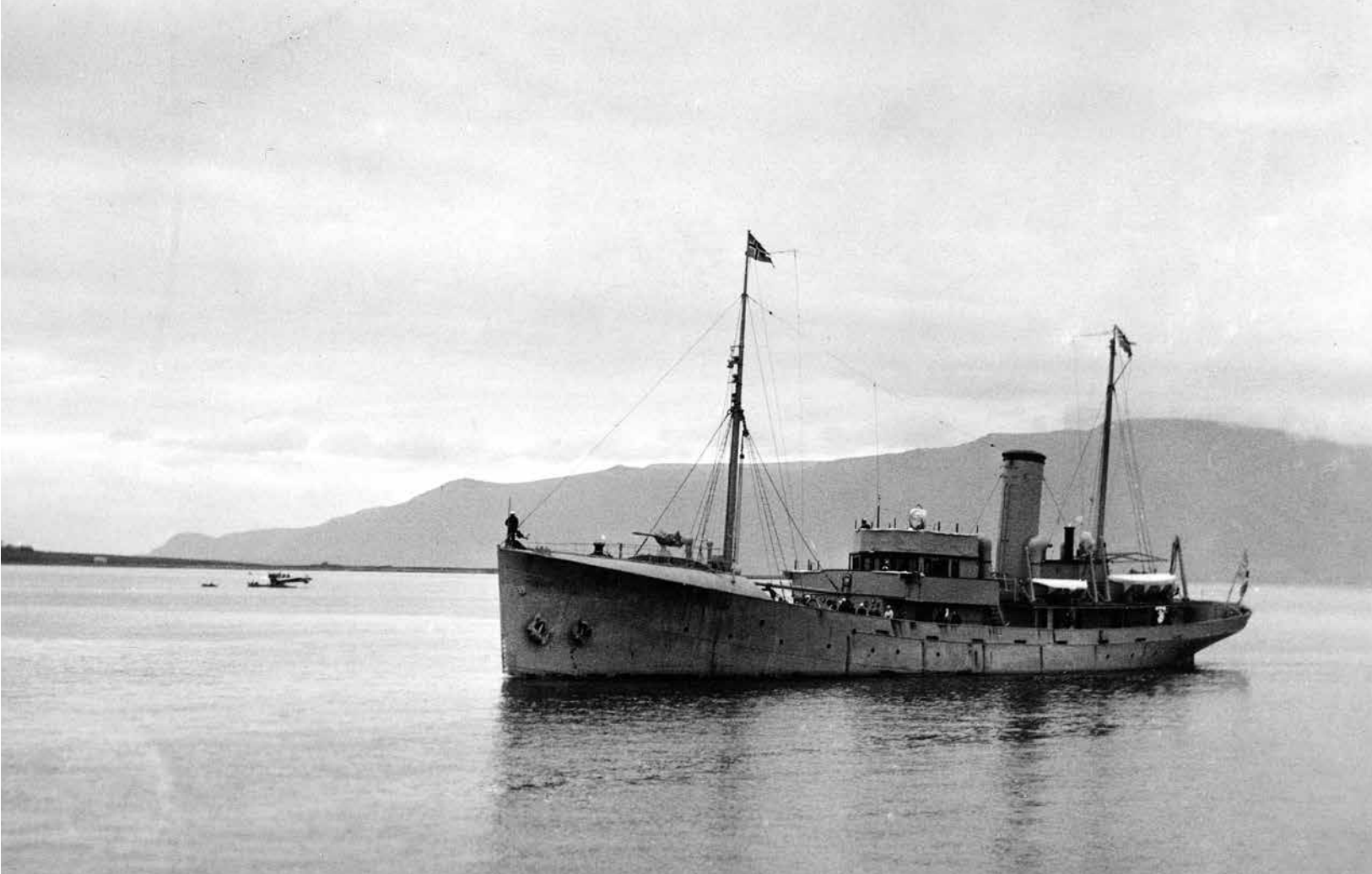
145 Þ.Í. AB/6 örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 22. apríl 1932.

146 Ágúst Guðmundsson, G. J. Fossberg og Þorsteinn Árnason, „Undanþágurnar og vélstjórastéttin“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl., 7. árg., bls. 67.

147 Ágúst Guðmundsson, G. J. Fossberg og Þorsteinn Árnason, „Undanþágurnar og vélstjórastéttin“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl., 7. árg., bls. 71-72.

148 Ágúst Guðmundsson, G. J. Fossberg og Þorsteinn Árnason, „Undanþágurnar og vélstjórastéttin“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. töl., 7. árg., bls. 73.

149 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf dagsett 2. júní 1935.



Varðskipið Ægir kemur fyrst
til Íslands 14. júlí 1929

Kreppuár

Nokkur kaflaskipti urðu árið 1936 þegar lög um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum voru lögfest á Alþingi. Lögin leystu ýmis ágreiningsefni og drógu fram muninn á starfsréttindum vélamanna á eimskipum og vélamanna á mótorskipum.¹⁵⁰ Í kjölfarið dró verulega úr undanþágubeiðnum.

Á árinu 1935 kom til sérkennilegrar deilu á milli vélstjóra sem störfuðu á strandferðaskipum ríkisins og á varðskipum. Þeir fyrrnefndu vildu að dregnar væru skýrar línur á milli vélstjóra á skipunum varðandi stöðuhækkanir. „Að þessi ósk er framkomin er fyrst og fremst af því, að stýrimennirnir og vélstjórnarnir á strandferðaskipunum álíta að varðskipin heyri undir aðra starfsgrein. Þau eru fyrst og fremst lögregluskip og hlýta öðrum óskyldum starfsreglum hvað starfshætti viðkemur.“¹⁵¹

Með komu varðskipisins Ægis má telja að nýtt spor sé stigið í íslenska vélskipaútgerð. „Ægir“ er fyrsta íslenska skipið með díselvél af nýjustu og fullkomnustu gerð. Er hann á stærð við togara; þó nokkuð öðruvísi að lögun, virðist hann ekki burðamikill en gagnlegur er hann. Vélstjórar eru, Þorsteinn Loftsson I vélstjóri, Magnús Jónsson II vélstjóri, Kristján F. Sigurjónsson III vélstjóri. Aðalvélin er 6 strokka fjörgengis B. & W. díselhreyfill. Strokkþvermál 450mm, slag 850 mm, sn. 180 með venjulegri ferð I. H. K. sem svara til

150 *Alþingistíðindi* 1936, A deild, bls. 239-255.

151 *Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands*. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf dagsett 28. júní 1935.

1100 E.H.K. Olíueyðsla með venjulegum gangi áætluð 3,5 smálestir á dag. Ekki er enn til reynt um hve miklum hraða, skipið getur náð, en talið er að nást muni um 16 sjómíllur á klukkustund með vélinni fullspenntri. Vélin er „Trunk“ –vél með hinum nýju fullkomnu olíudælum. Þ.e. hinni svonefndu „Solid injection“ er það í því fólgið að olíunni er dælt inn í á íkveikjuaugna-blikinu án þess að þrýstiloft sé tekið til hjálpar eins og áður var. Sprautast olían inn með um 400. Atm. þrýstingi. Sparast við þetta loftdælan, sem venjulega var áföst sjálfum hreyflinum og var bæði rúmfrek og dýr. Er nú þrýstiloft aðeins notað til gangsetningar til hljóðpípunnar og framleitt með dælum sem vikavélarnar hreyfa. Auk aðalvélarnar eru 2 fjörgengis 2 stokka díselhreyflar af sömu gerð og aðalhreyfillinn. Eru þeir um 110 hestöfl og draga hvor 2 stiga loftdælu og 70 kw. rafal með 220 v. málsþennu. Er straummagnið frá öðrum rafalnum nóg til þess að hreyfa allar aðrar vikavélar skipsins, sem ganga fyrir raforku. Getur því annar hreyfillinn jafnan verið til vara. Enn fremur er Bolindar-olíuhreyfill, sem sérstaklega er ætlaður til vara fyrir skeytasendingar, en getur einnig lýst skipið ef með þarf. Aðrar vikavélar eru: Kælivatnsdæla til vara, 2 olíuskilvindur, fyrir eldsneytis- og smurningsolíu, kælivél fyrir matargeymslu, stýrivél, akkerisvinda, 2 ljósvörpur og loftskeytastöð. Eru allar þessar vélar knúnar raforku. Hitun og eldun er framkvæmd með raforku. Skipinu fylgir björgunarbátur með 9 hestorku „Torny-kroft“ hreyfli. Eins og áður er getið er Ægir fyrsta fullkomna díselhreyfilskipið, sem hingað er keypt og fullkomin nýjung í ísl. útgerð. Þótti því viðeigandi að minnst á hann í riti vélstjóranna. Síðan olíustöðvarnar komu, munu útgerðarmenn nokkuð hafa hugleitt möguleikana að kaupa togara með díselvél að dæmi Frakka og Þjóðverja. En lítil reynsla er enn fengin af hreyfilskipum af þessari stærð og er því von að menn séu ragir við að breyta til, enda þótt rekstur þeirra sé talinn ódýrari en á gömlu togurunum. Allt veltur hér á öryggi vélanna og er ánægjulegt að ísl. vélstjórar fá hér nýtt tækifæri til þess að sýna, að þeir standa ekki að baki erlendum stéttarbræðrum um störf og stjórnsemi. Og reynslan, sem hér fæst af Ægi gefur bendingar um hvers útgerðarmenn geta vænst af skipum af þessari tegund. Það veltur því á æði miklu hvernig vélstjórunum tekst að leysa starf sitt af hendi. Ég leyfi mér því fyrir hönd íslenskra vélstjóra að óska vélstjórunum á Ægi hamingju í hinu veglega en vandasama starfi, sem þeir eiga fyrir höndum.¹⁵²

152 Höf. ókunnur, „Strandvarnarskipið Ægir“, Ársrit Vélstjórafélags Íslands, 1. tbl., 4. árg. bls. 86-87.

Þessu svöruðu vélstjórar á varðskipum 17. september.

Vér undirritaðir vélstjórar á varðskipunum Óðinn, Ægir og Þór, förum þess á leit við stjórn V.S.F.Í. að hún sjái svo um, að vélstjórum þeim sem starfa á varðskipum og strandferðaskipum ríkisins verði tryggður réttur til stöðu-hækkunar, eftir starfsaldri þeirra svo framt (svo) sem þeir eru álitnir færir um að hækka, hvort sem þeir starfa á varðskipum eða strandferðaskipum ríkisins. Vér mótmælum því, að dregnar verði nokkrar þær línur, sem geti hindrað að vélstjórar af varðskipunum hækki yfir á strandferðaskipin eða vélstjórar af strandferðaskipunum geti hækkað á varðskipin.¹⁵³

Báðir aðiljar treystu á fulltingi Vélstjórafélagsins sem reyndi að fá forstjóra skipaútgærdarinnar, Pálma Loftsson til að miðla málum Hann hélt að sér höndum og lítið gerðist í málinu.

Það má sjá af bréfi Pálma Loftssonar frá 22. ágúst 1936 að Skipaútgærdin treysti annars á ráð og hugmyndir frá Vélstjórafélaginu. Það sýndi ljóslega að félagið naut virðingar og trausts. Bréfið var svohljóðandi:

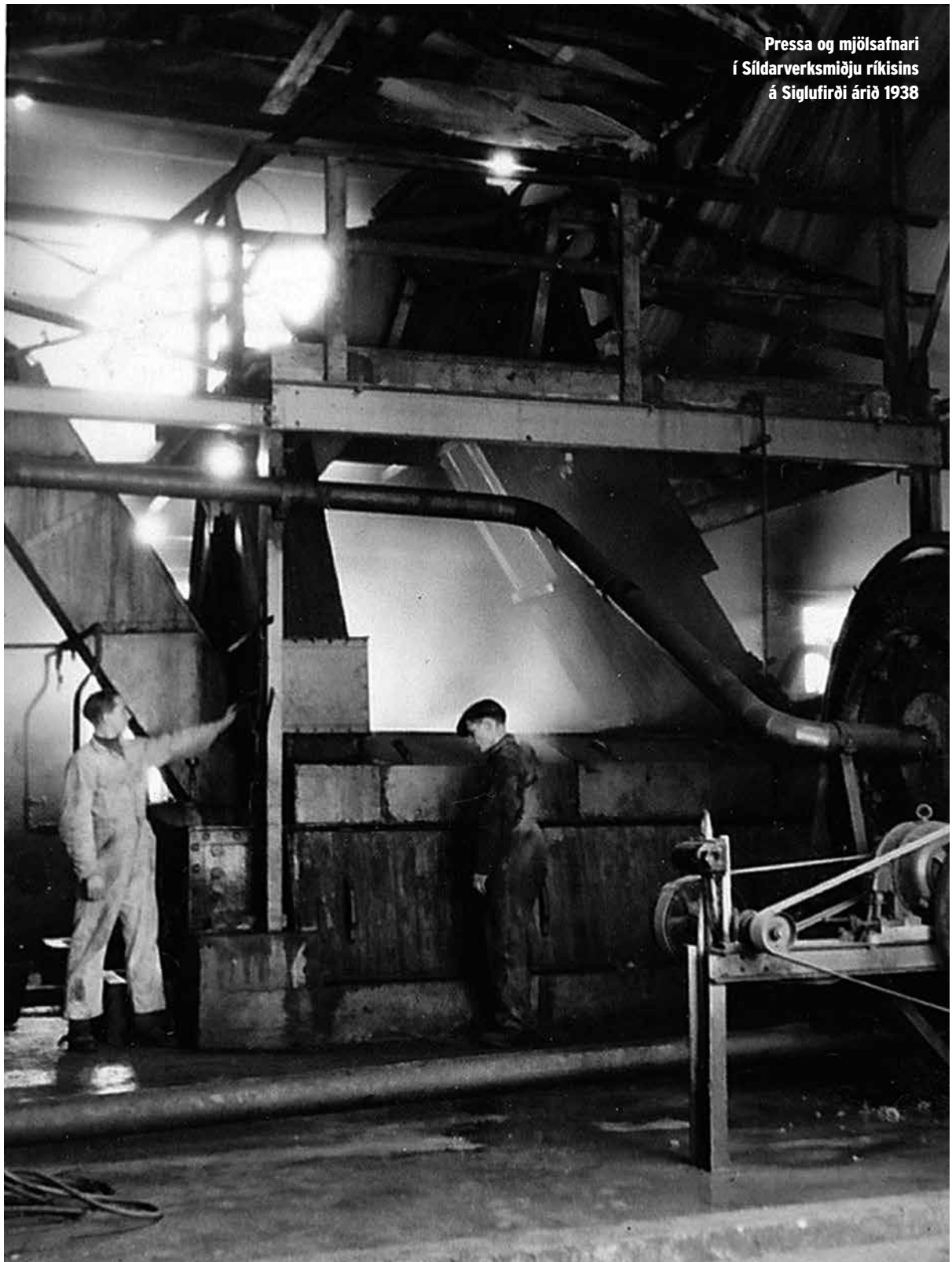
Eins og yður er kunnugt, hefir sú stefna orðið ofan á í landhelgismálunum, að láta vopnaða varðbáta annast gæsluna í stað hinna stærri varðskipa. Er það meðfram vegna þess, að ríkissjóði er ekki álitnið fært að standast kostnaðinn af rekstri landhelgigæslunnar með hinum dýru varðskipum. Hefur komið til orða að bráðlega verði byggður varðbátur 60-80 tónna með 200-250 h.k. mótörvél, er oss nauðsynlegt, áður en endanlega er ákveðið að byggja bátinn, að fá að vita hjá stéttarfélagunum hvaða kröfur um mannahald og launakjör verði gerðar á slíkum bát. Leyfum vér oss því að leggja þessa spurningu fyrir yður: Hvað er lágmarkskrafa stéttarfélags yður um launakjör og mannfjölda á fyrirhuguðum varðbátum ríkisins? Væntum vér svars yðar hið allra fyrsta.¹⁵⁴

Í svarbréfinu vísaði Vélstjórafélagið í gildandi lög um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum. Þar kom einnig fram að nauðsynlegt væri að ráða „meira prófs“ vélstjóra sem yfirmenn á varðbátana. Ekki vildi bréfitari nefna launakjör sérstaklega, þar sem það væri „samningsatriði“.¹⁵⁵

153 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf dagsett 17. september 1935.

154 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf dagsett 22. ágúst 1936.

155 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. Bréf dagsett. 3. september 1936. Ekki kom til þess að umræddir varðbátar væru keyptir á þessum tíma. Eftir „stríðið“ voru þrjú „hraðbátar“ keyptir af breska sjóhernum en þeir áttu ekki eftir að henta íslenskum aðstæðum. Jón Hjaltason, Undir straumhvörfum, bls. 172.



Pressa og mjölsafnari
í Síldarverksmiðju ríkisins
á Siglufirði árið 1938

Reyndar voru kjör togaravéltjóra meira í sviðsljósinu á þessum árum. Þeim sveið misréttið í launagreiðslum eftir að stærri hluti aflans fór í mjölvinnslu og lýsisbræðslu. Aukinn áhugi var á að koma þeim verðmætum undir þann lið sem hundraðshluti greiddist af.¹⁵⁶ Í septemberhefti Vélstjóraritsins árið 1937 skrifaði Hallgrímur Jónsson beitta grein um hve vélstjórar hefðu verið seinheppnir eftir að þeir bundu stóran hluta árslauna sinna við aflamagn á bolfiski árið 1926.¹⁵⁷ Á stjórnarfundum 23. september var síðan ákveðið að segja upp samningum við FÍB frá og með næstu áramótum. Í framhaldinu var uppkast að fyrirhuguðum samningi sett í hendurnar á Guðjóni Benediktssyni, Þorkeli Sigurðssyni og Baldri Snæland.

Þeir höfðu verið valdir til að vera stjórninni innan handar í samningamálunum á aðalfundi þann 5. júní sama ár.¹⁵⁸ Einn stjórnarmanna, Þorsteinn Árnason, hvatti menn til dáða og benti á nýja möguleika í sjávarútvegi sem gætu komið vélstjórum á fiskiskipaflotanum til góða: „Verð er nú hinsvegar stígandi á nokkrum afurðum, og ýmsar breytingar þegar að komast í framkvæmd sem gefur bendingu um hvað koma skal. Má þar til nefna stórauðnar síldveiðar, karfaveiðar, ufsaveiðar, aukna lýsivinnslu, verkun hrogna, hraðfrystingu, o.fl.“¹⁵⁹

Þegar leið á árið 1938 var vélstjórum umhugað um að ná samningum við FÍB. Í raun voru samningarnir frá árinu 1929 enn í gildi og tímabært að bregðast við því. En staðan var þröng. Af umræðum félagsmanna á aðalfundi 18. mars 1938 má ráða að þeir vildu fara varlega.¹⁶⁰ Eftir fundinn komst skriður á málið og voru nýir samningar undirritaðir 21. mars.¹⁶¹ Árið eftir náðust einnig samningar við Eimskipafélagið, Skipaútgerð ríkisins og Skallagrím hf. Með þessum samningum náðu vélstjórar að halda í horfinu, dýrtíð var mikil og í árslok 1939 voru 18 úr þeirra hópi skráðir atvinnulausir.¹⁶²

156 Samkvæmt samningi við FÍB. voru laun 1. vélstjóra 1% af brúttóverðmæti bolfisks. *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 103 og sjá samning, bls. 105-106. Á þessum tíma minnkaði sala á ísfiski til Englands og einnig var minni saltfisksala til Spánar vegna borgarastyrjaldarinnar þar. Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 97.

157 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 119.

158 *P.Í. AB/6*, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 23. september 1937. *P.Í. AA/1* örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 5. júní 1937.

159 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33*, örk 3. Bréf dagsett 5. október 1937.

160 *P.Í. AA/4*, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 18. mars 1938.

161 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 120.

162 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 121.



Íslensk skip sigla um ófriðarsvæði í heimsstyrjöldinni

Landssjóður hafði orðið fyrir áfalli þegar borgarastyrjöldin á Spáni braust út árið 1936. Í kjölfar hennar var erfitt að selja saltfisk þar í landi í sama mæli og áður. Framan af héldu sölusiglingar þó áfram. Þann 8. febrúar 1937 sendu Sjómannafélag Reykjavíkur, Stýrimannafélag Íslands og Vélstjórafélag Íslands eftirfarandi bréf til Tryggingaráðs Íslands:

Eins og kunnugt er þá sigla skip vor nú um ófriðarsvæði og þó að skipshafnir þeirra enn sem komið er hafi eigi orðið fyrir neinum slysum, þá má alltaf búast við slíku er þau sigla á þessu svæði, auk þess sem tundurdufl sem lögð hafa verið geta drifið út fyrir ófriðarsvæðin og valdið tjóni bæði á skipum og mönnum.¹⁶³

Það kom jafnframt fram í máli Þorsteins Árnasonar á stjórnarfundum þann 22. mars að fyrrnefnd félög hefðu óskað eftir að fá 50% hækkun á kaupgjaldi meðan á Spánarsiglingunum stóð.¹⁶⁴ Þessum kröfum var hafnað og smám saman dró úr siglingunum.

Hvað ætlaði Vélstjórafélagið sér til framtíðar. Átti félagið að standa eitt eða snúa sér að öðrum stéttarfélögum um samvinnu? Á aðalfundi 8. mars 1932 kom fram áskorun undirrituð af 30 félagsmönnum um að VSFÍ myndi ganga í ASÍ. Sigurjón Kristjánsson talaði fyrir hópnum og sagði að félagið gæti ekki lengur staðið eitt í baráttunni við útgerðarmenn, aðild að ASÍ myndi styrkja það til muna í baráttunni sem framundan væri. Á fundinum nefndi Hallgrímur Jónsson formaður hinsvegar að það væri sterkara fyrir félagið að vera fyrir utan ASÍ.¹⁶⁵ Þetta var ekki einfalt mál á þessum tíma. Alþýðusambandið hafði frá stofnun árið 1916 verið launþegasamband og stjórnsmálaflokkur og þar hafði Alþýðuflokkurinn sterk ítök. Annað var að árið 1930 hafði Kommúnistaflokkur Íslands verið stofnaður. Fyrrnefndir flokkar áttu síðan eftir að berjast um áhrif í Alþýðusambandinu.¹⁶⁶ Hallgrími hugnaðist lítt sú harða verkalyðspólitik sem náði að skjóta rötum í upphafi fjórða áratugarins. Það sýnir ávarp hans á aðalfundi 19. júní 1931.

163 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Þorsteinn Árnason skrifaði undir fyrir hönd Vélstjórafélags Íslands. Bréf dagsett 8. febrúar 1937.

164 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 22. mars 1937.

165 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 8. mars 1932.

166 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 131-138. Þegar leið á fjórða áratuginn börðust Kommúnistar og Alþýðuflokksmenn um völdin innan einstakra stétta- og verkalyðsfélaga. Hatrömmust var þó baráttan um yfirráðin innan Alþýðusambandsins. Ýmis stéttafélög brugðust við þessu og áttu þau þátt í stofna varnarbandalag gegn flokkspólitískum áhrifum á félagin. Sjá bréf „Varnarbandalags verkalyðsfélaga til Vélstjórafélags Ísland 13. apríl 1939. Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3, Sumarliði Ísleifsson, í samtök. *Saga Alþýðusambands Íslands*, I. bindi, bls. 234-235.

Þar var hann varfærinn en skýrmæltur: „...þá er það engin hræsni við málstaðinn og eigi nein uppgerðar sérvíska, að vér höfum ekki valið hinn rauða lit hinna byltingasinnuðu sem aðallit í merki okkar. Mörk hinna vinnandi stétta, sem stefnt er að, eru vitanlega mjög náin. Til Róm liggja margar leiðir. Og við höfum ásett okkur að fara jafnan með friði, í þeirri trú, að leiðin markinu sækist ekki verr fyrir það.“¹⁶⁷ Þessu til áréttingar kom Hallgrímur með líkingamál sem hann tengdi við félagsfánann: „Á feld hins drifhvíta fána má aldrei koma blettur eða hrukka. Hvíti liturinn er tákni friðarins og sakleysis og hann er meginliturinn í því merki sem við á ókomnum árum fylkjum okkur undir til sóknar.“¹⁶⁸

Það voru skiptar skoðanir á meðal félaga VSFÍ um hvort ætti að sækja um aðild að ASÍ. Það sýndi sig á fyrrefndum fundi 8. mars 1932 að menn vildu stíga varlega til jarðar og var niðurstaðan að stofna fimm manna nefnd sem úrskurðaði um málið fyrir næsta aðalfund.¹⁶⁹ En lítið kom út úr störfum nefndarinnar næstu misserin.¹⁷⁰ Hér má reyndar geta þess að Vélstjórafélagið hafði á árinu 1934 gert samning um samvinnu við Félag járníðnaðarmanna í kjaramálum. Félagið stóð því ekki lengur eitt og óstutt en á þessum árum varð algengara að vélstjóraefni lykju sveinsprófi úr smiðjum áður en lagt var í áframhaldandi nám.¹⁷¹

Á framhaldsaðalfundi 24. júní 1935 var tillagan um inngöngu í ASÍ enn til umræðu og leiddi það til þess að hún var borin undir félagsmenn til atkvæðagreiðslu og var felld með 54 atkvæðum gegn 38 eftir póstkosningu í janúar og febrúar 1936.¹⁷² Spurningin um aðild að öðru stéttarfélagi eða hagsmunasamtökum tók óvæntan snúning næstu misserin. Þetta mál átti sér ákveðna forsögu innan félagsins. Á stjórnarfundum í Vélstjórafélaginu þann 10. júlí 1922 kom fram tillaga frá Sigurjóni Kristjánssyni þar sem hann lagði til að félagið reyndi að stofna svonefnt „Farmannaráð Íslands“. Tillagan var lögð fyrir næsta aðalfund og var kosin þriggja manna nefnd til að vinna að málinu. Í nefndinni sátu Sigurjón Kristjánsson, Gísli Jónsson og Ólafur Jónsson.¹⁷³



167 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. júní 1931.

168 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. júní 1931.

169 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 8. mars 1932.

170 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 4. júlí 1932.

171 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 4. mars 1934. Reglugerðin tók gildi frá 1. janúar 1934. Hallgrímur Jónsson formaður og Ágúst Guðmundsson ritari skrifuðu undir fyrir hönd félagsins. Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, örk. Samningurinn var þó ekki lengi í gildi og sögðu járníðnaðarmenn honum upp 16. desember 1936. Gunnar M. Magnús, *Járnsíða, járníðnaðarmenn á Íslandi*, bls. 299.

172 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 134.

173 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 131.



**Yfirvéstjóri á Siglufirði
sinnir störfum í landi
árið 1938**

Þá hafði Ólafur sagt sig úr nefndinni en Hallgrímur Jónsson tekið sæti hans að ósk Sigurjóns. Sá síðarnefndi vildi að yfirmenn á skipunum, hásetar og útgerðarmenn ættu sæti í ráðinu. Gísli Jónsson var andvígur þeirri hugmynd og taldi að yfirmennirnir einir ættu að eiga þar sæti, „útgerðarmenn stæðu á öndverðum meiði og hásetar væru fjötraðir í alþýðusambandið“.¹⁷⁴ Það varð úr að Vélstjórafélagið, Skipstjórafélagið Aldan, Stýrimannafélagið Ægir og Stýrimannafélag Íslands stefndu að því að koma á fót 12 manna ráði þessara félaga.¹⁷⁵ Þann 5. júlí 1923 var fyrsti og eini fundur félaganna haldin í þessu skyni. En ekkert varð af þessum áformum.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 1. Bréf dagsett 19. ágúst 1922.

¹⁷⁵ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 2. Bréf dagsett 4. október 1922.

¹⁷⁶ Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 131.

Hugmyndirnar voru endurvaktar með bréfi frá Guðbjarti Ólafssyni formanni skipstjórafélagsins „Öldunnar“ frá 28. febrúar 1936. Þar sagði eftirfarandi:

Ég undirritaður leyfi mér hérmeð að spyrjast fyrir um það, hvort Vélstjórafélag Íslands mundi vilja taka þátt í stofnun landsambands með þeim skipstjóra- og stýrimannafélögum, sem nú þegar hafa ákveðið að vera með í stofnun þessa sambands, með því markmiði, að efla og styrkja samtök þessara stétta, um þau áhugamál, eru þau kunna að geta komið sér saman um. Telji Vélstjórafélag Íslands sér fært að sinna þessu á einhvern hátt, væri æskilegt að haldinn væri sameiginlegur fundur af stjórnnum þessara félaga, þar sem kosnir yrðu menn til að semja uppkast að væntanlegum sambandslögum. Í von um þér takið þetta til athugunar og sendið mér svar yðar við fyrstu hentugleika, kveð ég yður.¹⁷⁷



Skipstjóra- og stýrimannafélagið Ægir



177 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 2. Bréf dagsett 28. febrúar 1936.



Guðbjartur Ólafsson

Eftir þreifingar innan félagsins var tillaga frá formanni um þátttöku samþykkt á aukaaðalfundi 18. júní 1936. Nokkrar deilur voru um þessa félagsaðild og þær raddir voru uppi að enn sem fyrr ætti að ganga í ASÍ.¹⁷⁸ Aðildin að Farmannasambandinu lýsir vel þeirri afstöðu stjórnarinnar að líta fyrst og fremst á Vélstjórafélagið sem sjómannafélag. En tímarnir voru að breytast.

Fleiri og fleiri vélstjórar unnu í „landi“ eftir því sem leið á öldina og ýmisskonar vélbúnaður varð mikilvægari í atvinnulífinu. Árið 1928 lagði Tryggvi Þórhallsson fram stjórnarfrumvarp um eftirlit með verksmiðjum og vélum. Í 15. grein laganna sagði undir liðnum gæsla: „Sá einn hefur rétt til gæslu eftirlitskyldra eimkatla, sem hefir vélstjóraþróf eða leggur fram vottorð frá nefnd þriggja manna, sem atvinnuráðherra til þess skipar.“¹⁷⁹ Eigendur fyrirtækja áttu að greiða skoðunarmönnum þóknun fyrir starf þeirra sem miðað var við hestaflafjölda aflvéla og stærð vinnuvéla og eimketils. Skoðunin hófst eftir mitt ár 1928 og voru 113 fyrirtæki í Reykjavík og úti um landið skoðuð. Sú lausn var fundin að samið var við Þórð Runólfsson um að hann myndi taka að sér reka eftirlitið sem einkastofnun undir yfrumsjón Geirs Zöega

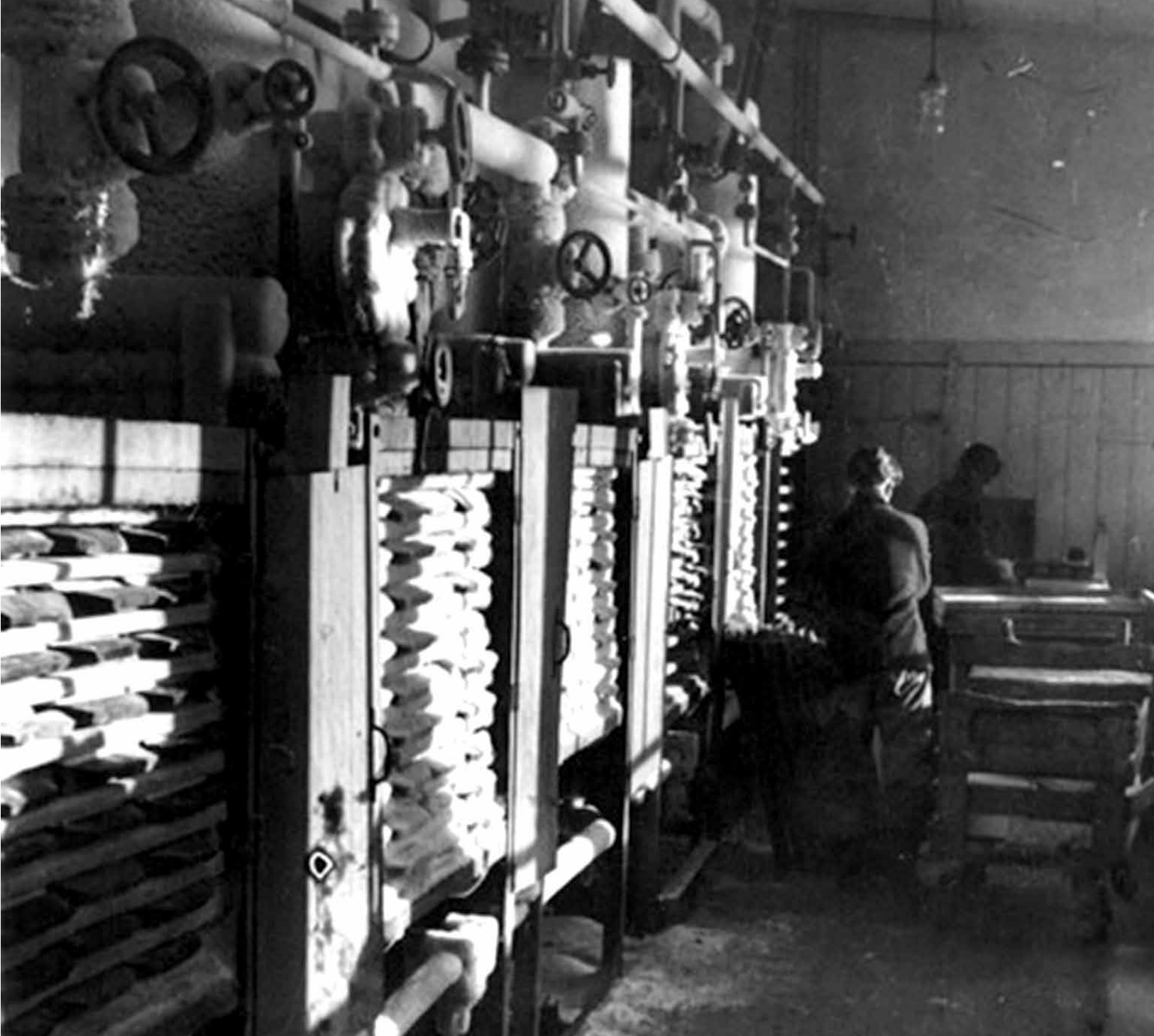
vegamálastjóra. Honum var ætlað að innheimta skoðunarkostnað og greiða fyrir allan kostnað við eftirlitið. Samgönguerfiðleikarnir í landinu á fjórða áratugnum voru Þórði erfiðir. Átti það ekki síst við þegar skoða þurfti síldarverksmiðjuna á Raufarhöfn.¹⁸⁰ „Ár eftir ár var það þó að fengnir voru hestar og fylgd frá Blikalóni á Sléttu þar sem bílvegurinn endaði og farið yfir Raufarhafnarheiði til Raufarhafnar. Þó sagt sé að bílvegurinn hafi endað við Blikalón gat stór hluti vegarins þangað tæpast kallast vegur.“¹⁸¹ Eftir lagabreytingu árið 1940 var Þórður Runólfsson skipaður skoðunarstjóri verksmiðju og vélaeftirlitsins og Friðgeir Grímsson véltækniþræðingur skipaður skoðunarmaður í Reykjavík. Eftirtaldir voru þá skipaðir aðstoðarskoðunarmenn úti á landi. Á Vestfjörðum, Matthías Guðmundsson véltækniþræðingur Þingeyri. Við utanverðan Eyjafjörð, Snorri Stefánsson verksmiðjustjóri Siglufirði. Á Akureyri og nágrenni, Viggó Jessen vélþræðingur Akureyri (umdæmi Akureyri og nágrenni). Á Austfjörðum, Jóhann Gunnarsson stöðvarstjóri, Neskaupstað. Í Vestmannaeyjum, Ólafur St Ólafsson forstjóri.

178 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 131-136.

179 Alþingistíðindi 1928, A deild, bls. 680.

180 Friðgeir Grímsson, Öryggisettirlit ríkisins 50 ára, bls. 11-12.

181 Friðgeir Grímsson, Öryggisettirlit ríkisins 50 ára, bls. 12.



Vélbúnaður í síldarverksmiðju

Stjórn Vélstjórafélagsins þurfti að taka tillit til þeirra félagsmanna sem störfuðu í ýmsum verksmiðjum og leitaði því upplýsinga um kjör þeirra í nágrennalöndunum.

Um starf landvélstjóra eru engin lög til í Danmörku, nema um „Kelepassere“ eru þau ákvæði, að þeir sem það stunda, verða að hafa Kelepasserpröfen, aðra vélstjóra á landi má hafa eftir vild, en kaupgjald er samið um, af vélstjórafélaginu og sendi ég þér hér með þann samning ásamt breytingum þeim er orðið hafa á honum og nú gilda.¹⁸²

¹⁸² Þ.Í. Vélstjórafélagið. Bréfasafn. B/34, ör 2 ör 1. Bréf dagsett 2. febrúar 1930.

Þetta sagði Þorsteinn Loftsson í svari frá Kaupmannahöfn þann 2. febrúar 1930 til Hallgríms Jónssonar. „Kelepasser“ voru þeir sem höfðu eftirlit og umsjá með kæli- og frystiklefum. Á fjórða áratugnum á Íslandi fjölgaði síldarverksmiðjum og frystihúsum hratt og unnu fleiri og vélstjórar þar við vélgæslu og eftirlit.



**Sænska
frystihúsið**

Elst þessara frystihúsa var „hið svonefnda sænska frystihús“ sem útgerðarfélagið Kveldúlfur reisti árið 1930 í samvinnu við sænska aðila.¹⁸³ Þegar stjórn Vélstjórafélagsins frétti af stofnuninni ályktaði hún í nokkur skipti um mikilvægi þess að íslenskir vélstjórar störfuðu þar og náðu þeir samningum þar að lútandi við eigendur í lok ársins.¹⁸⁴ Þetta sýnir glögglega að félagið var vakandi yfir því að íslenskir vélstjórar gengju fyrir um atvinnu og þegar kreppan skall á beitti félagið sér enn frekar eins og stjórnarfundur frá 8. mars sýnir. Þar var ályktað að skrifa atvinnumálaráðherra bréf og fá það staðfest að ráðuneytið veitti ekki útlendum vélstjórum atvinnuleyfi í síldarverksmiðjum í landinu.¹⁸⁵

183 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 99.

184 Þ.Í. AB/6, örkr 3. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 19. febrúar 1929 og 7. nóvember 1929.

185 Þ.Í. AB/6, örkr 3. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 8. mars 1932.

Eftir því sem árin liðu fannst vélstjórum í síldarverksmiðjum þeir vera afskiptir þegar kjarabarátta félagsins var annarsvegar. Þar má t.d. nefna fyrirspurn vélstjóra í Síldarverksmiðjum ríkisins á Siglufirði sem tekin var fyrir á stjórnarfundi í febrúar 1938. Þeir vildu vita hvort þeir gætu fengið inngöngu í félagið og aðstoð við að samræma kaup vélstjóra sem ynnu í verksmiðjunum.¹⁸⁶ Bréf frá Gísla V. Guðlaugssyni starfsmanni í síldarverksmiðjum ríkisins á Akranesi sem hann stílaði á einn stjórnarmanna, Þorstein Árnason lýsir vel aðstæðunum.



Reykháfar á Síldarverksmiðju ríkisins á Siglufirði árið 1938

Sæll og blessaður kunningi

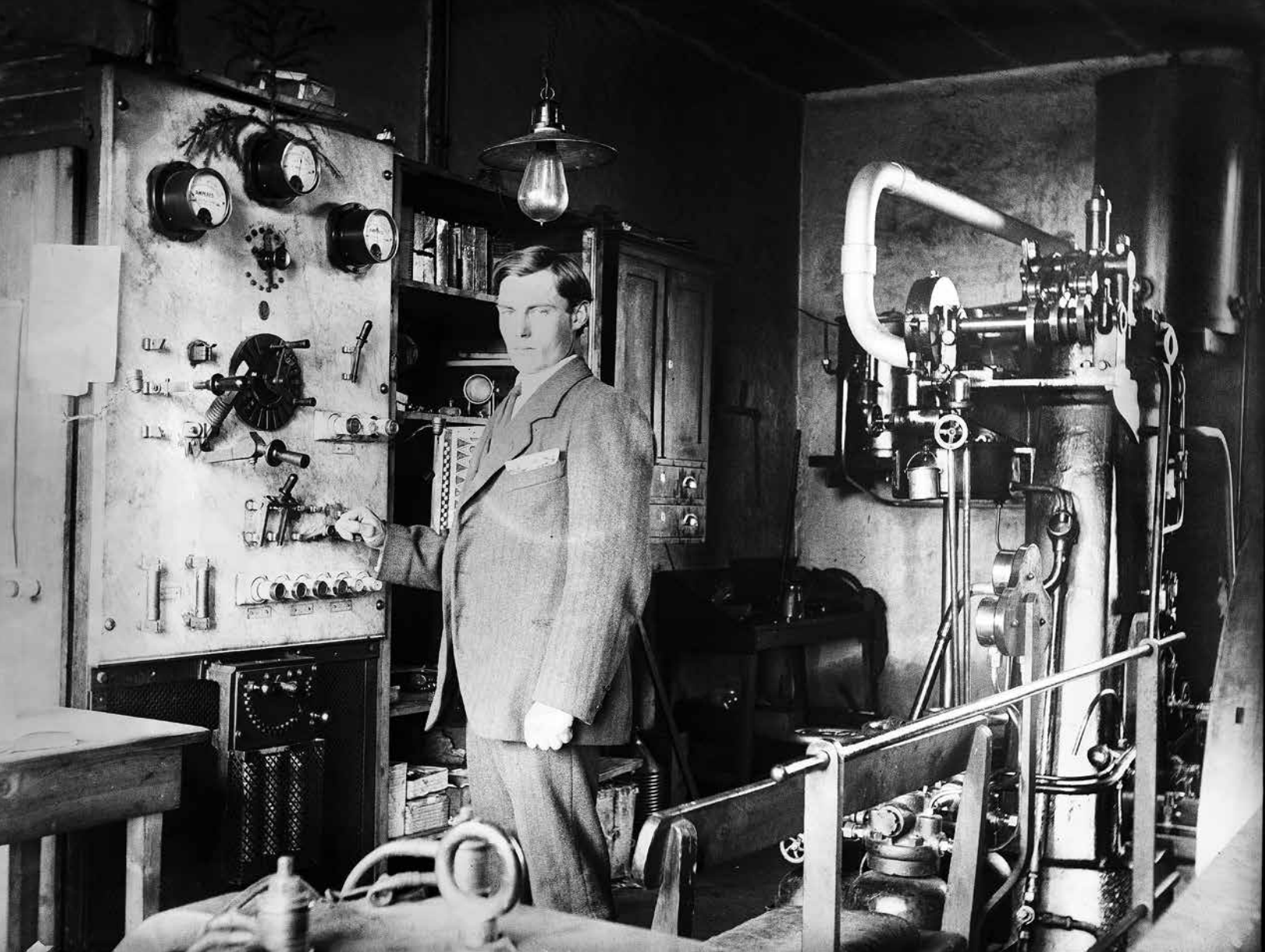
Það er með þessa samninga fyrir verksmiðjur yfirhöfuð. Ég segi fyrir mitt leyti, þá er ég ekki svo kunnugur kjörum þeim sem vélstjórar hafa nú í verksmiðjunum. En þótt að það sé tiltölulega fáir af verksmiðjuvélstjórum meðlimir í Vélstjórafélagi Íslands þá verður maður að vona að vélstjórar (yfirhöfuð) láti það ekki afskiptalaust til lengdar að ólærðir menn séu teknir fram yfir þá. Það virðist benda til þess að vélstjórar séu farnir að gefa verksmiðjunum meiri gaum en verið hefur enda ekkert eðlilegra en að vélstjórar taki þær í sínar hendur svo að viðbót vélstjóra hér eftir verði úr flokki okkar faglærðra vélstjóra í stað hinna sem enga eða litla menntun hafa. Samninga er nauðsynlegt að fá fyrir vélstjóra sem vinna við verksmiðjur en það er bara dálítið erfitt að ná góðum samningum fyrir okkur sérstaklega án þess að hlaða undir hina, meðan ákvæði eru ekki strangari til vélgæslu í verksmiðjunum en hingað til hvað lærdóm snertir.¹⁸⁷

Hallgrímur Jónsson tók fram í grein í Vélstjóraritinu árið 1938 að í þessu tilliti væri ekki síst við stjórnir Síldarverksmiðja ríkisins að sakast sem áttuðu sig oft ekki á mikilvægi vélstjóra. Hann sagði að því er virtist hefðu, „hrepps- eða heimilishagir ráðir þar meira um en menntun“.¹⁸⁸

186 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 21. febrúar 1938.

187 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Bréf dagsett 11. apríl 1937.

188 Þ.Í. F/1, örk 9. Hallgrímur Jónsson, „Meira um verksmiðjur“, *Vélstjóraritið*, 3. árg., bls. 3.



**Magnús Ingibergsson
vélstjóri (1894-1941)
stendur við rafstöð Nathan
& Olsen sem sett var upp
við Pósthússtræti 1918**

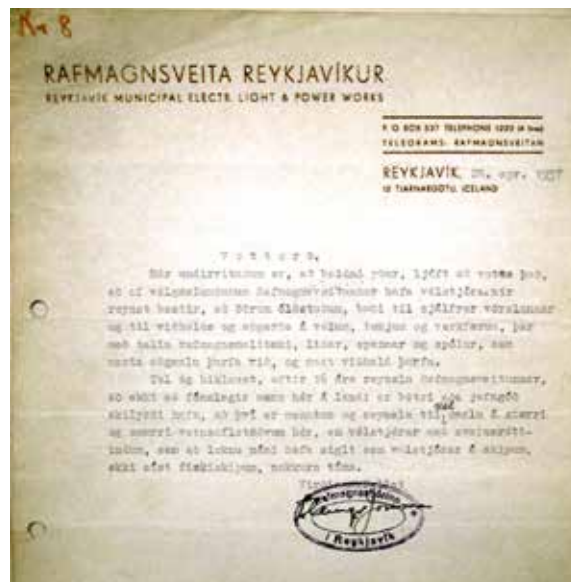


Ágúst Guðmundsson

Vélstjórar létu til sín taka á fleiri sviðum og voru mikilvægir þegar kom að ýmsum tækninýjungum í samfélaginu. Reykjavík hafði fengið raforku frá Elliðaánum frá árinu 1921 og var smám saman að fullvirkja þær. Árið 1937 var virkjunin að Ljósafossi gangsett. Þar gegndi Ágúst Guðmundsson yfirvélstjórastöðu eins og hann hafði gert við Elliðaárvirkjun. Uppvöxtur, menntun og fyrstu starfsár Ágústar eru mjög lýsandi fyrir einstakling sem kynnti sér og upplifði hinar miklu tæknibreytingar sem urðu á fyrstu áratugum 20. aldar á Íslandi.

Björn Ágúst Guðmundsson fæddist 10. desember 1889 í Hamarlandi í Barðastrandarsýslu. Foreldrar hans voru Guðmundur Snorri Björnsson og Ingunn Sigríður Jónsdóttir. Hann ólst upp hjá foreldrum sínum og fluttist með þeim að Gemlufalli í Dýrafirði og að Flateyri og síðan til Ísafjarðar árið 1903. Fyrstu kynni Ágústars af vélum voru þegar mótórvélarnar komu til Vestfjarða og voru settar í róðrabáta. Innan við fermingaraldur komst hann fljótt upp á lag með að eiga við þær og laga. Næstu misserin gætti hann gufuvéla í hval-

bátum og fann fljótt þörfina á aukinni fræðslu. Árið 1905 hóf hann nám hjá J. H. Jessen vélsmið á Ísafirði og lauk sveinsprófi í járnsmíði árið 1913. Að prófinu loknu fór hann til Kaupmannahafnar og vann um tíma hjá Köbenhavns Flydedok og skíbsvært. Hann lauk vélgæsluprófi við Stýri-mannaskólann árið 1915 og vélstjórnarprófi við Vélstjóra-skólann árið 1917. Eftir það var Ágúst um tíma 1. vélstjóri á togurum en fljótlegra réðist hann til Nathan & Olsen og tók við vélstjórn rafmagnstöðvar sem þeir ráku í verslunarhúsi sínu. Í ársbyrjun 1919 fór hann til Kveldúlfs og sótti meðal annars togarann Egil Skallagrímsson til Englands. Seinna sama ár fór Ágúst til Noregs og Svíþjóðar til að kynna sér rafmagnsstöðvar og rekstur þeirra. Í lok ársins réðist hann síðar til Rafmagnsveitu Reykjavíkur og varð síðar stöðvarstjóri í Elliðaárvirkjun sem tók til starfa árið 1921 og óx í áföngum til ársins 1933.¹⁸⁹



Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3.
Bréf dagsett 28. apríl 1937.

Aðrir vélstjórar við Ljósafoss voru Ellert Árnason, Höskuldur Á. Höskuldsson og Jón Ásgeirsson. Við Elliðaárvirkjun störfuðu einnig K. T. Örvar og Jafet Hjartarson.¹⁹⁰ Þeir eins og aðrir vélstjórar sem höfðu unnið á þessum vettvangi höfðu gott orð á sér.

Í kjölfarið ráðfærði Rafmagnseftirlitið sig við stjórn Vélstjórafélagsins þegar það reyndi að móta almennar starfskröfur til starfsmanna við rafveitur. Í framhaldinu leitaði Hallgrímur Jónsson til *Maskinmestrens Forening* í Danmörku þar sem hann vildi fá upplýsingar um hvernig þessum málum væri háttað þar.¹⁹¹



189 *Morgunblaðið* 3. janúar 1953, bls. 5.

190 Þorkell Sigurðsson, „Orkuverið við Ljósafoss“, *Vélstjóraritíð*, 11.-12. hefti, 2. árg. bls. 117.

191 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundir Vélstjórafélags Íslands 26. október og 17. nóvember 1938.

4. kafli

SKÓLAMÁL:
ÁRIN 1909-1939



Veturinn 1911 var lagt fram frumvarp um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum. Frumvarpið var samþykkt sem lög frá Alþingi 11. júlí sama ár. Þar kom meðal annars fram að vélfræðideild hefði verið stofnuð við Stýrimannaskólann.¹⁹² Nánar var kveðið á um deildina í reglugerð frá stjórnaráðinu 29. ágúst 1929. Í þinginu hafði Lárus Bjarnason talað fyrir slíku fyrirkomulagið þar sem ekki þótti eiga við að binda starfsemi skólans í lög, því örar tæknibreytingar myndu hafa áhrif á kennsluna á hverjum tíma.¹⁹³ Það var reyndar áberandi að þingmenn voru hikandi og töldu sig lítið vita um störf eða menntun þeirra sem höfðu umsjón með gufuvélum eða þeirri tækni sem bjó að baki gufuaflinu. Það kom samt sem áður fram í ræðum þingmanna að stofnun deildarinnar væri mikið nauðsynjaverk því það væri mikilvægt að þeir sem hefðu umsjón með dýrum gufuvélum á hinum stækkandi fiskiskipaflota kynnu með þær að fara.¹⁹⁴

Á haustdögum 1911 kom maður að nafni Marínus Eskild Jessen til Reykjavíkur frá Kaupmannahöfn. Gratwohl skólastjóri *Köbenhavns maskinskole* hafði fengið fyrirspurn frá íslensku landstjórninni um að útvega kennara við vélfræðideild Stýrimannaskólans sem ætlunin var að setja á laggirnar. M. E. Jessen átti að veita nemendum Stýrimannaskólans nokkra yfirlitsleiðsögn í eðlisfræði og vélfræði, þrjá tíma í viku.

¹⁹² *Alþingistíðindi* 1911, A deild, bls. 603.

¹⁹³ *Alþingistíðindi* 1911, B deild, bls. 788.

¹⁹⁴ *Alþingistíðindi* 1911, B deild, bls. 533.



**M. E. Jessen
og fjölskylda**



**12. júní 1913, fánatökunni
mótmælt í Reykjavík. Hópur
fólks í portu Barnaskólans
við Tjörnina**

Fyrst í stað voru nokkur lausatök á kennslunni og ekki gengu nema þrír neman undir próf vorið 1912 og voru prófdómendur, Knud Zimsen verkfræðingur, Peter R. Ungerskov skipstjóri á björgunarskipinu Geir og Carsten Jørgensen yfirvélstjóri á sama skipi. Flestir nemendur sem heltust úr lestinni réðu sig í skipsrúm á yfirstandandi vetrarvertíð.¹⁹⁵

Á árinu 1913 lét Vélstjórafélagið skólamálin nokkuð til sín taka. Nokkur kurr hafði verið vegna þess hve illa var búið að vélgæslunemum í Stýrimannaskólanum. Á aðalfundi 25. maí lét Ólafur Jónsson bóka, hvort ekki væri mögulegt að flytja starfseminni niður í Iðnskóla þar sem vélskólanemar ættu margt sameiginlegt með nemunum þar og stefna ætti að því að flytja úr Stýrimannaskólanum fyrir næsta skólaár.¹⁹⁶ Ekki kom til þess þá en sumarið 1913 átti eftir að verða afdrifaríkt. Þann 12. júní kom upp atburður sem setti bæjarlífið í Reykjavík á annan endann. Þá sigldi Einar Pétursson út á höfnina með bláhvítan fána í afturstafni. Eins og frægt er, var varðskipið *Islands Falk* í höfninni og lét varðskipsforinginn taka fánann af Einari. Þegar þetta spurðist út varð nokkur æsingur í bænum og var haldinn baráttufundur í Barnaskólportinu um kvöldið.¹⁹⁷

Ekki var auðvelt fyrir Jessen að vera við kennslu í skólanum á þessum tíma þegar fullveldisbarátta Íslendinga var á viðkvæmu stigi. Á aðalfundi 2. júlí 1913 var lesið upp bréf frá Ólafi Sveinssyni þess efnis að biðja félagið að aðstoða sig við að komast að sem kennari við vélstjórnardeild Stýrimannaskólans. Ýmsir félagsmenn tóku til máls og var ákveðið að kjósa tveggja manna nefnd (Sigurjón Kristjánsson og Guðbjartur Guðbjartsson), til að athuga hvort ekki mætti koma íslenskum manni að við kennsluna.¹⁹⁸ Þann 25. nóvember skýrði Sigurjón

frá störfum kennslunefndarinnar og sagði ómögulegt að koma „hinum danska kennara“ frá kennslu nema að hann vildi fara sjálfur eða nemendur skólans gætu kvartað yfir kennslunni. Sigurjón nefndi að „vélfraeðinemandur álitu best að fara varlega úti í þá sálma að koma Jessen frá, þar sem þeir álitu, eptir eigin reynslu, að hann fyllilega uppfyllti skyldur sínar sem góður kennari“. Á sama fundi nefndi Gísli Jónsson að húsnaði Stýrimannaskólans væri óhentugt. Þar væru þrengsli, loftlítið og ófullkomin lýsing. Ásamt Gísla var Hallgrímur Jónsson síðan kosinn í nefnd sem hafði að markmiði að koma deildinni úr Stýrimannaskólanum og auka veg vélfraeðikennslunnar.¹⁹⁹

195 Guðmundur G. Hagalín, *Í kilil skal kjörviður*, bls. 162-169.

196 Þ.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 25. maí 1913.

197 Agnar Klemens Jónsson, „Fánatakan í Reykjavíkúrhöfn 1913“, *Saga II*, bls. 230.

198 Þ.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 2. júlí 1913.

199 Þ.Í. AA/4, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 25. nóvember 1913.

Það þótti nauðsynlegt að stofna sérstakan vélstjórnarskóla. Árið 1913 lauk hlutafjárútboði í Eimskipafélagið og fyrir áramót var lokið við smíðalýsingu á tveimur flutningaskípum. Að sama skapi jókst sífellt vélakostur fiskiveiðiflotans.²⁰⁰ M. E. Jessen kennari og Ólafur T. Sveinsson vélfræðingur unnu að skólastofnuninni ásamt Vélstjórafélaginu. Þeir fyrrnefndu funduðu með Hannesi Hafstein og síðar Sigurði Eggerts eftir að hann tók við ráðherraembætti. Ráðherrarnir tóku vel í hugmyndir tvímenninganna og var þeim ásamt Páli Halldórssyni skólastjóra Stýrimannaskólans falið að semja frumvarp til laga um stofnun Vélstjóraskóla og voru löggin staðfest 3. nóvember 1915.²⁰¹

Samkvæmt lögnum skipaði stjórnarráðið fastan vélfræðikennara sem jafnframt átti að vera forstöðumaður skólans. Sá hinn sami átti jafnframt að hafa vélfræðikennslu við Stýrimannaskólann með höndum. Í lögnum var tilgreint hvaða námsgreinar þurfti að nema til vélstjóraprófs. Þar var íslenskur stíll, almennur reikningur, flatarmálsfræði, rúmmálsfræði, eðlisfræði og vélfræði. Þar var áherslan á gufuvélar, s.s. samsetningu þeirra, hirðingu, stjórn þeirra, viðhald og eftirlit. Aðrar námsgreinar voru vélteikning, danska og enska. Það var tilgreint að próf frá skólanum væru bæði munnleg og skrifleg. Sérstakir prófdómendur áttu velja skriflegu úrlausnarefnin en kennarar í hverri grein munnlegu verkefni. Til að gangast undir vélstjórapróf þurfti viðkomandi að hafa stundað nám í vélsmíðjum eftir 14 ára aldur sem stjórnarráðið tæki gilt.²⁰² Það lá reyndar ekki fyrir áður en löggin voru samþykkt hvaða smíðjur stjórnarráðið hafði vottað. Á félagsfundinum 21. nóvember var ályktað um að hvort ekki væri hægt að fá viðurkenningu á ákveðnum vélsmíðjum, slíkt væri réttur vélstjóraefna.²⁰³ Á Alþingi var nokkuð deilt um mikilvægi þess að kenna dönsku í skólanum og lagði Guðmundur Eggerz fram breytingatillögu um að sleppa henni alveg úr námskrá skólans og leggja meiri áherslu á ensku.

Ólafur T. Sveinsson⁴

Hann fæddist árið 1884.

Hann var í smíðanámi á Sólbakka í Önundarfirði árin

1900-1906 og í námi í

Köbehavns Flydelok &

Skibsværft og í Köbenhavns

Maskinistaskole frá árinu

1908, tók vélstjórapróf (Det almindelige

Maskineksamen) í maí 1911, viðbótarp próf (Det udvidede Maskinisteksamen) um áramótin 1912–

1913 og próf í rafmagnstækni (Elektrotenik) í júlí

1913. Hann var vélfræðiráðunautur Fiskifélags

Íslands árin 1914–1920, starfrækti skipaefntilits-

skrifstofu ásamt Bjarna Þorsteinssyni árin 1920–

1923 og var skipaefntilitsmaður Eimskipafélags

Íslands hf og fleiri fyrirtækja í mörg ár. Hann var

ráðunautur ríkisins um skipaefntilrit árin 1923–

1929 og skipaskoðunarstjóri árin 1930–1954. Hann

var formaður VSFÍ árin 1914–1915.



⁴ Vélstjóra- og vélfræðingatal, IV. bindi, bls. 1611-1612.

²⁰⁰ Guðmundur G. Hagalín, *Í kili skal kjörviður*, bls. 237.

²⁰¹ Guðmundur G. Hagalín, *Í kili skal kjörviður*, bls. 239.

²⁰² *Alþingistíðindi* 1915, A deild, bls. 616-618.

²⁰³ *P.Í. AA/4*, örsk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 21. nóvember 1915.



Fyrsti árgangur Véltjóraskóla Íslands 1915-1917. Fremri röð, talið frá vinstri: Hinrik Hjaltason, Jón Aðalsteinn Sveinsson, M. E. Jessen skólastjóri, Björn Ágúst Guðmundsson og Gísli Þorsteinn Ísfjörð Árnason. Aftari röð frá vinstri: Einar Sigurjón Jóhannesson, Þorsteinn Loftsson, Guðjón Pétur Jóhannsson, Jóhann Sigurður Bjarnason og Haraldur Andrésson

Hér ber að ítreka þá hörku sem var í sjálfstæðisbaráttunni á þessum árum og þá staðreynd að Íslendingar litu meira til enskumælandi landa bæði hvað varðar framhaldsmenntun og viðskipti.²⁰⁴

M. E. Jessen sótti um og fékk skólastjórastöðuna og Sigurbjörn Ástvaldur Gíslason var skipaður aukakennari og kenndi aðallega stærðfræði. Húsnæði í Stýramannaskólanum var þröngt og leitaði Jessen til Ásgeirs Torfasonar skólastjóra Iðnskólans um kennsluhúsnæði. Úr varð að hann fékk tvær kennslustofur leigðar og varð það aðsetur skólans í mörg ár eftir það. Með kennslustofunum í Iðnskólanum var vandi bóklegu kennslunnar leystur. Sama var ekki uppi á teningnum varðandi verklegu kennsluna. Ekki fékkst leyfi til að setja upp mótörhreyfil í Iðnskólahúsinu og þurftu kennarar að „flækjast sitt á hvað út um bæ með nemendurna til þess að geta sýnt þeim hreyfil í gangi“.²⁰⁵

²⁰⁴ *Alþingistíðindi* 1915, B deild, bls. 623-629.

²⁰⁵ Guðmundur G. Hagalín, *Í kili skjal kjörviður*, bls. 240.

Samkvæmt lögnum frá árinu 1915 var skylt að setja skólanum reglugerð. Í fyrstu hafði M. E. Jessen samband við Karl Áge Rasmussen ritara dönsku vélstjórafélaganna sem aftur hafði samband við námstjóra félaganna. En danska reglugerðin þótti ekki henta íslenskum vélstjórum því íslensku vélarnar voru öflugri en þær dönsku. Eftir nokkuð karp á milli nefndarmanna vann Jessen að mestu einn að reglugerðinni og bætti við ýmsu sem átti við íslenskar aðstæður. Ólafur T Sveinsson þýddi reglugerðina síðan á íslensku og birtist hún í *Stjórnartíðindum* 1. september 1916.²⁰⁶

Vélstjóraskólinn einbeitti sér að stærri eimskipum og togurum. Kennslu í meðferð vélbúnaðar var einnig sinnt úr annarri átt. Árið 1912 skrifaði Ottó Ellingsen skipasmíðameistari grein í *Ísafold* og þar sem hann vakti athygli á því hve mótorbátarnir við strendur landsins væru oft veikbyggðir og ótraustir. Fæstir þeirra væru kantsettir og margir með of lítinn skut. Hann nefndi einnig að menn kynnu lítt með vélarnar að fara og þær biluðu oft.²⁰⁷ Hann tók fram að með lögum eða tilskipunum mætti leggja það til að vélbátasjómenn lærðu að fara með mótora og gengust undir próf sem sýndi kunnáttu þeirra. Í þessu tilliti taldi hann best að umferðarkennarar myndi sjá um kennsluna á milli verstöðva.²⁰⁸ Á árinu 1915 hóf Fiskifélag Íslands að standa fyrir sérstökum námskeiðum úti um landið í mótórvélfræði. Í kjölfarið samdi félagið reglugerð. Henni var ætlað að fræða fiskimenn, bátaformenn og aðra sem myndu vinna með mótórvélar í bátum með útbúnað þeirra og viðhald. Í því auginni stóð félagið fyrir sex vikna mótórvélanámskeiðum í helstu kaupstöðum landsins. Þátttakendur máttu ekki vera yngri en 17 ára og var prófið bæði munnlegt og verklegt. Auk kennara skipaði sýslumaður eða bæjarfógeti prófanefnd sem lagði mat á framistöðu nemenda.²⁰⁹ Sveinbjörn Egilsson nefndi í *Ægi* 24. október 1916 að aðsókn manna á mótornámskeiðin sem Ólafur Sveinsson vélfræðingur Fiskifélagsins héldi uppi fari vaxandi. Hann bætti við að tími væri kominn til að stofna mótorskóla, því vélbúnaður bátanna væri dýr og ekki við hæfi að láta hvern sem er eiga við þá.²¹⁰

Í desemberhefti *Ægis* 1916 sagði Ólafur Sveinsson frá mótornámskeiði sem fór fram á Ísafirði í október og nóvember sama ár. Ólafur nefndi að nemendur áttu að ræsa mótora og finna galla á gangi þeirra. Einnig var farið með nemendurnar í ýmis skip og vélar þeirra skoðaðar. Héraðslæknirinn hélt 10 fyrirlestra sem lutu að starfsemi mannlíkamans og slysa hjálp. Nemarnir voru 11 og kennslan fór fram í bæjarþinghúsinu og var tekið fram að bæjarstjórinn lánaði húsið með ljósi og hita. Prófdómarar voru Þórður Þórðarson og Sigtryggur Guðmundsson, báðir vélsmiðir á Ísafirði.²¹¹



Stjórnarskólinn við Öldugötu 23. Þaðan fluttist Vélaskólinn á árinu 1915, en kom aftur árið 1930 og breyttist árið 1936 í Vélaskóla Íslands og var þar þangað til nýr skóli var reistur

206 Guðmundur G. Hagalín, *Í kili skjal kjörviður*, bls. 240-247.

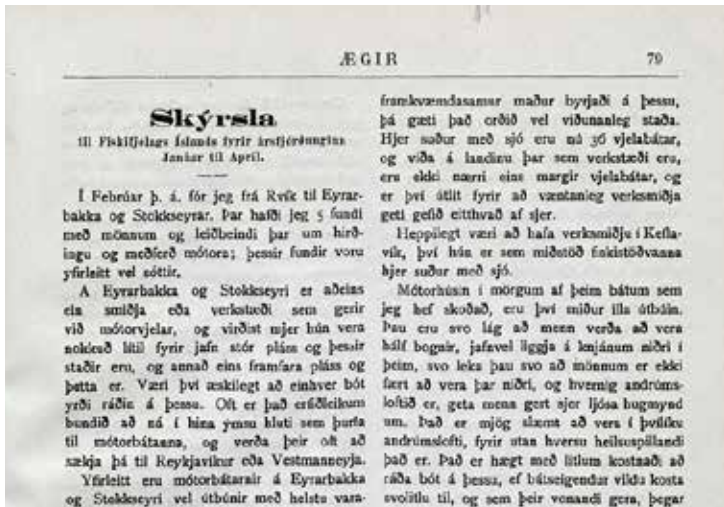
207 Ottó Ellingsen, „Mótorbátasýslin og mótorbátarnir“, *Ísafold*, 29. júní 1912, bls. 158.

208 Ottó Ellingsen, „Mótorbátasýslin og mótorbátarnir“ *Ísafold*, 10. júlí 1912, bls. 166.

209 „Reglugjörð um kennslu og próf í mótórvélfræði“, *Ægir*, 9. töl. 8. árg., bls. 127-128.

210 Sveinbjörn Egilsson, „Mótornámskeið“, *Ægir*, 10. töl. 9. árg., bls. 126-129.

211 Ólafur Sveinsson, „Mótornámskeið á Ísafirði“, *Ægir*, 11.-12. töl. 9. árg., bls. 154.



„Skýrsla til Fiskifélags Íslands fyrir ársfjórðunginn janúar til apríl“, *Ægir*, 7. tbl. 7. árg., bls. 79

Glóðarhausvél, 8-11 hestafla, eins strokks með skiptingu og öllum búnaði, þar á meðal mótórlampa. Fiskifélagið notaði vélina til kennslu á vélstjóránámskeiðum



Í marshefti *Ægis* 1917 áréttaði Ólafur T. Sveinsson að koma þyrfti upp mótorskóla. Hann vísaði til stofnunar Vélstjóraskólans árið 1915 og mikilvægi hans fyrir menntun vélstjóra á gufuskipum. Hann nefndi að ekki væri síður mikilvægt að mennta „mótorista“ á vélbátum og nefndi hann í því sambandi að í landinu væru um 500-600 vélbátar á móti 20-30 gufuskipum. Ólafur lagði til að stofna einn mótorskóla í hverjum landsfjórðungi og sagði hann slík áform raunhæf því mótorbátaútvegurinn stæði styrkum fótum úti um landið.²¹² Á Akureyri sóttu alls 63 mótóránámskeið árið 1918. Margir þeirra ætluðu sér reyndar ekki að gera vélgæslu að

ævistarfi heldur vildu fyrir forvitnis sakir kynna sér gangverk mótora og annars vélbúnað sem kynntur var. Alls gengu 33 namar undir próf og stóðust 28 það.²¹³ Ekki dugði að nemendur væru viljugur að sækja námskeiðin. Ólafur nefndi eftir ferð til Siglufjarðar í marsmánuði 1919 að lélegur tækjakostur, og oft slæm húsakynni, stuttur námstími og fáar námsgreinar stæðu námskeiðunum fyrir þrífum.²¹⁴ Hugur hans sneri ennþá að stofnun mótorskóla í hverjum landsfjórðungi og þar átti hann skoðanabráður. Þann 5. maí 1919 var fjórðungsþing fiskideilda Austfirðingafjórðungs sett í barnaskólanum á Eskifirði. Þingið skoraði á Fiskifélag Íslands að stofna mótór- vélstjóraskóla á Austurlandi.²¹⁵

212 Ólafur Sveinsson, „Mótorskóli“, *Ægir*, 3. tbl. 10. árg., bls. 41-43.

213 Ólafur Sveinsson, „Mótóránámskeið á Akureyri 1918“, *Ægir*, 5. tbl. 11. árg., bls. 70-72.

214 Ólafur Sveinsson, „Námskeið á Siglufirði 1919“, *Ægir*, 6. tbl. 12. árg., bls. 74-75.

215 Friðrik Steinsson, „Námskeið í siglingafræði“, *Ægir*, 3. tbl. 12. árg., bls. 24-25.

Ólafur var svo endanlega kveðinn í kútinn með mótorskólahugmyndir sínar á fiskiþinginu í Reykjavík árið 1919. Þar var samþykkt að setja niður mótórvélskóla í Reykjavík en til bráðabirgða haldið áfram með námskeiðin úti um landið.²¹⁶ Lög um kennslu í mótórvélfræði voru síðan afgreidd frá Alþingi árið 1920.²¹⁷ Lögin frá árinu 1915 höfðu verið miðuð við kennslu á gufuvélar. Þar var aðeins minnst á þekkingu á mótórvélum (hreyfivélum).²¹⁸ Í 3. málslíð 2. greinar laganna frá árinu 1920 sagði hinsvegar:

Til mótórvélstjóraprófs útheimtist: Í mótórfraði: Þekking á hinum algengustu mótórum, sem notaðir eru í skipum og á landi, útbúnaði þeirra, hirðingu og stjórn. Þekking á sundurliðun mótora, hreinsun þeirra og samsetningu. Þekking á að lagfæra þá galla á mótórum, sem orsakast af notkun og sliti. Þekking á algengustu bilunum mótora, áhöldum þeirra og endurbótum. Þekking á hinum algengustu eldsneytistegundum, sem notaðar eru til mótora, hestaffi þeirra og olíueyðslu.²¹⁹

En enginn mótorskóli var í landinu. Jafnvel í lögnum um atvinnu við vélgæslu á íslenskum mótorskipum frá árinu 1923 var þó látið eins og mótorskólinn hefði verið settur á laggirnar.²²⁰ Eina leið nemenda var að sækja námskeiðin sem Fiskifélagið hélt úti um landið og var oft undir hælinn lagt hvar kennslan færi fram. Árið 1922 fór námskeiðið fram í kjallara bíóhússins á Akureyri og hafði tveimur vélum verið komið þar fyrir, annarri tvígangsvél og hinni fjörgangsvél.²²¹ Stundum dattu skipuleggjendur námskeiðanna í lukkupottinn. Námskeiðið á Ísafirði sumrið 1923 fór fram á véla- verkstæði sem hafði hætt rekstri. Staðurinn þótti heppilegur til verklegrar kennslu, nóg pláss og verkfæri við hendina til notkunar við kennsluna.²²² En sjaldnast var því svo farið. Oft þurfti formaður fiskifélagsdeildarinnar á hverjum stað að sýna árvekni og skipulagsgáfu þegar þurfti að koma námskeiðum af stað. Fyrir mótornámskeiðið í Stykkishólmi árið 1925 hafði Oddur Valentínusson útvegað kennslurými í „Norska húsinu“, tvo mótora sem komið var fyrir í kjallara verslunar *Tang og Riis* og leyfi til að fara í smiðju.²²³ Slíkur undirbúningur dró samt sem áður ekki kjarkinn úr mönnum og næstu árin hélt Fiskifélagið yfirleitt 3-5 mótornámskeið víðsvegar um landið. Þeir ungu menn sem luku prófum frá Fiskifélaginu á þessum árum og stunduðu sjómennsku störfuðu oft við mjög erfiðar aðstæður þar sem skipsbúnaður og tæki voru oft léleg og allra veðra var von.

216 Jón Hjaltason, *Undir straumhvörfum. Saga Fiskifélags Íslands í hundrað ár 1911-2011*, bls. 69.

217 *Alþingistiðindi 1920*, A deild, bls. 265-266.

218 *Alþingistiðindi 1915*, A deild, bls. 920-923.

219 *Alþingistiðindi 1920*, A deild, bls. 265.

220 *Alþingistiðindi 1923*, A deild, bls. 504.

221 Jón S. Espólín, „Skýrsla til Fiskifélags Íslands, Reykjavík“, *Ægir*, 6. töl. 15. árg., bls. 76-77.

222 Jón S. Espólín, „Mótornámskeið á Ísafirði“, *Ægir*, 12. töl. 16. árg., bls. 186-187.

223 Ólafur Einarsson, „Í Stykkishólmi 1925“, *Ægir*, 6. töl. 18. árg., bls. 103-105.



Sjóslys voru tíð við Vestmannaeyjar

Hér má nefna örlög Bjarna Emilssonar frá Hjalteyri við Eyjafjörð. Í marsmánuði 1922 lauk hann minna prófi til vélstjórnarréttinda á Akureyri.²²⁴ Skömmu eftir prófið réð hann sig sem aðstoðarvélstjóra á skipið Talismaninn frá Akureyri í eigu Ásgeirs Péturssonar. Þetta var 46 smálesta skip með 16 manna áhöfn. Skipið lagði upp frá Siglufirði 23. mars og fékk mikla ágjöf í Húnaflóa. „Þeir höfðu segl uppi og sigldu hraðbyri en vélin, sem var gamalt ræksni, 40 hestafla, fékkst ekki í gang. Fljótlega herti veðrið enn og fengu þeir á sig stórsjóa og brotnaði eitt og annað ofanborð og seglin urðu að tætlum.“ Þá rak stjórnlaust inn á Kleifarvík við utanverðan Súgandafjörð. Af 16 manna áhöfn fórust 12, þar af kulu þrír til bana eftir að hafa komist í land.²²⁵ Slík slys vöktu menn til umhugsunar um öryggi sjómanna. Sérstaklega hafði mönnum sviðið hve sjóslys voru tíð við Vestmannaeyjar og suðurströndina og efndi því Björgunarfélag Vestmannaeyja til fjársöfnunar á sérstöku björgunarskipi árið 1918.²²⁶

Fyrstu 10 árin fengu þátttakendur í mótornámskeiðunum engin lögformleg réttindi en það breyttist með staðfestingu laganna um atvinnu við vélgæslu á mótorskipum árið 1924. Eftir það voru námskeiðin löggilt og sama ár var reglugerð Fiskifélagsins frá árinu 1914 endurnýjuð. Fram til ársins 1923 fengu nemendur þrjár einkunnir, eina fyrir munnlega úrlausn og tvær fyrir verklegar úrlausnir, þ.e. fyrir að setja vél af stað og finna galla sem prófnefndir útbjuggu. Árið 1923 bættist reikningur við námsefnið og síðar eðlisfræði og íslenska.²²⁷ Eftir að Ólafur T. Sveinsson hafði látið af starfi sínu hjá Fiskifélaginu árið 1919 sinntu ýmsir kennslu á námskeiðum þess næstu árin.

224 Jón A. Espólín, „Skýrsla til Fiskifélags Íslands, Reykjavík“, *Ægir*, 6. töl. 15. árg., bls. 77.

225 Tryggvi Emilsson, *Fyrir sunnan*, bls. 362-363. *Morgunblaðið* 28. mars 1922, bls. 3.

226 Fyrir söfnunarféð var rannsóknarskipið Thor keypt af dönsku stjórninni. Síðan var rekstur skipsins yfirtekinn af ríkinu árið 1926 og var það undanfari Landhelgisgæslu Íslands. Þorsteinn Jónsson, *Aldahvörf í Eyjum*, bls. 220-221.

227 Bernharð Haraldsson, „Mótorfræði og vélstjórn“, *Súlu*, 41. árg. 2002, bls. 15.

Árið 1931 var loks ráðinn vélfræðiráðunautur að nýju, Þorsteinn Loftsson vélstjóri. Eftir að Fiskifélagið flutti í nýtt hús í Ingólfstrætti batnaði aðstaða til að halda mótornámskeið í Reykjavík til muna. Þá var komið upp stórum vélasal sem bæði var notaður til kennslu og nýjungar á markaði kynntar.²²⁸

Þann 25. september 1926 komu saman nokkrir aðilar úr ýmsum áttum í samfélaginu, s.s. fulltrúar verslunarmanna, iðnaðarmanna, bæjarstjórnar og vélstjóra. Fulltrúar þeirra síðastnefndu voru M. E. Jessen skólastjóri, Gunnlaugur Fossberg og Júlíus Ólafsson úr stjórn Vélstjórafélagsins. Fundurinn var haldinn í Kaupþingssal Verslunarráðs Íslands og hafði skólastjórn Iðnskólans boðað til fundarins. Þar átti að taka afstöðu til hugmynda Jóns Ófeigssonar yfirkennara um að steypa saman eftirtöldum skólum: Iðnskólanum, Verslunarskólanum og Vélstjórnarskólanum að viðbættri undirbúningsdeild eða ungmennaskóla. Eftirfarandi tillaga frá Helga Hermanni Eiríkssyni úr stjórn Iðnskólans var samþykkt: „Borgarar, sem hér eru saman komnir á fundi til þess að ræða fyrirkomulag framhaldsskóla í Reykjavík, samþykkja að kjósa 2 menn úr flokki hvers viðstadds skólaaðilja í nefnd, er undirbúi þetta mál og semji við ríkisstjórn um flutning þess á næsta þingi.“²²⁹

Á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins 14. október var síðan ákveðið að M. E. Jessen og Gunnlaugur Fossberg sætu í skólasambandsnefndinni fyrir hönd félagsins.²³⁰ Menntamálanefnd Alþingis fylgdi málinu eftir í nefndaráli 16. mars 1927. Nefndin taldi kostina við sameiningu skólanna vera að það leysti húsnæðisvandræði þeirra og samvinna gæti tekist á um kennsluna. Sérstaklega þótti þetta miklu skipta um vélfræðinámið þegar á annað borð þyrfti að byggja hús fyrir það.²³¹ Árið 1928 var síðan lagt fram frumvarp um stofnun samskóla í Reykjavík. Samkvæmt 8. grein frumvarpsins átti hver deild að hafa eigin skólastjóra en hinum sameiginlegu málefnum skólanna skyldi ákveðið skólaráð stjórnna. Frumvarpið hlaut ekki brautargengi í þinginu.²³² Það var mikil deigla í skólamálu Íslendinga á þessum árum. Jónas frá Hriflu hafði orðið kennslumálaráðherra árið 1927 og beitti sér á næstu misserum við að efla alþýðumenntun og má helst nefna stofnun héraðsskóla víðsvegar um landið.²³³

Á þessum tíma höfðu menn einnig önnur áform um hvernig mæti styrkja vélfræðimenntunina. Á stjórnarfundum 5. febrúar 1929 nefndi Gunnlaugur Fossberg að undirbúningur væri hafinn að stofnun rafmagnsdeildar við Vélstjóraskólann.



Gunnlaugur Fossberg

228 Franz Gíslason, *Vélstjórnarmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 117-120.

229 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 2. Bréf frá Gísla Garðarsyni og Helga Hermanni Eiríkssyni. Bréf dagsett 4. október 1926.*

230 *P.Í. AB/6, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 14. október 1926.*

231 *Alþingistíðindi 1927, A deild, bls. 349-352.*

232 *Alþingistíðindi 1928, C deild, bls. 230-234.*

233 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 126.

Hann og Ágúst Guðmundson hefðu átt fundi með Steingrími Jónssyni rafmagnsstjóra og Gunnlaugi Briem rafmagnsverkfræðingi og M. E. Jessen skólastjóra. Fyrirnefndur Gunnlaugur og Ágúst höfðu einnig safnað gögnum um hliðstæðar skóladeildir í nágrennalöndunum.²³⁴ Á stjórnarfundum 7. nóvember lagði Ágúst Guðmundsson til að stjórnin skrifaði Ásgeiri Ásgeirssyni þá fræðslumálastjóra (síðar forseta) bréf þar sem farið var fram á að hann ítrekaði þörfina á rafmagnsdeildinni við ríkisstjórnina og myndi hann í framhaldinu tala fyrir frumvarpinu í þinginu.²³⁵ Lög um rafmagnsdeild voru síðan samþykkt 19. maí 1930.²³⁶

En ekki var sopið kálið þó ausuna væri komið. Kennslan í rafmagnsdeildinni hófst ekki þrátt fyrir undirritun laganna. Ýmislegt var þó í deiglu. Frá árinu 1915 hafði Vélstjóraskólinn verið starfræktur í tveimur kennslustofum í Iðnskólahúsinu en árið 1930 var hann fluttur aftur í Stýramannaskólann. Þar gat Vélstjóraskólinn fengið tvær kennslustofur og stýrimannanemendur eina. Með bréfi frá dóms- og kirkjumálaráðuneytinu 30. apríl voru skipaðar tvær nefndir til þess að leggja fram tillögur um nauðsynlegar umbætur á skipulagi, húsrými og áhaldakosti skólanna.²³⁷ Í kjölfarið leitaði einn nefndarmanna, Hallgrímur Jónsson upplýsinga og skýrsluefnis um fyrirkomulag vélstjóranáms í Noregi, Svíþjóð, Þýskalandi og Englandi. Nefndirnar héldu nokkra fundi og kom nefndarmönnum saman um að mikilvægasta úrlausnarefnið væri húsbyggingarmál beggja skólanna. Í framhaldinu sneru þeir sér til húsameistara ríkisins um að gera uppdrátt að nýrri byggingu. Tillögur húsameistara gengu út að byggja eftir áföngum fyrir báða skólana á lóð Stýrimannaskólans.²³⁸ Ekki var lokið við teikningarnar og nefndi Páll Halldórsson í bréfi til Vélstjóraráfélagsins 1. október 1931 að fyrir starfsmanninn sem átti að sjá um þær, „hafi verið lagt frá hærri stöðum, að afgreiða ekki fullnaðaruppdrátt því fje sje ekki fyrir hendi vegna fjárkreppunnar til að koma upp viðbótarbyggingu í sumar“.²³⁹

Reyndar hafði Hallgrímur Jónsson formaður Vélstjóraráfélagsins fengið verður af þessari afstöðu ríkisstjórnarinnar. Þann 20. september 1931 skrifaði hann bréf til skólastjóranna, Fiskifélagsins og forvígismanna hinna sjómannafélaganna. Í bréfinu fór hann yfir forsöguna í mennta- og skólamállum vélstjóra og ítrekaði t.d. að mótorskólinn sem sett voru lög um árið 1920 hefði aldrei verið stofnaður. Í bréfinu gagnrýnir hann ríkisstjórnina fyrir áherslur hennar í skólamállum.

Það er kunnara en frá þurfi að segja að alþingi og ríkisstjórn hefur eftt mjög framhaldsmenntun alþýðufólks úti um landsbyggðina síðustu árin. Hafa dýrir skólar verið reistir og kennurum stórum fjölgað. Er þetta vitanlega góðra gjalda vert ef, efni eru fyrir hendi og raunhæfs árangurs er að vænta. En vér lítum svo á, að sjómanna-stéttin hafi, mjög ómaklega verið gerð afskipt í þessum efnun. Þeir tveir sérskólar

234 Þ.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Vélstjóraráfélags Íslands 5. febrúar 1929.

235 Þ.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Vélstjóraráfélags Íslands 7. nóvember 1929.

236 Franz Gíslason, *Vélstjórarmenntun á Íslandi*, bls. 89.

237 Þ.Í. Vélstjóraráfélag Íslands. Bréfasafn. B/34. Örk 1. Bréf frá Páli Halldórssyni. Bréf dagsett 14. apríl 1934.

238 Þ.Í. Vélstjóraráfélag Íslands. Bréfasafn. B/34. Örk 1. Bréf frá Páli Halldórssyni. Bréf dagsett 14. apríl 1934.

239 Þ.Í. Vélstjóraráfélag Íslands. Bréfasafn. B/34. Örk 1. Bréf frá Páli Halldórssyni. Bréf dagsett 1. október 1931.

sjómanna-stéttarinnar, sem hér er einkum um að ræða, hafa um langt skeið hjakkað í sama farinu, og næsta lítil sómi verið sýndur.²⁴⁰

Sjómanna-félögin tóku vel í þessa málaleitan og skrifuðu sameiginlega yfirlýsingu til stjórnarráðsins. Þar sagði meðal annars:

Eigi Vélstjóraskólinn að vera þó ekki sé nema jafnsettur gagnvart öllum þeim skyldum, sem á honum hvíla að lögum, eins og hann er nú gagnvart því starfi, sem hann raunverulega innir af hendi, þá þyrfti hann, að ráða yfir 6 kennslustofum, en hann er húsnæðislaus. Vér viljum leiða athyglina að því, að það er svo langt frá að hinum raunverulegu þörfum skólans væri fullnægt jafnvel með 6 kennslustofum. Það liggur svo í augum uppi, að það ætti varla að þurfa að nefna það, að enginn hérlendur skóli muni hafa eins brýna þörf fyrir að eiga gott áhaldasafn eins og þessi. Auk þess sem hann þarf af kennslustofum, er honum því nauðsynlegt að hafa stofur undir þau margvíslegu áhöld, sem koma til greina við alla þá kennslu í meðferð og stjórn gufuvéla og mótorá, svo og við þá kennslu í rafmagnsdeildinni, sem honum er ætlað að inna af hendi. Yfirhöfuð er það engri stofnun hentugt að húsnæði standi henni á beini, og á það ekki síst við um skóla, og er því réttast að hafa vistarverur slíkra stofnana við vöxt.²⁴¹

Á stjórnarfundi 5. febrúar 1932 var ályktað eftirfarandi um nýja skólabyggingu:

Samþykkt var að þeir formaður og Júlíus Ólafsson færu á fund fjármálaráðherra til að grennslast eftir því hvað ríkisstjórnin ætlaði að gera í því máli. Einnig var samþykkt að, ef stjórnin aðhefðist ekkert í málinu, þá að fá samið frumvarp um byggingu skólahússins og fá þingmenn bæjarins að flytja það á þessu þingi. En lítið gerðist á næstunni. Heimskreppan var farin að bíta og ríkissjóður var lítt aflögufær.²⁴²

En lítið gerðist á næstunni. Heimskreppan var farin að bíta og ríkissjóður var lítt aflögufær.²⁴³ Í 50 ára sögu Vélstjóraráðsins segir að eftir að félagið átti 25 ára afmæli árið 1934 hófst félagstjórnin handa um það á nýjan leik að vinna að stofnun rafmagnsdeildar. Til undirbúnings þess fékk hún í lið með sér auk skólastjórans, Ólaf Jónsson formann rafvirkjafélagsins og rafmagnsverkfræðingana, Jakob Gíslason og Gunnlaug Briem. Þeir sömdu kostnaðaráætlun sem þeir sendu til dóms- og kirkjumálaráðuneytisins. Á eftir fylgdi fjárveiting til deildarinnar og tók deildin til starfa haustið 1935.²⁴⁴ Það þótti tímabært að setja slíka deild upp við skólann. Þær raddir höfðu heyrst að vélstjórar hefðu ekki næga þekkingu á rafmagnsfræði og meðferð og gæslu mótórávéla sem víða væru notaðar í rafstöðvum um landið.²⁴⁵



240 Þ.Í. Vélstjóraráð Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf dagsett 20. september 1931.

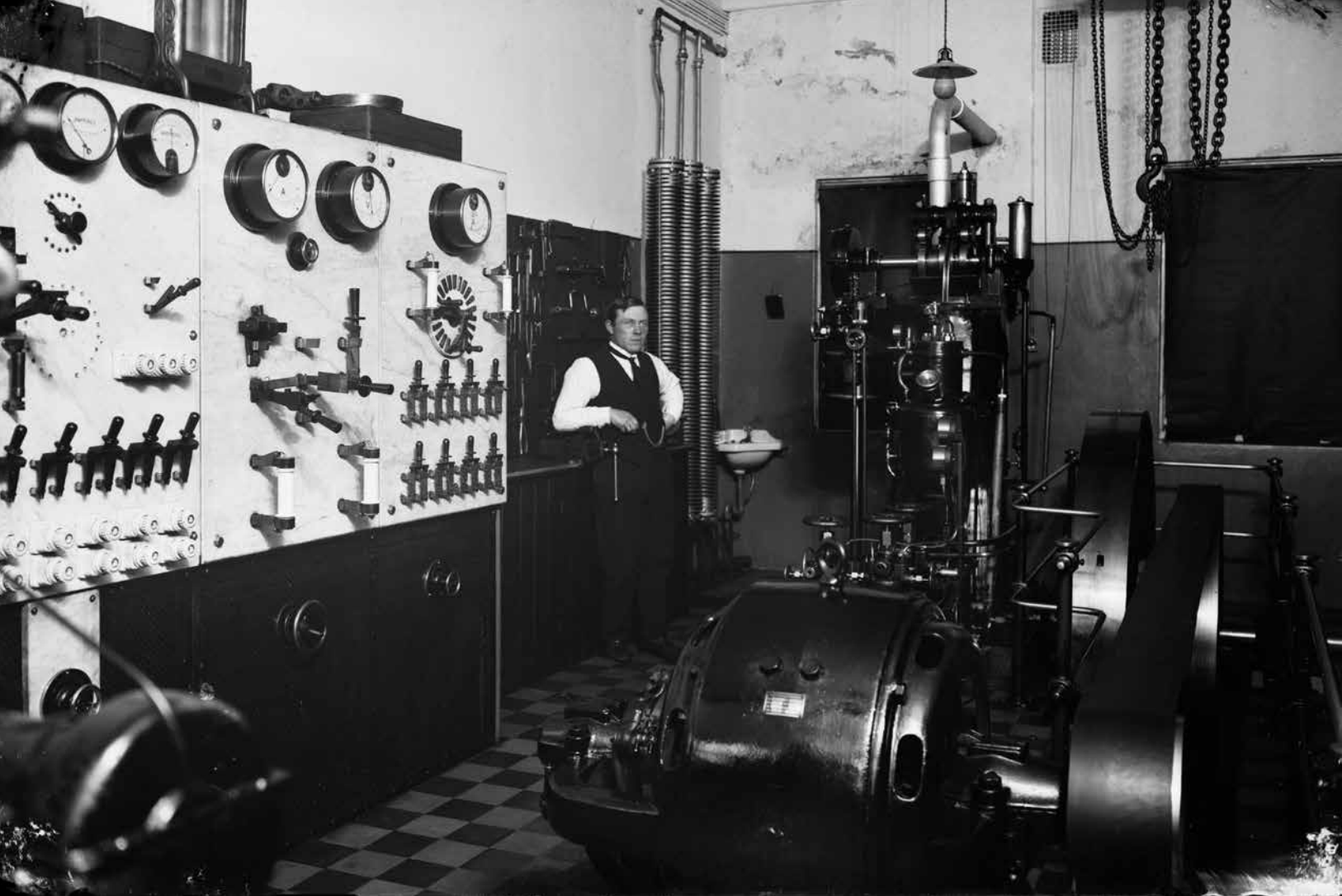
241 *Sjómanna-bláðið Víkingur*, 4.-5. tbl. 1. árg., bls. 17. Bréf sjómanna-félaganna til Stjórnarráðs Íslands í janúar 1932.

242 Þ.Í. AB/6 örk 3. Stjórnarfundur Vélstjóraráðs Íslands 5. febrúar 1932.

243 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 128.

244 Vélstjóraráð Íslands 50 ára, bls. 77-78.

245 Þórður Runólfsson, „Vélgæsla á landi“, *Ársrit Vélstjóraráðs Íslands*, 1. tbl. 7. árg., bls. 84.



**Bjargmundur Guðmundsson
vélstjóri í „Nýju
rafstöðinni“ við Strandgötu
í Hafnarfirði**

Fleiri tímamót urðu á þessum árum. Jónas Pálsson og Jósep Eggertsson mættu á stjórnarfund þann 9. janúar 1933 og vildu vita hvort Vélstjórafélagið vildi styðja undanþágumenn í kröfum þeirra um að stofna vélgæsludeild við Vélstjórnarskólann. Í framhaldinu var Þorsteini Árnasyni starfsmanni félagsins falið að vinna með þeim að framgangi málsins.²⁴⁶ Á stjórnarfund þann 4. mars 1934 var áfram unnið að málinu og mynduðu Hallgrímur Jónsson, Júlíus Ólafsson og Þorsteinn Árnason nefnd af hálfu vélstjóra sem átti að efla samvinnu þeirra sem myndu ljúka námi við vélgæsludeildina og almennra vélstjóra. Um sumarið skiptust hóparnir á tillögum án þess að það kæmi niðurstaða.²⁴⁷ Það breytti því ekki að haustið 1934 var í fyrsta skipti starfrækt vélgæsludeild við Vélstjórnarskólann eins hafði kveðið var á um í lögunum frá 3. nóvember 1915. Húsnæðisleysi hafði ekki gert mögulegt að starfrækja deildina fyrir. Nemendur voru „undanþágumenn“ á togurum og með prófskírteininu fengu þeir réttindi til vélstjórnar á fiskigufuskipum.²⁴⁸ Þorsteinn Loftsson vélfræðiráðunautur Fiskifélagsins vildi bregðast við þessu:

246 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 9. janúar 1933.

247 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 4. mars 1934.

248 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 78.

Ég undirritaður leyfi mér hér með að leggja það til við háttvirta stjórn Fiskifélags Íslands, að hún fari þess á leit við næsta Fiskiping að tekið verði til athugunar hvort ekki sé ráðlegt að auka kennslu í mótörfræði, með því að lengja mótör námskeið sem haldin eru hér í Reykjavík, eða halda hér aukánámskeið sem standi yfir lengri tíma en þau sem nú eru haldin, og veiti rétt til þess að fara með stærri mótora en námskeið veita nú.²⁴⁹

Árið 1936 urðu kaflaskil í vélstjóramenntun á Íslandi. Með lögunum var nafni Vélstjórasólans breytt í Vélskólinn í Reykjavík. Skólinn var ekki lengur eingöngu vélstjórasólur eftir að rafmagnsdeildin var sett á laggirnar. Þegar frumvarpið var flutt árið 1935 kom eftirfarandi fram í athugasemdum:

Vélfræðin er ein þeirra fræðigreina, sem einna mestum breytingum hefur tekið á síðustu árum, vegna hinna hröðu framfara á sviði véltækninnar og vaxandi notkunar ýmissa véla og tækja í skipum og á landi. Lög og reglugerðir, sem lúta að menntun og æfingu þeirra manna, er vélunum eiga að stjórna og viðhalda, verður því að endurskoða og samræma við kröfur tímans,²⁵⁰

Hin nýju lög tóku til allrar vélstjórnarmenntunar í landinu, bæði hins nýja Vélskóla og mótörnámskeiða Fiskifélags Íslands. Hér eftir kostaði ríkissjóður námskeið Fiskifélagsins sem urðu tvískipt. „Hið minna námskeið“ sem áfram yrði eftir auglýsingu víðsvegar um landið og „Hið meira námskeið“ sem haldið yrði í Reykjavík, því aðeins þar væru nógu góður vélakostur.²⁵¹ Með lögunum árið 1936 var tvískipting vélstjórnarmenntunarinnar innan hins nýstofnaða Vélskóla jafnframt lögfest. Með lögunum var skólanum skipt í þrjár deildir: Minni vélstjóradeild, meiri vélstjóradeild og rafmagnsfræðideild.

Eftir árið 1936 varð almenna reglan að vélstjóranemar tækju sveinspróf í valinni járnsmíðaiðn, vélvirkjun eða plötusmíði. Fyrir árið 1936 var fátítt að vélstjóranemar tækju sveinspróf í þeirri iðn sem þeir höfðu lært en hinsvegar var eitt af inntökuskilyrðunum í skólann að þeir hefðu unnið í smíðju í þrjú ár. Reyndar sóttu þeir nokkuð í störf járnsmíða á þriðja og fjórða áratugnum, (fram að gildistöku laganna 1936).²⁵² Það má sjá á ályktun frá 25. október 1935 að það var nokkur kurr á meðal járnsmíðarmanna með það að of margir nemar sem seinna ætluðu sér að gera vélstjórn að ævistarfi myndu sækja verklegt nám í járnsmíðjurnar og vildu þeir því ekki láta taka fleiri nemendur inn um sinn: „En jafnframt viljum vér benda yður á það, að hér er um sameiginlegt velferðarmál beggja félaganna að ræða, þar eð stór hluti af þeim, sem nema járnsmíðaiðnina, gera vélgæslu að atvinnu,...“²⁵³ Það sem knúði járnsmíðanema

249 Þ.Í. Vélstjórufélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf dagsett 27. september 1934.

250 *Alþingistíðindi* 1935, A deild, bls. 1024.

251 *Alþingistíðindi* 1935, A deild, bls. 1024.

252 Franz Gíslason, *Vélstjórnarmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 101-103.

253 Þ.Í. Vélstjórufélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf frá Félagi járnsmíðarmanna. Bréf dagsett 25. október 1935.



Nemendur og kennarar í fyrstu rafmagnsdeild Vélaskóla Íslands skólaárið 1936-1937

til að álykta þannig var þverrandi atvinna í greininni og ekki dró úr því næstu misserin. Á fundi sem haldinn var í Járnsmiðafélaginu 16. desember 1936 var ákveðið að segja upp „reglugerð þeirri um samvinnu á milli félaganna“ sem samþykkt var 3. mars 1934.²⁵⁴ Í febrúar árið 1937 reyndi félagið meðal annars að útiloka vélstjóra sem ekki hefðu sveinspróf frá vinnu í smiðjum.²⁵⁵ Það má sjá í bréfi frá hlutfélaginu Hamar, vélsmiðjunni Héðni og Landssmiðjunni frá 16. mars 1937 að þetta var ekki vilji stjórnenda smiðjanna og sögðu þeir:

Vélstjórunum hefir ávalt verið greidd laun samkvæmt launataxta félags járníðnaðarmanna í Reykjavík, enda ávalt verið skoðaðir sem full-

gildir sveinar. Auk þess má geta þess að vér höfum ávalt álitid nauðsynlegt að yfirverkstjórar vorir hafi vélstjóramenntun.²⁵⁶

Þannig var að sjómennska átti ekki við alla þá sem luku vélstjórnarnámi og sárnaði þeim þegar þeir þóttu lakara vinnuafli í smiðjunum.²⁵⁷ Hinsvegar styrkti það stöðu vélstjóra þegar Félag járníðnaðarmanna og Meistarafélag járníðnaðarmanna náðu samkomulagi um iðnnemafjölda í starfandi smiðjum í Reykjavík. Það þótt nauðsynlegt að tryggja réttindi vélstjórnarnema í smiðjum eftir breytingarnar á vélstjórnarnámi sem gengu í gildi 1. júlí 1936.

254 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Bréf frá Félagi járníðnaðarmanna til Vélstjórafélags Íslands. Bréf dagsett 6. janúar 1937. Sjá einnig Gunnar M. Magnús, *Járnsíða, járníðnaðarmenn á Íslandi*, bls. 299.

255 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 16. febrúar 1937.

256 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örk 1. Bréf frá forstjórum vélsmiðja í Reykjavík. Bréf dagsett 16. mars 1937.

257 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Sjá bréf frá Landsamtökum iðnaðarmanna til Vélstjórafélags Íslands. Bréf dagsett 10. ágúst 1937.



Samningurinn var eftirfarandi:

Samningur um iðnnemaffölda í starfandi smiðjum í Reykjavík

1. Einn meistari með opna smiðju megi hafa einn nema og bæta öðrum við þremur mánuðum, áður en sá fyrri hefur lokið námstíma sínum.

2. Meistari með einn svein megi hafa einn nema og bæta öðrum við sex mánuðum, áður en sá fyrri hefur lokið námstíma sínum. Þó séu aldrei fleiri en tveir nemar í senn.

3. Meistari með fleiri en tvo sveina, en færri en sex megi hafa tvo nema og bæta þeim þriðja við sex mánuðum, áður en sá, sem lengra er kominn hefur lokið námstíma sínum.

4. Vélsmiðjur með sex til tólf sveina mega hafa einn nema og smiðjur með tólf til tuttugu sveina mega hafa tvo nema á nafni smiðjunnar og auk þess einn nema á hverja þrjá sveina. Nýnema skal heimilt að taka einum mánuði, áður en fyrirrennari hefir lokið námi sínu.

Tala sveinanna skal miðast við meðaltal vinnandi sveina og verkstjóra á undanförunum tveimur árum. Samningur þessi skal ræddur af aðilum árlega.²⁵⁸

258 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örkr 2. Samningur dagsettur 14. október 1938.

Starfsnám vélstjórnema í vélsmiðjum. Á myndinni sést Vélsmiðjan Hamar þann 13. júní 1924 og menn við vinnu sína á járnsmiðaverkstæði smiðjunnar

Fleiri mál sem lutu að menntun vélstjóra voru í deiglu á þessum tíma. Þann 7. júlí 1937 óskaði atvinnu- og samgönguráðuneytið eftir umsögn frá Landsambandi Iðnaðarmanna um hvort vélstjórar eigi að fá viðurkenningu sem vélvirkjar án þess að taka sveinspróf í þeirri grein.²⁵⁹

Landsambandið var afdráttarlaust í svari sínu til ráðuneytisins þann 16. nóvember 1937.

Hið eina, sem í bréfum Vélstjórafélagsins finnst kröfu þeirra til stuðnings, er að smiðju- og vélstjórnarvinna vélstjóranna jafnist fullkomlega á við 4 ára smíðanám vélvirkjana. Í fyrra bréfi voru sýndum vér fram á, að þótt svo geti verið um suma vélstjóra, þá gildir það ekki um alla, og jafnvel þótt þeir væru allir orðnir fullfærir vélvirkjar, þá hefur nám þeirra og vinna á þessu sviði gerst utan við fyrrnefnd lög um iðnaðarnám og iðju og iðnað, og að sumu leyti í trássi við þau. Mundi það því algert brot á þeim lögum, að úrskurða þeim réttindi í vélvirkjun.²⁶⁰

Starfsnám vélstjóranema í vélsmiðjum. Maðurinn stendur við rennibekk. Í forgrunni eru smíðisgripir úr málmsteypu Hamars



259 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Sjá bréf frá Landsamtökum iðnaðarmanna til Vélstjórafélags Íslands. Bréf dagsett 10. ágúst 1937.

260 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Bréf dagsett 16. nóvember 1937.

Aftur á móti kom Landsamband iðnaðarmanna til móts við Vélstjórafélagið og lagði til að þeir sem hefðu fengið vélstjórnarréttindi fyrir 1. júlí 1936 gætu fengið undanþágu og gengist undir sveinspróf í vélvirkjun og féllst ráðuneytið á þá lausn.²⁶¹

Lögin um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum frá árinu 1936 og sú nýskipan menntamála sem fylgdi á eftir efdi samkennd og samtakamátt íslenskrar sjómanna-stéttar. Þann 6. júní 1938 gerðist sá merki viðburður að vélstjórar, stýrimenn og aðrar stéttir sjómanna gengu í fyrsta skipti í skrudgöngu frá Sjómannaskólanum við Stýrimannastíg að Leifsstyttunni á Skólavörðuholti. Þar voru haldnar ræður og fleira skemmtilegt gert. Sjómannadagsráð Reykjavíkur hafði staðið fyrir þessum viðburði. Upphaflega var ætlunin að hafa sýningu á ýmsum munum sjómanna þennan dag en ekki gafst tími til að vinna að undirbúningi þess.²⁶² Á aðalfundi Vélstjórafélagsins þann 9. júní 1938 var ákveðið að undirbúa sýningu á vélum og tækjum tengdum sjómanna-stéttunum fyrir sjómannadaginn á næsta ári. Í undirbúningsnefnd voru eftirfarandi kosnir: Þorsteinn Loftsson, Erlingur Þorkelsson, Kjartan T. Örvar, Bjarni Jónsson og Alexander Guðjónsson ásamt Þorsteini Árnasyni starfsmanni VSFÍ.²⁶³ Fyrsti fundur nefndarinnar fór fram í húsakynnum félagsins, Ingólfshvoli við Hafnarstræti, þann 9. september 1938. Alls hélt nefndin 14 fundi næstu vikur og mánuði. Sá síðasti var haldinn 29. mars 1939. Menn voru stórhuga. Meðal annars ætluðu þeir að setja sig í samband við sýningarhaldara Glasgow mótorvélasýningarinnar sem fór fram um sama leyti. Einnig reyndi nefndin að afla sér móðela og annarra sýningargripa frá Norðurlöndunum og innanlands eftir því sem mögulegt var. Líka var ætlunin að leita til Vigfúsar Sigurgeirssonar og fá hann til að kvikmynda vélstjóra við störf sín.²⁶⁴ Umboðsaðiljar og sýningarhaldarar erlendis reyndust hinsvegar tregir til að útvega sýningargripi og einnig reyndist sýningarhaldið dýrara en áætlað var.²⁶⁵ Áformin urðu því ekki að veruleika. Þau sýna hinsvegar ákveðna bjartsýni og dug. Eitthvað sem átti eftir að breytast áður en árið 1939 var úti. En það átti ekki við vélstjóra eina.

261 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örkr 3. Bréf dagsett 16. nóvember 1937.

262 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. C/17. Fundabók fyrir vélsýninganefnd, formáli.

263 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. C/17. Fundabók fyrir vélsýninganefnd, formáli.

264 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. C/17. Fundabók fyrir vélsýninganefnd. Fyrsti fundur 9. september 1938, fjórði fundur 12. október 1938.

265 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. C/17. Fundabók fyrir vélsýninganefnd. 14. fundur, 29. mars. 1939.

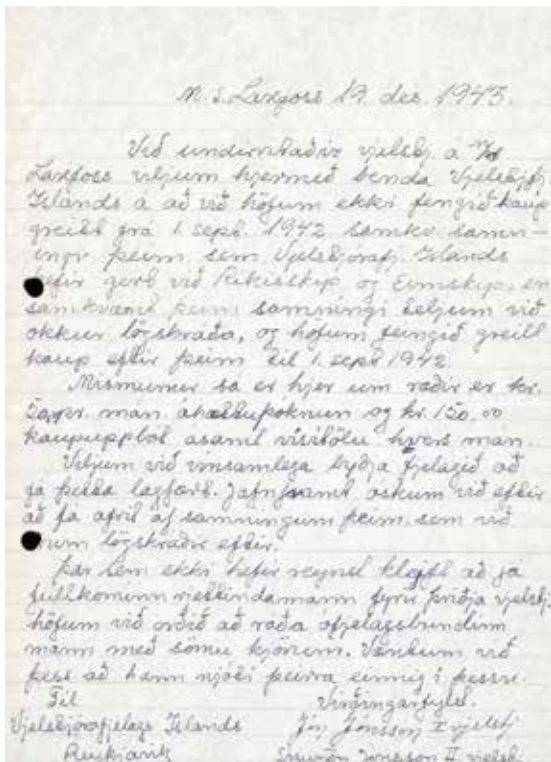
5. kafli

STYRJALDARÁRIN



Vélstjórafélagið brást fljótt við innrás Þjóðverja í Pólland 1. september 1939. Á stjórnarfundinum 5. september voru teknar fyrir stríðstryggingar og launauppbót fyrir þá sem sigldu inn á möguleg átakasvæði. Þorsteinn Árnason stýrði fundinum og sagði að strax þegar ljóst var að stríð myndi brjótast út hefði hann sett sig í samband við önnur sjómannafélög í landinu. Í kjölfarið hefðu verið send bréf til Eimskipafélags Íslands, Eimskipafélagsins Ísafold, Eimskipafélags Reykjavíkur, og símskeyti til Kaupfélags Eyfirðinga (KEA), Skallagríms í Borgarnesi vegna Laxfoss og áhöfn Brúarfoss sem var í Kaupmannahöfn. Sjómannafélögin gerðu kröfu um að fyrrnefnd ákvæði tækju mið af þeim stríðstryggingum sem voru hjá skipafélögum á hinum Norðurlöndunum. Samtök sjómanna og skipafélögin náðu samningum hinn 7. október og fylgdu samningunum ákvæði um áhættuþóknun af kaupum, ásamt viðbótum umfram ákvæði frá Tryggingastofnun sem tryggðu skipverja gegn örorku eða dauða.

21. júlí 1939, tveir þýskir kafbátar koma í opinbera heimsókn til Reykjavíkur. Hér er annar þeirra, U27 að sigla inn í Reykjavíkurhöfn



Þ.Í. Bréfasafn. B/32, örk 3, dagsetning 19. desember 1943.

Á stríðsárunum kom fyrir að vélstjórar fengu ekki greitt eins og samningar kváðu á um.

a) Fyrir siglingar á pólskar og þýskar hafnir eru greiddar 200% í uppbót. Þessi uppbót er reiknuð frá byrjun þess sólarhrings, þegar skipið fer framhjá Falsterbo og hættir í lok þess sólarhrings, þegar skipið fer aftur framhjá Falsterbo á vesturleið. Ef skipið fer framhjá þýskri eða pólskri höfn til annarrar Eystrasaltshafnar, er þó hætt að greiða uppbótina, þegar skipið fer yfir línuna Memel-Falsterbo. Ef skipið fer frá þýskri eða pólskri höfn í gegn um Stórabelti eða Litlabelti, er hætt að greiða uppbótina, þegar skipið fer inni í Stórabelti eða Litlabelti eða öfugt. Fyrir siglingar annarstaðar í Eystrasalti er greidd 100% uppbót.

b) Fyrir siglingar á Norðursjónum og Atlantshafinu er greidd 200% uppbót milli 12 gr. austl. 20. gr. vestl. lengdar, 65. gr. norðl. breiddar og 30. gr. norðl. breiddar. Þessi uppbót er greidd frá byrjun þess sólarhrings þegar skipið fer inn á hættusvæðið og til loka þess sólarhrings þegar skipið fer út úr hættusvæðinu.

c) Fyrir siglingar til landa í Miðjarðarhafinu, sem ekki eiga í stríði, er greidd 100% uppbót. Fyrir siglingar til landa í Miðjarðarhafinu, sem eru í ófriði, er greidd 200% uppbót. Uppbótin byrjar þegar siglt er framhjá Gíbraltar resp (eða) Port Said.²⁶⁶

Í byrjun ársins 1940 voru stríðstryggingar síðan lögfestar fyrir vélstjóra eins og aðra sjómenn.²⁶⁷ Þetta voru erfiðir tímar og margir vélstjórar voru ekki tilbúnir að sigla á evrópskar hafnir þrátt fyrir þessi ákvæði. Á stjórnarfund 8. nóvember 1940 var lesið upp bréf frá útgerðarmönnum „varðandi eklu á faglærðum vélstjórum“.²⁶⁸ Hér ber að nefna að eftir að styrjöldin braust út fengu vélsmíðjurnar fleiri verkefni og kusu margir faglærðir vélstjórar að vinna þar frekar en vera í siglingum.²⁶⁹ Hér ber að minna á að samkvæmt lögnum um vélstjóraréttindi frá árinu 1936 þurftu vélstjóranemar að taka sveinspróf í valinni járnsmíðaðið, vélvirkjun eða plötusmíði.

²⁶⁶ Þ.Í. F/1, örk 11. Vélstjóraritíð, 4. árg., bls. 47-48.

²⁶⁷ Alþingistíðindi 1940, A deild, bls. 468.

²⁶⁸ Þ.Í. AB/6, örk 3. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 8. nóvember 1940.

²⁶⁹ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf dagsett 20. desember 1940.

Stríðið hafði ekki áhrif á að nemar gætu klárað sinn reynslutíma. Í eftirfarandi töflu er skrá yfir nema í Landsmiðjunni:

Haraldur Haraldsson,	byrjaði 3. okt. 1936,	út 3. okt. 1940.
Gunnar Guðjónsson,	byrjaði 3. jan. 1938,	út 3. jan. 1942.
Jón Örn Yngvarsson,	byrjaði 2. maí 1938,	út 2. maí 1942.
Ingi Sveinsson,	byrjaði 9. sept. 1937,	út 9. sept. 1941.
Friðfinnur Árnason,	byrjaði 25. jan. 1937,	út 25. jan. 1941.
Pétur Jónsson,	byrjaði 29. júní 1937,	út 29. júní 1941.
Árni S. Beck,	byrjaði 1. júlí 1938,	(framhaldsnám í tvö ár á Eskifirði).
Tryggvi Jóhannsson,	byrjaði 18. okt. 1938,	út 18. okt. 1942. ²⁷⁰

Margir réttindalausir einstaklingar voru þó tilbúnir að freista gæfunnar og ráða sig á skip sem sigldu til Englands. Einn þessara manna var Sigurður Eiríksson. Eftirfarandi sagði hann í bréfi til Hallgríms Jónssonar:



Hafnarfirði 17. júlí 1944.

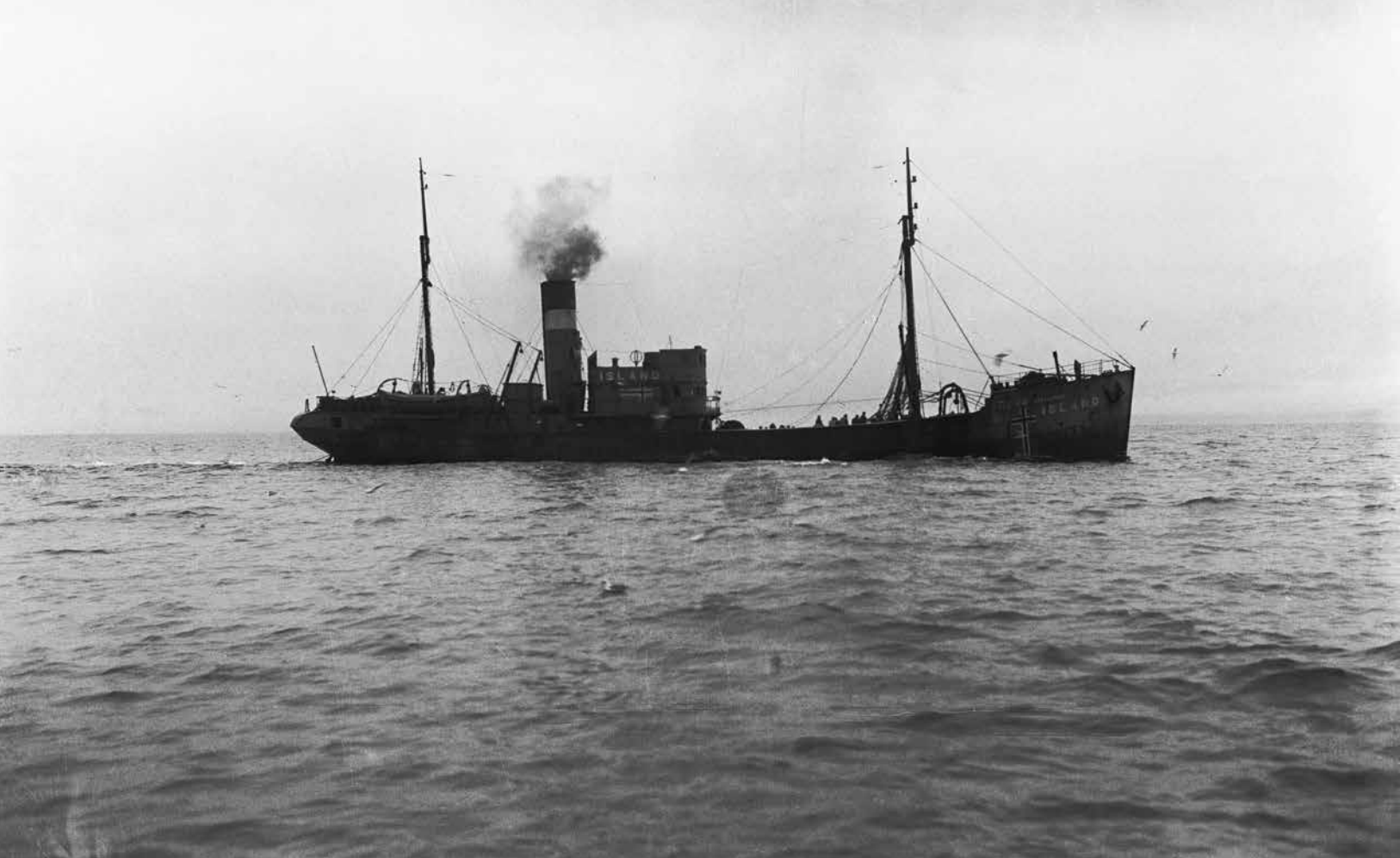
Eins og yður mun kunnugt hættu nokkrir vélstjórar að sigla á togurunum snemma í ófriðnum en í þeirra stað varð að taka ólærða menn, til að annast vélgæsluna. Ég undirritaður er einn þessara ólærðu manna. Ég hef verið II vélstjóri á b/v Júní frá því ágúst mánuði 1940, þótt ég fengi ekki undanþágu fyrr en dálítið seinna. Nú eru það tilmæli mín, að þér athugið, hvað Vélstjórafélag Íslands, vill fyrir mig og aðra, sem eins er ástatt um, gjöra. Allar upplýsingar mér viðvíkjandi, mun hr Guðmundur

Kristjánsson vélstjóri Holtsgötu 31 Reykjavík, góðfúslega láta í té.

Sigurður Eiríksson
Brunnstíg 4 Hafnarfirði.²⁷¹

270 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32.

271 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örkr 3. Bréf dagsett 17. júlí 1944.



Um 1940. Reykjaborg RE 64 úti á rúmsjó. Íslenski fáninn málaður á skipshlið vegna ófriðarins í Evrópu

Atburðir á fyrri hluta ársins 1941 vöktu mönnum ugg í brjósti. Þann 8. mars lagði stærsti togari íslenska flotans Reykjaborg, úr höfn í Reykjavík til Englands með ísfiskfarm. Skipinu var sökkt norður af Skotlandi þann 10. mars. Með skipinu fórust 12 manns en tveimur var bjargað af bresku skipi eftir fjóra sólarhringa á björgunarfleka. Þann 11. mars 1941 var síðan ráðist á línuveiðarann Fróða frá Þingeyri, djúpt suðaustur af Vestmannaeyjum á leið til Englands með ísfisk. Fimm sjómenn fórust í árásinni.²⁷² Vegna aukinnar áhættu í siglingum til nágrennalandanna náði Vélstjórafélagið að knýja fram nýja samninga við skipafélögin og voru þeir undirritaðir 29. apríl. Þar voru ákvæði um viðbótarþóknun, 100,00 krónur á mánuði og björgunarbáta.²⁷³ Þegar leið á árið varð algengara að togarar lönduðu í íslenskum höfnum. Það skapaði óánægju á meðal togaravélstjóra sem töldu sig hlunnfarna í samanburði við stýrimenn og jafnvel kyndara, en vélstjórar fengu ekki greiddan fullan lifrarhlut eins og aðrir skipverjar.²⁷⁴ Mikil umskipti urðu með gerðardómslögnum sem Alþingi setti og tóku gildi frá 8. janúar 1942. Með lögnum var stéttarfélögum óheimilt að beita sér fyrir launahækkunum og atvinnurekendum ekki heimilt að hækka laun. Þetta olli ýmsum skærum og flokkadráttum á meðal sjómanna sem stjórnir einstakra félaga gátu ekki skipt sér af vegna gengislaganna. Þar bar helst á því að hásetar og kyndarar gátu ekki sætt sig við að áhættuþóknunin væri 1/3 hærri en hjá yfirmönnum.²⁷⁵

272 Guðbrandur Jónsson, „Sjórinn gaf og ... sjórinn tók“, *Sjómannaþingið Víkingur*, 3. tbl. 3. árg., bls. 10-12.

273 Vélstjórafélagið 50 ára, bls. 155.

274 Vélstjórafélagið 50 ára, bls. 156-157. P.Í. AB/6, örkr 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 8. desember 1941.

275 Vélstjórafélagið 50 ára, bls. 157-158.

Eftir að gerðardómslögin voru felld úr gildi kom stjórn Vélstjórafélagsins að því að hreinsa andrúmsloftið og gera heildarsamninga við sína viðsemjendur. Samningarnir voru síðan undirritaðir 16. október 1942 og var vélstjórum „greiddur fullur lifrarhlutur“.²⁷⁶ Á þessum tíma þurfti að huga að fleiru en kjarabótum og útreikningum á aflahlut. Bréf sjómannafélaga í Reykjavík og Hafnarfirði til Ólafs Thors forsætisráðherra þann 5. nóvember 1942 er mjög lýsandi og sýnir að það þurfti að huga vel að velferð þeirra sem sigldu með ísfisk til Englands. Þar áttu allir sömu hagsmuna að gæta.

Vér undirritaðir leyfum oss hérmeð að leita til yðar hæstvirtur ráðherra um eftirfarandi: Undanfarið hafa fulltrúar stéttarfélaga sjómanna hér (Reykjavík) og í Hafnarfirði komið saman á ráðstefnu vegna yfirvofandi breytinga á siglingum til Bretlands. Um leið hafa fulltrúar rætt um nauðsynlegar breytingar „á reglum um útbúnað skipa á ófriðar eða hættusvæðum“ og eru sammála um að nauðsyn beri til gera nokkrar breytingar á reglunum sem tilraun til meira öryggis fyrir lífi manna á sjónum. Breytingartillögurnar eru á þessa leið: Við 3. grein 4. tölulið, að skipaskoðunarstjóra í samráði við skipstjóra sé veitt vald til að ákveða stað fyrir björgunarfleka á skipi og flekarnir séu á renni brautum. Þar sem því má viðkoma. Við 8. gr. 1. málsgrein breytist á þann veg, að skipaeftirlitið hafi stöðugt eftirlit með því, að fyrirmælum reglugerðarinnar sé framfylgt til hins ítrasta og að ekkert skip láti úr höfn til útlanda, nema að vottorð skipaskoðunarinnar sé fyrir hendi um að öll björgunartæki séu í lagi.

Önnur ákvæði umræddrar reglugerðar teljum vér að ekki þurfi bráðrar breytingar með ef henni er framfylgt. Þá viljum vér ennfremur fara fram á að með reglugerð séu skip skylduð til að sigla í samfloti báðar leiðir í siglingum til Bretlands og leggjum mikla áherslu á að slík ráðstöfun komist á svo fljótt sem unnt er. Við höfum rætt þessi atriði við skipaskoðunarstjóra og teljum vér að hann sé oss sammála í aðalatriðum. En til þess að rökstyðja þessar tillögur vorar vildum vér mega óska þess að þér hæstvirtur ráðherra veittuð oss viðtal sem allra fyrst um þessi mál ásamt skipaskoðunarstjóra og um önnur þau mál sem varða siglingar til útlanda, sem vér teljum að yfirvofi meiri hætta en undanfarna mánuði.²⁷⁷

276 Vélstjórafélagið 50 ára, bls. 160.

277 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örkr 2. Bréf dagsett 5. nóvember 1942. Þorsteinn Árnason skrifaði undir bréfið fyrir hönd Vélstjórafélags Íslands.



**Breskur
skipafloki í
Seyðisfirði
árið 1945**

Siglingar í samfloti þóttu auka líkurnar á að sjómenn myndu bjargast þegar kafbátar eða tundurspillar gerðu árás. Englendingar höfðu lært það í stríðinu frá 1914-18, hve miklu öruggara það var að sigla í flota (convoy) á stríðstímum en sigla einskipa.²⁷⁸ Í sumum stýrishúsum voru einnig settar steypuhlífar til varnar og sum skipin voru búin hríðskotabyssum.²⁷⁹

Haustið 1942 var samþykkt á fiskiþingi að vinna að því að koma upp sjómannastofu í Fleetwood í Englandi. Þar gátu sjómenn í siglingum fengið gistingu, uppihald og íslenskan bókakost. Að málinu unnu Pétur Benediktsson sendiherra í London, einstök sjómannafélög og útgerðarmenn. Eftirfarandi fulltrúar komu saman til fundar um málið 6. október: Þorgeir Pálsson framkvæmdastjóri fyrir hönd Íslenskra botnvörpuskipaeigenda, Sigurður Sigurðsson skipstjóri, fyrir Skipstjóra- og stýrimannafélagið Ægi, Þorsteinn Árnason vélstjóri, fyrir Vélstjórafélag Íslands, Sveinn Sveinsson sjómaður fyrir hönd Sjómannafélags Rvíkur og Davíð Ólafsson fyrir Fiskifélag Íslands.²⁸⁰

Allt hafði sinn gang í stríðinu. Þann 5. september 1942 gerðu tvær þýskar sprengjuflugvélar loftárás á Seyðisfjörð og slösuðust fjórir ungir drengir af þeim sökum.²⁸¹ Þessir atburðir höfðu sín áhrif og á árinu 1943 höfðu flestir starfsmenn Reykjavíkurbæjar fengið áhættuþóknun ofan á laun sín. Á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins þann 18. febrúar vakti það hinsvegar furðu að sama gildi ekki um vélstjóra sem unnu við Rafstöðina við Elliðaár.²⁸² Stjórn félagsins sendi bréf til borgarstjóra, dagsett 22. febrúar vegna málsins. Þar sagði meðal annars: „Reynslan hefur sýnt að orkuverin eru sérstaklega eftirsótt skotmörk í hernaði og verður því að álítast, að varðmenn stöðvanna séu í allmiklu meiri hættu en borgarar almennt, ef til loftárása kemur.“²⁸³

Guðbjartur Guðbjartsson⁵

Hann fæddist á Læk í

Dýrafirði árið 1873.

Hann tók sveinsprófi

járnsmíði á Hvalveiðistöðinni

Sólbakka í Önundarfirði

árið 1896. Hann lauk prófi í

vélstjórn hjá Hinriksen

vélfræðingi og verksmíðju-

stjóra þar árið 1899 og var vélstjóri stöðvarinnar til

ársins 1905. Hann var vélstjóri á b/v Coot í Hafnarf-

irði 1905-1907 og á Jóni Forseta árin 1907-1912 og á

varðskipunum á árunum 1922-1939. Hann var kosinn

heiðursfélagi Vélstjórafélags Íslands árið 1942.



⁵ Vélstjóra- og vélfræðingatal, II. bindi, bls. 615-616.

278 Pétur Björnsson, „Sigling í flota (convoy)“, *Sjómannaþingið Víkingur*, 6-7. tbl. 2. árg., bls. 8.

279 *Vélstjórafélagið 50 ára*, bls. 158.

280 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands*. Bréfasafn. B/32, ör. 2. Bréf dagsett 6. október 1942.

281 *Vísir* 7. september 1942, bls. 1.

282 *P.Í. AB/6*, ör. 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélagsins 18. febrúar 1943.

283 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands*. Bréfasafn. B/32, ör. 2. Bréf dagsett 22. febrúar 1943.

Áfram var einnig tekist á um áhættuþóknun fyrir sjómenn. Tilefnið var að þann 16. júní 1943 var ráðist á strandferðaskipið Súðina út af Norðurlandi. Skipið laskaðist mikið í árásinni og var dregið af enskum togara til hafnar á Húsavík. Tveir skipverjar fórust og særðust fjórir alvarlega.²⁸⁴ Áhafnir á strandferðaskipum ríkisins brugðust við þessu:

Reykjavík 22. júlí 1943.

Vegna aukinna árása á skip við strendur landsins og þess manntjóns, sem þegar hefur af því hlotist, teljum vér undirritaðir skipverjar á strandferðaskipum ríkisins, áhættuna af strandsiglingum engu minni en annarsstaðar á hinu bannlýsta svæði, og finnst oss því ríkja ósamræmi, í þeim samningum stéttarfélaganna, sem nú gildir um áhættuþóknun. Það eru því eindregin tilmæli vor, að samningnum við skipaútgerð ríkisins um áhættuþóknun verði sagt upp, og reynt að komast að nýjum endurbættum samningum, í samvinnu við önnur stéttarfélag sjómanna. Teljum vér oss ekki geta unað við minni áhættuþóknun meðan skipin eru á siglingu, en þá sem nú gildir í siglingum á milli landa, að undanskildum þeim dögum sem skipin liggja í Reykjavík, fyrir utan komu og fardaga. Væntum vér að stjórn félaga vora taki þetta mál til yfirvegunar og afgreiðslu, sem allra fyrst.²⁸⁵

Áhöfnin á Súðinni hafði áður látið heyra í sér. Þann 23. mars 1943 hafði fallið félagsdómur í Reykjavík. VSFÍ hafði höfðað mál gegn Skipaútgerð ríkisins.

Krefst stefnandi þess, að viðurkennt verði, að stefnda beri að greiða hverjum lögskráðum vélstjóra á e/s Súðinni 15 krónur á dag í áhættuþóknun, samkv. 1. gr. samnings frá 5. sept. 1942, milli nefndra aðilja, meðan e/s Súðin sé í Reykjavíkurhöfn, enda séu viðkomandi vélstjórar ekki í sumarleyfi.²⁸⁶

284 Ásgeir Sigurðsson, „Árásin á Súðina“, *Sjómannaþingið Víkingur*, 6-7. tbl. 5. árg., bls. 159-161.

285 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, ör. 2. Bréf dagsett 22. júlí 1943.

286 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/16, ör. 3. Bréf dagsett 23. mars. 1943.



Súðin á siglingu frá Reykjavíkurhöfn

Kröfunni var hafnað. Hún ber þess merki að áhafnir skipanna óttuðust loftárásir á hafnarsvæðið í Reykjavík. Það var ekki að ástæðulausu. Upplýsingar sýna að Þjóðverjar ráðgerðu loftárás á Reykjavíkurflugvöll í október 1940.²⁸⁷

Þann 1. janúar 1944 voru eldri lög um áhættuþóknanir samræmd í eina heild.²⁸⁸

Á þessum tíma dró einnig úr árásum á íslensk skip. Á fulltrúafundi stéttarfélags sjómanna sem haldinn var 15. febrúar 1944 var samt sem áður reynt að brýna skipafélög, útgerðarmenn og stjórnvöld til að halda vöku sinni og virða öryggisreglur. Ályktunin var svohljóðandi:

1. Að framfylgja til hins ítrasta settum lögum og reglugerðum um öryggi mannlífa á sjónum svo og þeim reglugerðum er gilda um hleðslu skipa.
2. Að skipaeftirlitið noti þann rétt, sem því er heimilt að lögum, að beita viðurlögum án nokkurar vægðar eða tilhliðrunarsemi, gagnvart þeim, sem annaðveggja brjóta eða sniðganga lög og reglugerðir, eða fyrirmæli, sem skipaeftirlitið hefur gefið.

²⁸⁷ Reyndar eru heimildir fyrir því ótraustar. Þór Whitehead, *Ísland í hers höndum*, bls. 79.

²⁸⁸ Þ.Í. Vélstjórnarfélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf frá stéttarfélögum sjómanna í Reykjavík og Hafnarfirði til félagsmálaráðherra í september 1945.



Hermaður og skipsmaður af varðskipinu Óðni vinna við að gera tundurdufl óvirkt á stríðsárunum

3. Að forðast í lengstu lög, að láta dæla úr botngeymum skipanna til þess að létta þau en áður en þau leggja úr höfn til útlanda.

4. Að sjá svo um að ávallt sé nægilega mikið um borð í togurunum af togvírum þeirra í Englandsferðum til öryggis mönnum og skipi á hafi úti, ef skipið þarf hjálpar með eða til hjálpar öðru skipi.

5. Að sjá svo um að kolaforði skips til Englandsferða sé það mikill, að ávallt sé um 25 tonn í hliðarboxum, sem ekki séu hreyfð, nema þegar nauðsyn krefur.²⁸⁹

Svo kom reiðarslagið. Það var úr óvæntri átt. Goðafoss var að koma frá Ameríku sem þótti öruggara ferðalag en siglingar til Evrópu. Þann 12. nóvember 1944 var honum sökk af þýskum kaþbáti út af Garðskaga. Með skipinu fórust alls 24 einstaklingar en 18 björguðust.²⁹⁰ Látinna félaga var minnst á stjórnarfundi 13. nóvember. Fundargerðin er þannig orðrétt.

Goðafoss slysið: Eftirtaldir menn létu lífið þegar M/S Goðafossi var sökk með tundurdufl út af Garðskaga 10. nóv. 1944.

Hafliði Jónsson 1. vélstjóri.

Sigurður Haraldsson 3. vélstjóri.

Guðmundur Guðlaugsson 4. vélstjóri.

Fundurinn minntist hinna föllnu félaga og vottar aðstandendum sína dýpstu samúð.

Þorsteinn Árnason

Júlíus Ólafsson

Hafliði Hafliðason

Ágúst Guðmundsson.²⁹¹

289 Þ.Í. Vélstjórnafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 1. Bréf dagsett 15. febrúar 1944.

290 Ásgeir Sigurðsson, „Kaþbátur sökkvör Goðafossi í Faxaflóa“, *Sjómannaþingið Víkingur*, 11:12. tbl. 6. árg., bls. 286-289.

291 Þ.Í. AB/6, örk 4. Stjórnarfundur Vélstjórnafélags Íslands 13. nóvember 1944.



Godafoss

Þann 7. maí 1945 var saminn friður í Evrópu. Samt sem áður var ennþá hættu á skipaleiðum. Víða voru tundurdufl, sérstaklega á Norðursjó og á skipaleiðum við Norðurlönd. Ekki var hinu að leyna að aðstæður höfðu breyst. Þann 18. júlí var á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins tekið fyrir bréf frá Eimskipafélagi Íslands og Eimskipafélagi Reykjavíkur um uppsögn áhættuþóknunar fyrir siglingar til Evrópu.²⁹² Allir áhættusamningar fyrir siglingar á farskipum féllu síðan úr gildi þann 1. október. Óánægju gætti því að með uppsögninni féllu grunnkaupshækkunar og dýrtíðarupp-bót einnig úr gildi en þau ákvæði fylgdu samningnum frá árinu 1942.²⁹³ Það náð-ust samningar við skipafélögin 21. desember. Tíunda grein samningsins hljóðaði á þann veg að fram til 1. maí 1946 skyldu vélstjórar í strand- og millilandasiglingum fá ákveðna stríðsáhættuþóknun. Útgerðarmenn reyndu einnig að fá því framgengt á árinu að samið yrði um niðurfellingu á áhættuþóknun en það gekk ekki eftir.²⁹⁴

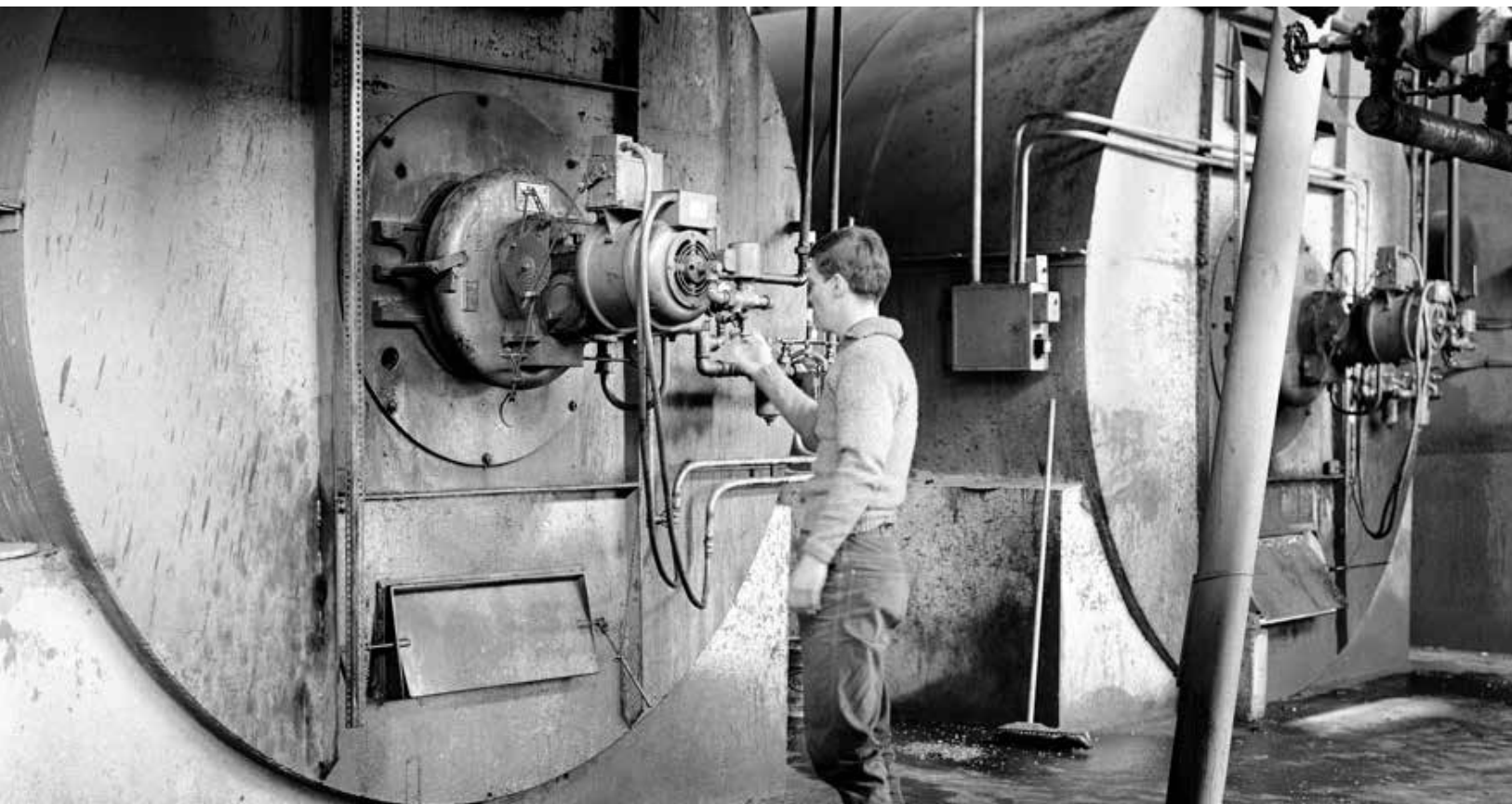
292 Þ.Í. AB/6, ör 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 18. júlí 1945.

293 Þ.Í. AA/1, ör 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 30. október 1945.

294 Þ.Í. E/5. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1945, bls. 23.

6. kafli

KJARAMÁL EFTIR STRÍÐ



Í ársskýrslu Vélstjórafélagsins frá árinu 1945 má sjá eftirfarandi skiptingu vélstjóra eftir störfum:

- Fiskiskip (togarar), 39.
- Fiskiskip (og í landi), 9.
- Verslunar- og varðskip 52.
- Vélsmiðjur- bílasmíðjur og annar iðnaður 55.
- Síldarverksmíðjur 13.
- Rafmagnstöðvar 12.
- Við umsjónar og verslunarstörf 9.
- Olíustöðvar 7.
- Ýmis atvinnurekstur 7.
- Frystihús 4.
- Hítaveitu 5.
- Litla atvinnu 5.²⁹⁵
- Alls eru þetta 215 félagsmenn.

²⁹⁵ Þ.Í. E/5. Skýrsla um starfsemi vélstjórafélags Íslands 1945, bls 15.



**Brúarfoss, skip
Eimskipafélags Íslands, á
siglingu á Eyjafirði**

Það má sjá í töflunni frá árinu 1945 að fjórir vélstjórar unnu í frystihúsum. Á þessum árum voru ný frystihús sett á laggirnar og nokkur þeirra voru mjög tæknivædd og notuðu nýjar aðferðir við frystingu afurða.²⁹⁶ Hér má meðal annarra nefna nýtt frystihús í eigu Árna Böðvarssonar útgerðarmanns og fjölskyldu hans.²⁹⁷ Ástæðan fyrir fjölgun frystihúsanna var vaxandi útflutningur á frystum sjávarafurðum til Bandaríkjana.²⁹⁸ Til þess að sjá um flutningana yfir hafid höfðu útgerðarfélögin kæliskip á sínum snærum, s.s. Brúarfoss, og var eitt af verkefnum vélstjóra að sjá um kælivelarnar.²⁹⁹

Taflan í ársskýrslunni frá árinu 1945 sýnir einnig að 13 vélstjórar unnu í síldarverksmiðjum víðsvegar um landið. Í þessum verksmiðjum var nánast öll vinnsla á síldinni keyrð áfram með rafmóturum sem voru knúnir með díselvélum. Gufukatlar sem voru knúðir kolum eða raforku voru síðan nýttir til að sjóða síldina. Nýjar síldarverksmiðjur risu á þessum tíma (sbr. í Ingólfsfirði á Ströndum árið 1944) eða voru fyrirhugaðar (sbr. á Skagaströnd, gangsett árið 1947).³⁰⁰ Vélsmiðjan Héðinn vann að uppsetningu vélbúnaðar í flestar síldarbræðslur á þessum tíma og þar unnu margir vélstjórar.³⁰¹ En síldin var dyntótt og ruglaði marga í ríminu

sem áttu viðurværi sitt af síldveiðum. Árið 1948 var gríðarleg veiði, en öllum að óvörum hélt hún sig mest í Hvalfirðinum. Í kjölfarið sköpuðust umræður um að reisa síldarverksmiðju í Örfirisey. Áður en nokkuð var ákveðið í því sambandi lét síldin ekki sjá sig í Hvalfirðinum og lítið veiddist úti fyrir Norðurlandi næstu árin. Af þessu má sjá að þeir vélstjórar sem unnu í verksmiðjunum eða munstruðu sig á báta urðu að vera við öllu búinir.

Vélstjórufélagið þurfti líka að beita sér á öðrum vettvangi. Árið 1936 gekk félagið í Farmanna- og fiskimannasamband Íslands (FFSÍ). Hugmyndin með sambandinu var að efla samstarf yfirmanna á fiskibátum, togurum og farskipum. Það má sjá af bréfi til Vélstjórufélagsins að sambandið einsetti sér að afla sem rækilegastra upplýsinga um hvert félag, s.s. fá afrit af gildandi samningum, fá nöfn allra stjórnarmeð-

296 Aðferðinar byggðu á heilfrystingu (pækilfrystingu) sem danski fiskkaupmaðurinn Ottesen fann upp og þróaði um og eftir 1913. Uppfinning Ottesen var í því fólgin að hann fann samhengið á hitastigi pækilsins og saltmagninu í honum. Aðferðirnar sem voru þróaðar á þriðja og fjórða áratugnum voru hillu- og pönnufrýstingar þar sem notast var calcium pækil. Axel Kristjánsson, „Frystitækni og frystihús“, *Ægir*, 11. töl. 31. árg., bls. 232-238.

297 Höf. ókunnur, „Nýtt hraðfrystihús í Reykjavík“, *Ægir*, 5. töl. 39. árg., bls. 142.

298 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 223.

299 Á árinu 1948 bættust tvö kæliskip í flotann, Vatnajökull og Foldin. Höf. ókunnur, „Kæliskipið „Vatnajökull““, *Ægir*, 10. töl. 40. árg., bls. 270-272 og höf. ókunnur, „Kæliskipið Foldin“, *Ægir*, 11-12. töl. 40. árg., bls. 321.

300 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 250.

301 Vélsmiðjan Héðinn var stofnuð árið 1922. Það gerðu Bjarni Þorsteinsson vélfræðingur og Markús Ívarsson vélstjóri. Höf. ókunnur, „Vélsmiðjan Héðinn þritug“, *Sjómannablaðið Vikingur*, 11-12. töl. 14. árg., bls. 272. Þ.Í. Vélstjórufélag Íslands. Bréfasafn. B/34, örsk 1. Bréf dagsett 16. mars 1937. Bréf frá forstjórnum vélsmiðja í Reykjavík.

lima og varastjórna, meðlimaskrár og lög hvers félags.³⁰² Ekki gekk samstarfið alltaf sem skyldi. Nokkur kurr var á meðal stjórnar Vélstjórafélagsins eftir nýafstaðið þing FFSÍ árið 1944. Á þinginu var Hallgrímur Jónsson kosinn meðstjórnandi eftir stjórnarsetu í samfellti í átta ár. Vegna þessa þótti stjórninni að Vélstjórafélagið hefði minni áhrif á kjaramál sambandsins.³⁰³ Á stjórnarfundum 20. desember 1944 voru þau sjónarmið uppi að FFSÍ vildi minnka áhrif Vélstjórafélagsins innan sambandsins og yrði að bregðast við því.³⁰⁴ Samþykkt á stjórnarfundum 27. desember tók síðan af öllum tvímæli um hvað sá ágreiningur snerist.

Að gefnu tilefni samþykkir fundurinn, að verði kaupgjaldsmál yfirmanna á skipum tekin til samræmingar af FFSÍ eða öðrum aðilum samþykkir stjórnarfundur VSFÍ að gera þá kröfu að I vélstjóri og skipstjóri séu settir jafnir í launum og undirvélstjórar í réttu hlutfalli við það.³⁰⁵

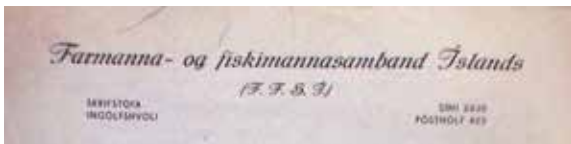
Á almennum félagsfundum þann 6. nóv. 1945 kom skortur á vélstjórum einnig til umræðu og var vísað til „þeirrar nýsköpunar er nú fer í hönd“ eins og það var orðað.³⁰⁶ Svokölluð „nýsköpunarstjórn“, samsteypustjórn Sjálfstæðisflokks, Alþýðuflokks og Sósíalista, tók við stjórnartaumunum árið 1944. Stjórnin stóð fyrir fjárfestingaátaki sem átti að bæta lífskjör í landinu eftir að stríðið og hersetan var að baki. Stærsta verkefnið var að útvega bæjarútgerðum lands-

ins ný fiskiskip.³⁰⁷ Hinsvegar var Vélskólinn sem kominn var í nýtt húsnæði illa í stakk búinn til að taka við fleiri nemendum.

Fyrsta veturinn var stór hluti skólans leigður Gagnfræðaskóla Reykjavíkur og vélsalurinn ennþá ónotaður og skólinn lítt búinn tækjum.³⁰⁸ Vegna skortsins á vélstjórum var Vélstjórafélagið með róttækar hugmyndir um hvernig bregðast mætti við vandanum.



Dísilvél úr síldarverksmiðju. Árið 1945 unnu 13 vélstjórar í síldarverksmiðjum víðsvegar um landið. Í þessum verksmiðjum var nánast öll vinnsla á síldinni keyrð áfram með rafmóturum sem voru knúnir með dísilvélum



302 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örkr 4. Bréf dagsett 12. mars 1942.

303 Þ.Í. AB/6, örkr 6. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 4. október 1944.

304 Þ.Í. AB/6, örkr 6. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 20. desember 1944.

305 Þ.Í. AB/6, örkr 4. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 27. desember 1944.

306 Þ.Í. AA/1, örkr 1. Aðal- og félagsfundur Vélstjórafélags Íslands 6. nóvember 1945.

307 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 249-250.

308 Þ.Í. E/5. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1945, bls. 2.



17. febrúar 1947, fyrsti nýsköpunartogarinn, Ingólfur Arnarson RE 201, kemur til hafnar í Reykjavík

Oss er fyllilega ljóst, að af þjóðfélagslegum ástæðum er rétt og sjálfsagt, að íslensk skip séu mönnum íslensku fólki eftir því sem til vinnst og höfum vér nýlega gert tillögu til Nýbyggingarráðs og ríkisstjórnar um framtíðartilhögun, sem auðvelda myndi sóknina að því marki, miðað við það, sem nú er, en allt í er óvissu um, hvort nokkuð verði eftir þeim farið. En eins og áður er getið, og mál þetta komið í eindaga, og innflutningur nokkurra erlendra fagmanna, ef fást, teljum vér einu viðunandi lausnina í bili.³⁰⁹

³⁰⁹ Ekkert varð af því að þessar hugmyndir næðu framgangi, P.Í. E/5 Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1945, bls.

Þetta var skrifað 10. janúar 1947 og stutt í það að hinir fyrstu nýsköpunar togarar kæmu til landsins. Það var mikil framför af þeim skipum og allur búnaður skipverja góður miðað við það sem sjómenn áttu að venjast. Vélbúnaður var það aflmikill, að samkvæmt lögum um vélgæslu á íslenskum skipum áttu þar að vera þrjár vélstjórar.³¹⁰ Undirvélstjórar á togarafлотanum brugðust við stærri vélakosti fiskveiðiskipanna og ítrekuðu kaupkröfur sínar og réttindi.³¹¹ Það flækti málin að áhættuþóknun vegna siglinga á togurum var ennþá í gildi. Félag íslenskra botnvörpueigenda brást við því með ályktun þann 15. ágúst 1947: „Grundvöllurinn undir samningum þessum er að dómi félags vors niður fallinn og raunverulega horfinn, og þess vegna álitum vér rétt að fella samninga þessa algerlega úr gildi, eða þá að breyta þeim verulega, sem æskilegt væri með samkomulagi við samningsaðila“.³¹² Auk Vélstjórafélags Íslands, beindu þeir orðum sínum að Sjómannafélagi Reykjavíkur, Sjómannafélagi Hafnarfjarðar, Sjómannafélagi Patreksfjarðar, Félagi íslenskra loftskeytamanna og Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Ægi í Reykjavík. Þann 12. desember sendi FÍB ítrekunarbréf og óskaði eftir fundi með stjórn félagsins.³¹³ Í þessu efni var Vélstjórafélagið tregt í taumi og vildi fá formlegt tilboð um nýja heildarsamninga en ekki einhliða uppsögn áhættuþóknunar.³¹⁴ Á þessum tíma fór einnig að gæta óánægju-radda á meðal aðstoðar- og undirvélstjóra á farskipunum vegna mikils vaktaálags og lítils frjálsræðis. Þetta var ekki nýtt mál. Þann 18. maí 1934 sendu undirvélstjórar á farskipum bréf til Vélstjórafélagsins og báðu um álit á vinnutilhögun félagsmanna. Þeir vildu koma því til leiðar að átta stunda vaktir yrðu teknar upp á þeim skipum þar sem þrjár vélstjórar voru í áhöfn. (Þrískiptar vaktir). Það má sjá af svarbréfum yfirvélstjóra farskipanna að þeir voru hlynntir þessu. Júlíus Ólafsson yfirvélstjóri á Súðinni sagði meðal annars:

Átta stunda vinnudagur á sjó og landi er krafa nútímans hjá háum sem lágum. Sú krafa er réttmæt sökum þess að hún miðar að jöfnuði í kjörum stétta í milli. Mennirnir sem hlut eiga að máli verða ánægðari með lífskjör sín, og má þess vegna vænta betri árangurs af störfum þeirra, þar sem oflangur vinnutími ómót-mælanlega smádrepur vinnuþrekið og löngun til afkasta.³¹⁵

Í niðurlagsorðum sagði Júlíus síðan:

Ég vil vekja athygli, á að viðkomandi I. vélstjórar hafa ekki heimild til neinnar breytingar um borð í sínum skipum án tilhlutunar framkvæmdastjóranna. Breyting eins og þarna er á döfinni, hefur fyrr eða síðar fjárhagsleg útgjöld í för með sér, og verður þess vegna að leysast í samráði við skipafélögin.³¹⁶

310 Flaggskip fiskveiðiflotans var Hallveig Fróðadóttir, skip Bæjarútgerðar Reykjavíkur, sem kom til heimahafnar 28. febrúar 1949. Skipið var fyrsti díseltogarinn í eigu Íslendinga og var Óskar Valdimarsson 1. vélstjóri. Höf. ókunnur, „Hallveig Fróðadóttir“, *Sjómannablaðið Vökingur*, 4. tbl. 11. árg. bls. 86.

311 *Vélstjórafélagið 50 ára*, bls. 166.

312 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf dagsett 15. ágúst 1947.*

313 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf dagsett 12. desember 1947.*

314 *P.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 15. desember 1947.*

315 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 4. Bréf dagsett 18. maí 1934.*

316 *P.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 4. Bréf dagsett 18. maí 1934.*

Þarna stóð hnífurinn í kúnni. Þannig varð úr að útgerðarmenn á farskipum létu yfirvélstjóra á farskipum ráða vaktaskiptum og vinnuframlagi undirmanna sinna.³¹⁷ Það kom fram í grein í Vélstjóraritinu árið 1937 að vinnuskylda undirvélstjóra væri með ýmsu móti eftir einstökum skipum.³¹⁸ Á fundi undirvélstjóra í Lagarfossi þann 3. febrúar 1947 voru þessi mál endurvakin.³¹⁹ Þar bætti ekki úr skák að mikill skortur varð á gjaldeyri í landinu eftir því sem leið á árið. Það hafði sín áhrif á sjómenn



Á myndinni sést stimpilklukka úr Sildarverksmiðju ríkisins þar sem margir vélstjórar störfuðu

og farmenn sem sigldu á erlendar hafnir. Þetta sagði Ágúst Jónsson í bréfi til Vélstjórafélagsins þann 25 ágúst: „Við mót-mælum því eindregið að hinn erlendi gjaldeyrir til okkar sé skertur meira, en þegar er búið að gera, þar sem hann var lækkaður í stríðslokinn í 40% niður í 30%, án þess svo mikið sem væri talað við okkur hlutaðeigendur áður.“³²⁰

Á stjórnarfundum 17. nóvember 1948 var síðan samþykkt að skrifa yfirvélstjórum á farskipaflotanum og biðja þá um skriflegt álit og tillögur um vænlegt fyrirkomulag á vöktum undirvélstjóra. Þannig hljóðaði eitt bréfanna sem stjórn Vélstjórafélagsins fékk:

Samkvæmt bréfi frá félaginu d. 23/11 48 um vaktaskiftingu vélstjórnanna, eða um vinnutíma vélstjórnanna á skipunum, leyfi ég mér að gera eftirfarandi tillögur.

1. Þar sem fjórir vélstjórar eru á skipi: Þrískipt vakt þegar sjóvaktir eru staðnar. Í heimahöfn og erlendum höfn-um þegar sjóvöktum er slitið, skipti 2. 3. og 4. á milli sín

kvöldvöktunum (næturvöktunum) og hafi þá ákveðið frí þann dag allan eftir að næturvaktin er búin. Þeir sem ekki voru á vakt skili 7 stunda vinnu, þ.e. frá kl. 9. fh til kl. 5. e.h.

2. Þar sem 3 vélstjórar eru á skipi: 1. vélstjóri taki eina vakt þegar sjóvaktir eru hafðar. Í heimahöfn skifti 2. og 3. milli sín tímanum frá hádegi til hádegis, en í erlendum höfnum hafi sá sem átti kvöldvaktina ákveðið frí eftir hádegi næsta dag, eftir atvikum allan þann dag.

3. Þar sem 2 vélstjórar og aðstoðarvélstjóri eru á skipi: Sama tilhögun og 3 vélstjórar eru.

4. Þar sem 4 vélstjórar og 3 aðstoðarvélstjórar eru á skipi: Þrískipt vakt, þegar sjóvaktir eru hafðar. Í heimahöfn og erlendum höfnum skipti aðstoðarvélstjórar milli sín vöktunum og fái þá sá sem hafði kvöldvaktina frí allan næsta dag, hinir vélstjórnarnir skili 8 st. vinnu að undanskildum þeim sem skipta

317 Vélstjórafélagið 50 ára, bls. 167.

318 Þ.Í. F/1, ör 9. Vélstjóraritið, 2. árg., bls. 19-20.

319 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, ör 2. Bréf dagsett 13. febrúar 1947.

320 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, ör 4. Bréf dagsett 19. ágúst 1947. Bréfið var líka sent á önnur sjómannafélög í landinu.

kvöldvöktunum á milli sín, þeir skili 7 st. þegar unnið er alla nóttina, eða ljósavél látin ganga og vélstjóri og aðstoðarvélstjóri mega ekki sofa, skulu þeir þrískifta tímanum á milli sín eftir samkomulagi, þannig að 8 st. komi á hvorn.

Ég vil taka sérstaklega fram að ég álít ekki sambærilegt 8 st. vinnudegi í allskonar óþverra vinnu, að sofa um borð, heima eða erlendis, eða þegar vaka þarf alla nóttina yfir ljósavél eða vinnu.³²¹

Það hafði einnig ýtt við mönnum að fyrr á árinu var sérstök öryggismálanefnd sett á laggirnar og var eitt af hlutverkum hennar að fylgjast með því að hvíldartími starfsmanna sem unnu við vélbúnað væri virtur.³²²

Í kjölfarið reyndu vélstjórar ásamt öðrum yfirmönnum á farskipum að endurskoða vaktafyrirkomulagið án þess að segja upp gildandi samningum við skipafélögin.³²³ Í svarbréfi frá 4. apríl 1949 töldu þau sig aðeins geta samið um fæðispeninga og brást stjórn Vélstjórafélagsins við með því að segja upp samningum við skipafélögin.³²⁴ Á síðari hluta ársins var samþykkt beiðni frá Stýrimannafélagi Íslands um að yfirmenn á farskipum hefðu samráð um launakröfur gegn útgerðarmönnum farskipanna og varð úr að fulltrúar félaganna mættu á nokkra fundi hjá ríkissáttasemjara.³²⁵ Á stjórnarfundum 3. mars sama ár nefndi Tómas Guðjónsson framkvæmdastjóri að mikil óvissa væri í atvinnumálum þjóðarinnar og nýr samningur við farskipafélögin ekki í sjónmáli. Til að nýta tímann lagði hann til að stofna nefnd sem hefði það hlutverk að reynt yrði að semja um vinnutilhögun og vinnuskiptingu aðstoðarvélstjóra. Þar sátu Ingólfur Jónsson og Guðjón Einarsson fyrir hönd skipafélaganna og Ágúst Nathanaelsson og Geir Geirsson fyrir Vélstjórafélagið. Nefndin kynnti vinnu sína á stjórnarfundum 9. maí. Fyrir fundinum lágu skýrslur um vinnutilhögun á 14 skipum og var ákveðið að leita til ríkissáttasemjara um framhald viðræðna.³²⁶ Þann 17. ágúst 1950 var nýr samningur undirritaður við farskipafélögin en aðeins fengust smávægilegar kjarabætur.³²⁷ Horfur á atvinnumarkaði voru þannig að félagið lagði ekki í harðar vinnudeilur og að auki höfðu lögmenn gefið það álit að það væri félaginu ekki til framdráttar að vera samningslaust til lengri tíma.³²⁸

321 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 2. Bréf Ingvars Einarssonar yfirvélstjóra til Vélstjórafélags Íslands.

322 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 1. Bréf dagsett 25. febrúar 1948.

323 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 6. desember 1948.

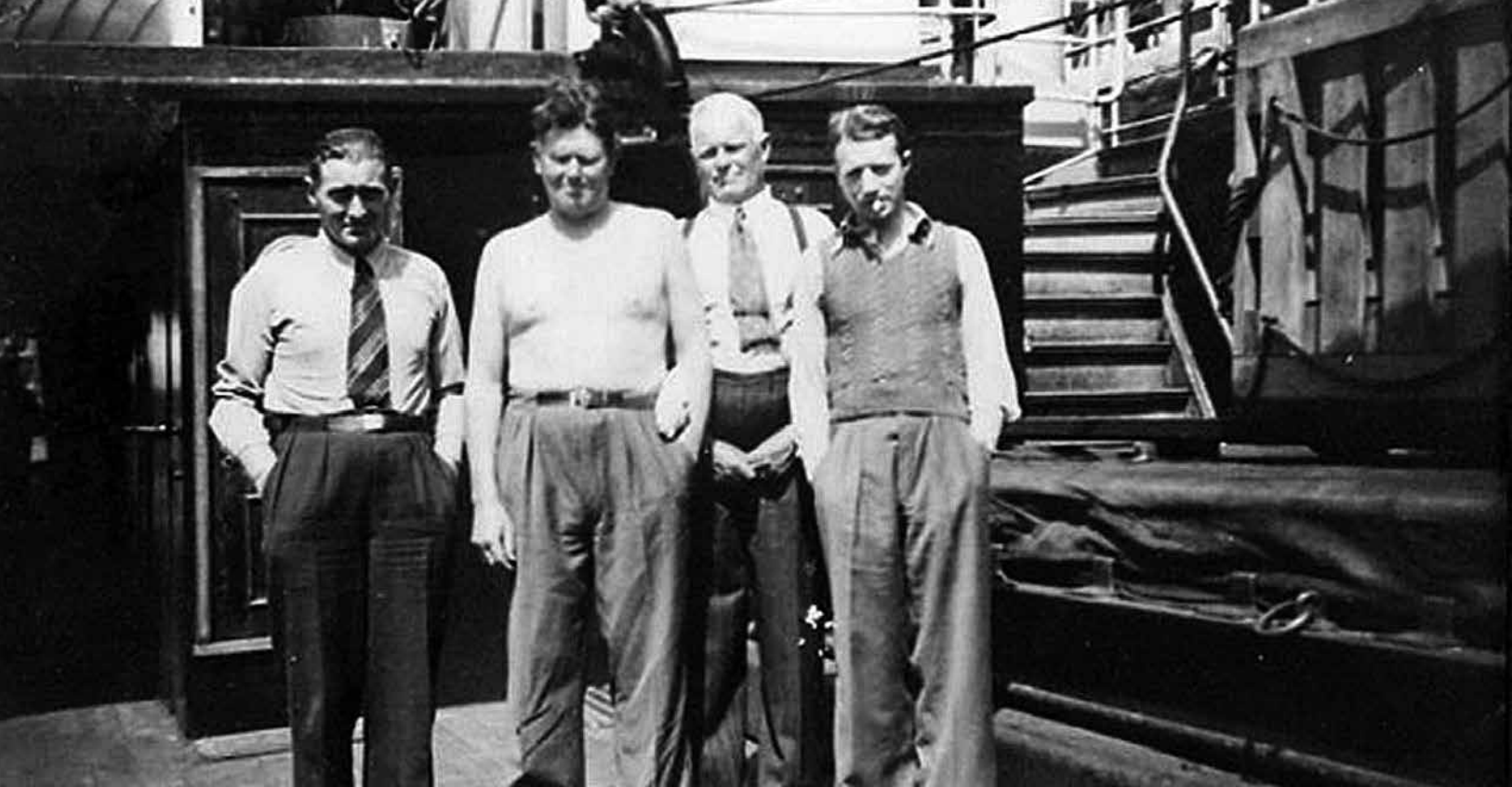
324 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 11. apríl 1949.

325 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur 28. janúar 1950. *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 174. Á almennum félagsfundum 6. febrúar var síðan ákveðið að hætta að fylgja stýrimönnum í samningunum við útgerðarmenn. Félagin voru um margt ólík og tillögurnar sem gengu á milli oft smásmuglegar og gerðu samningsgerðina flókna. Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 6. febrúar 1950.

326 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 9. maí 1950.

327 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 175.

328 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 31. maí 1950.



Á myndinni sést Tómas Guðjónsson lengst til vinstri. Myndin er tekin á Gullfossi árið 1940 þar sem Tómas starfaði sem yfirvélstjóri

Í ársbyrjun 1949 hófust viðræður við FÍB og lauk þeim með undirritun samninga undir morgun 7. mars hjá ríkissáttasemjara. Sama dag var samningurinn tekinn fyrir á almennum félagsfundi og samþykktur samhljóða með 37 atkvæðum.³²⁹ Þó urðu nokkrar umræður um lífeyrisréttindi og slysa- og líftryggingar eftir að almenn áhættuþóknun og stríðstryggingar voru ekki lengur í gildi.³³⁰ Það nýmæli var hinsvegar að vélstjórar voru metnir jafnt til launa og stýrimenn.³³¹ Fljótlega voru félagsmenn óánægðir með samninginn og var ákveðið að segja honum upp á aðalfundi 27. október. Á fundinum var kosin nefnd til að vinna með stjórninni að undirbúningi nýs samnings. Nefndin var skipuð eftirtöldum mönnum: Baldri Snæland, Ingimundi Péturssyni, Sigurði Möller, Þorkatli Sigurðssyni og Tryggva Guðmundssyni.³³² Reyndar var beðið með að leggja fram formlega uppsögn og ákveðið að sjá hvað samningurinn gæfi vélstjórum á yfirstandi vertíð. Á stjórnarfundum 18. apríl 1950 var ljóst að gengiskráningarlögin, hefðu valdið óhjákvæmilegri kjaraskerðingu og var ákveðið að segja samningnum upp frá og með 30. apríl.³³³ Í kjölfarið náðist samkomulag á milli yfirmanna á togurum um að endurmeta launakjör þeirra innbyrðis. Samningar náðust síðan 7. nóvember.³³⁴ Fljótlega eftir áramótin sýndi sig að afurðaverð hafði hækkað verulega eftir að gengið var fellt og þótti því tilefni til að endurskoða samninginn. Það varð að samkomulagi viðkomandi stéttarfélaga að vísa málinu til FFSÍ sem síðan vísaði málinu áfram til félagsdóms.³³⁵ Hér skipti mestu að vélstjórar fengju rétt heildsöluverð á saltfiski og ísfiski við sölu í erlendum höfnum.³³⁶

329 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 7. mars 1949.

330 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf dagsett 13. janúar 1949.

331 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 168.

332 Þ.Í. AA/1 örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 27. október 1949.

333 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 18. apríl 1950. Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 273-274.

334 Vélstjórafélag Íslands 50 ára, bls. 173.

335 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 7. júlí 1951. Vélstjórafélag Íslands 50 ára.

336 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 28. október 1950.



Ungir krakkar að verka saltfisk á sjötta áratugnum

Dómurinn var kveðinn upp 12. nóvember 1951 og staðfesti að vélstjórar fengju 1 1/2% af þessum afurðum vegnum upp úr skipi.³³⁷ Þetta ákvæði skipti vélstjóra miklu máli til framtíðar þegar yfirvöld freistuðu þess í meiri mæli að fella gengið til að ná tókum á efnahagslífi þjóðarinnar.³³⁸ Árið 1953 var síðan uppi nokkur óánægja á meðal togaravélstjóra um framkvæmdir á kaupsamningunum frá 7. nóvember 1950. Sérstaklega vildu þeir fá leiðréttingu á aflahlut á ísvörðum fiski innanlands þar sem útgerðarmenn höfðu dregið ákveðinn hlut af heildsöluvirði aflans upp í kostnað við löndun.³³⁹ Samningnum var síðan sagt upp þann 11. ágúst 1954. Erfiðar samningaviðræður fóru í hönd næstu mánuðina.³⁴⁰ Nýir samningar voru síðan undirritaðir 7. janúar 1955 og samþykktir á almennum félagsfundi 9. febrúar.³⁴¹ Nokkur ávinningur var af þessum samningum fyrir togaravélstjóra.

Þegar leið á árið 1952 voru uppi háværar raddir um að segja upp samningunum við verslunarflotann frá því í ágúst 1950. Það voru komnar upp kröfur um að fá frídaga fyrir unna helgi- og hátíðisdaga úti á sjó. Einnig voru aðstoðarvélstjórar óánægðir

337 Þ.Í. E/5. Ársskýrsla Vélstjórafélags Íslands 1951, bls. 2-3.

338 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 273-274.

339 Þ.Í. AA/1, Örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands. Þ.Í. AB/1 örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 30. desember 1953.

340 Þ.Í. AA/1, Örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 29. desember 1954.

341 Þ.Í. AA/1, Örk. 1 Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 9. febrúar 1955.

og vildu aukinn frítíma, einkum þegar skipin lágu í höfn í Reykjavík.³⁴² Ekki þótti tímabært að segja samningunum upp fyrr en frá og með 1. desember sama ár.³⁴³ Þá hafði verið gengið frá því að stýrimenn, loftskeytamenn og vélstjórar hefðu með sér samvinnu um samningsgerðina.³⁴⁴ Allar samningaumleitarnir áttu hinsvegar að fara fram á vegum Farmannasambandsins. Það var eitt af hlutverkum þess að hafa með höndum samningagerð og ýmislegt leiðbeiningarstarf fyrir sambandsfélögin.³⁴⁵



Í byrjun ársins 1953 var orðið ljóst að ekki næðist samkomulag. Þann 16. mars var boðað til atkvæðagreiðslu um heimild til verkfallsboðunar ef á þyrfti að halda. Samkvæmt atkvæðatalningu 23. mars greiddi 31 félagsmaður atkvæði, 26 sögðu já, 6 nei og einn seðill var auður. Ekki kom til verkfalls og var ákveðið að fela gerðadómi að leysa úr um helstu ágreiningsatriðin.³⁴⁶

Dómurinn var kveðinn upp 13.

maí og olli farmönnum vonbrigðum. Þar var kveðið á um að „gömlu samningarnir“ væru í gildi til 1. desember. Aðeins var um að ræða lítilsháttar breytingar á þeim og áttu þeir síðan að gilda sex mánuði í senn með umsömdum uppsagnarákvæðum.³⁴⁷ Farmenn sættu sig ekki við úrslit gerðardómsins og það sem eftir lifði ársins ítrekuðu þeir kröfur sínar um frí á sunnudögum og aðra helgi daga. Ef þeir ynnu þá daga skyldi það bætt með auknu fríi eða viðbótar greiðslum.³⁴⁸

Nokkur harka var í samningaumleitunum. Farmannafélögin fóru fram á að gildiandi samninga væri uppsegjanlegir með 30 daga fyrirvara en þegar það fékkst ekki var honum sagt upp frá 1. júní 1954.³⁴⁹ Frá þeim degi og fram til 10. júní stóð yfir atkvæðagreiðsla um verkfallsboðun. Alls greiddu 57 félagsmenn atkvæði og sögðu 55 já en tveir nei.³⁵⁰ Eftir mikið hark tókust samningar síðan 22. júní. Samningarnir voru ítarlegir og fengust ýmsar umbætur hvað varðaði vaktafrí og helgidaga og framgang í starfi.

342 Þ.Í. E/5. Ársskýrsla Vélstjórafélags Íslands 1952, bls. 2.

343 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 19. ágúst 1952.

344 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 12. mars 1952.

345 Ásgeir Sigurðsson, „F.F.S.Í. 20 ára. Brot úr þróunarsögu samtakanna“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 1. tbl. 19. árg. bls. 1-3.

346 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 25. mars 1953.

347 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 25. júní 1953. *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 177.

348 *Vélstjórafélag Íslands 50 ára*, bls. 178.

349 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 18. maí 1954.

350 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 11. júní 1954.

Reyndar fór svo að forvígismenn skipafélaganna og farmannafélögin voru ekki alltaf samstíga um túlkun samningsins þegar frá leið.³⁵¹ Það má t.d nefna ágreining um vinnuskyldu 1. vélstjóra á sunnudögum væri skip í hafi og hvort greiða ætti hvoru-tveggja 1. vélstjóra og aðstoðarvélstjóra þegar skip væri í höfn og unnið væri við að losa það.³⁵²

Þetta voru verðbólguár og reyndu launþegasambönd í landinu að fylgja eftir verðlagshækkunum í landinu. Þar lét VSFÍ ekki sitt eftir liggja. Á stjórnarfundum 30. janúar 1956 var ákveðið að ráða Torfa Ásgeirsson hagfræðing til að meta hvernig vélstjórar í skipaflotanum stæðu í samanburði við aðrar stéttir.³⁵³ Sérstaklega þóttu vélstjórar á farskipunum hafa dregist aftur úr hvað varðar grunnkaup og vinnufri.³⁵⁴ Það tafði samningaferlið að útgerðarfélögin féllust ekki á uppsögn samningsins frá áramótum og varð VSFÍ að leggja fram endurnýjaða uppsögn sem gildi frá 1. mars.³⁵⁵ Undanfarin ár hafði félagið staðið í margendurteknum samningum við farskipafélögin en lítill árangur náðst. Einnig hafði úrskurður gerðardóms frá árinu 1953 valdið félagsmönnum vonbrigðum. Einnig hafði það mikið að segja að verkalyðshreyfingin stóð fyrir sex vikna allsherjarverkafalli í vetrarlok 1955. Með samningunum sem fylgdu hækkaði kaup verkafólks til muna og náði jafnstöðu við það sem hafði verið á nýsköpunarárunum miðað við verðlag.³⁵⁶ „Nú yrði því annað hvort að hrökkva eða stökkva“.³⁵⁷ Stökkið var tekið. Á stjórnarfundum 4. júní 1957 kom eftirfarandi tillaga fram:

Stjórn og samninganefnd V.S.F.Í samþykkir því að fela F.F.S.Í. umboð sitt, til að boða verkfall á kaupskipaflotanum fyrir hönd félagsins. F.F.S.Í. ber þá fulla ábyrgð á því að verkfallsframkvæmdin sé löglega gerð og ákveðin í samráði við samninganefndir félaganna, hvenær verkfall skuli hefjast.³⁵⁸

Guðmundur Pétursson⁶

Hann fæddist árið 1912 í

Flatey á Breiðafirði.

Hann lauk vélstjórprófi í Vélskólanum í Reykjavík árið 1940 og í rafmagnsdeild skólans árið 1942. Hann var

vélstjóri á skipum Skipaútgerðar ríkisins árin 1942–1956. Hann var kennari í vélfræðigreinum við meira mótornámskeið Fiskifélag Íslands árin 1962–1966 og við Vélskóla Íslands árin 1966–1971.

Hann var í stjórn Vélstjóraráðs Íslands árin 1947–1956 og frá árinu 1960 fram yfir árið 1970.

Hann var formaður félagsins árin 1953–1955.



⁶ Vélstjóra- og vélfræðingatal. II. bindi, bls. 747-748.

³⁵¹ Vélstjóraráð Íslands 50 ára, bls. 178-179.

³⁵² Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjóraráðs Íslands 24. júní og 17. október 1955.

³⁵³ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjóraráðs Íslands 30. janúar 1956.

³⁵⁴ Á fundi 6. desember 1956 nefndi Örn Steinsson formaður að grunnkaup vélstjóra á sjó hefði sexfaldast frá árinu 1939 á meðan laun háseta hefðu áttfaldast og laun verkamanna sjöfaldast. Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjóraráðs Íslands 6. desember 1956.

³⁵⁵ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjóraráðs Íslands 16. febrúar 1957.

³⁵⁶ Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 318.

³⁵⁷ Vélstjóraráð Íslands 50 ára, bls. 181.

³⁵⁸ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjóraráðs Íslands 4. júní 1957.



**Jón forseti
liggur við bryggju**

Verkfallið hófst 16. júní. Það hafði víðtæk áhrif. Fyrst stöðvaðist Helgafell sem var á Akureyri og þann 19. júní var Hekla kyrrsett í Reykjavík eftir siglingu frá Norðurlöndunum. Á eftir fylgdu Goðafoss og Fjallfoss og strandferðaskipin.³⁵⁹ Þegar frá leið voru fleiri skip kyrrsett. Framan af var róðurinn í samningaviðræðunum þungur en eftir að ríkisstjórnin hafði gefið farskipafélögunum leyfi til að hækka farmgjöldin náðu samningsaðiljar saman þann 1. ágúst. Í leiðara *Morgunblaðsins* sagði að samið hefði verið um „stórkostlega kauphækkun, sennilega einhverja þá mestu og víðtækustu hlutfallslega sem gerð hefur verið í einum samningum.“³⁶⁰

359 *Alþýðublaðið* 19. júní 1957, bls. 1.

360 *Morgunblaðið*, 2. ágúst 1957, bls. 8

Það er best að láta þessi orð liggja á milli hluta. En um hvað var samið? Egill Hjörvar stjórnarmaður kynnti uppkastið á almennum félagsfundi í Grófinni í Reykjavík 1. ágúst og nefndi að nokkur grunnkaupshækkun fylgdi samningunum en til viðbótar nefndi hann nokkur ákvæði sem ekki hefðu náðst í samningum fyrri ára. Þar mátti nefna nýtt ákvæði um mótörvélaþóknun (4% af heildarlaunum), hækkun á dánar- og örorku-tryggingu, nýtt ákvæði um yfirvinnugreiðslur fyrir sérlega óþrifaleg störf, nýtt ákvæði um komu vaktmanns þegar skip er í heimahöfn, endurskoðun á lögboðnum frídögum á ári og endurmat á yfirvinnu fyrir frí og helgidaga.³⁶¹ Á meðan á verkfallinu stóð fannst vélstjórum umfjöllunin um kjör þeirra í dagblöðum og útvarpi oft á tíðum ekki sanngjörn og oft lítill skilningur á því að vélstjórar á farskipunum þyrftu að rétta hlut sinn í samræmi við aðrar stéttir samfélagsins. Ýmislegt fylgdi þeirri umræðu, s.s. núningur á milli fulltrúa ASÍ og forystu FFSÍ. Einnig má nefna væringar sem tengdust landstjórninni og stjórnmalalífínu í landinu, s.s. tengsl Framsóknarflokksins við útgerð Sambands íslenskra samvinnuvinnufélaga og Sjálfstæðisflokksins við Eimskip. Á þessum tíma var vinstri stjórn Hermanns Jónassonar við völd og andaði köldu á milli flokkanna.³⁶²

Aðbúnaður um borð

Það var tímanna tákn þegar nýr Goðafoss kom fyrst til heimahafnar 23. mars 1948 að fljótlega þótti brýnt að umbreyta vistarverum vélstjóra um borð. Það má sjá af stjórnarfundum misserin á eftir að félagsmenn áttu í samskiptum við yfirmenn Eimskipafélagsins og reyndu að finna viðunandi lausnir á málinu.³⁶³ Tímarnir voru breytast. Meiri kröfur voru um bætta aðbúnað á skipunum frá því sem hafði verið á fyrstu árum félagsins.

Árið 1958 höfðu vélstjórar heyrð að nýtt skip í eigu Eimskipafélagsins væri í smíðum. Þetta var Selfoss. En „þar virtist ekki vera eins búið að vélstjórum og efni stæði til“.³⁶⁴

Egill Hjörvar⁷

Hann fæddist árið 1923 í Reykjavík. Hann lauk námi í Iðnskólanum í Reykjavík árið 1948. Hann lauk vélstjóra-prófi í Vélskólanum árið 1952 og prófi í rafmagnsdeild árið 1953. Eftir nám var hann



vélstjóri hjá Eimskipafélagi Íslands og síðan vann hjá Eldvarnareftirliti Reykjavíkurborgar. Hann var formaður VSFÍ árin 1959–1961. Hann var í stjórn FFSÍ árin 1955–1957. Varaforseti þess árin 1957–1961 og forseti seinni hluta ársins 1961.

7 Vélstjóra- og vélfræðingatal. I. bindi, bls., 384.

³⁶¹ Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 1. ágúst 1957.

³⁶² Örn Steinsson, „Að lokinni launadeilu“, *Sjómanna blaðið Víkingur*, 8.-9. tbl. 19. árg., bls. 145-146.

³⁶³ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundir Vélstjórafélags Íslands 31. mars og 24. september 1948. Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundir Vélstjórafélagsins 7. febrúar og 11. apríl 1949.

³⁶⁴ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 29. mars 1958.



1950-1960, m/s Godafoss, farskip Eimskipafélags Íslands við bryggju á Siglufirði. Þilfar skipsins er fullt af sildartunnum

Á stjórnarfundum þann 22. apríl var samþykkt að félagið reyndi að hafa áhrif á „að fá lagfæringu á þessu efni“.³⁶⁵ Stjórnin vildi fá að sjá vistarverur stýrimanna til samanburðar en stjórnendur félagsins vildu ekki verða við þeirri bön. Þar við sat og á stjórnarfundum þann 9. desember kom fram að vistarverur vélstjóra væru mun lakari en annarra yfirmanna á skipinu.³⁶⁶ Þeir vildu bregðast við þessu.

³⁶⁵ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 22. apríl 1958.

³⁶⁶ Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 9. desember 1958.

Reykjavík 18. desember 1958.

Herra forstjóri.

Vér höfum fregnað að undirbúningur sé hafinn að smíði nýs skips, sem verður á yðar vegum. Íbúðir skipverja skipta allmiklu máli. Það eru því vinsamleg tilmæli vor, að vér fáum að sjá teikningar af öllum íbúðum skipverja, áður en hafist er handa að byggja skipið. Vér höfum því miður slæma reynslu í því, að vélstjórum er ætluð mun lakari íbúðaraðstaða í nýjum íslenskum skipum, að því er varðar staðsetningu og stærð, en öðrum yfirmönnum. Vegna þeirrar reynslu leitum vér nú því til yðar með að sjá teikningar af íbúðunum, svo ganga megi úr skugga um, að eigi sé gengið óþarflega að hluta vélstjóranna.

Verðið þér eigi við þessari ósk, og í ljós kemur síðar, að íbúðirnar eru eigi í samræmi við álit vort, þá viljum við vekja athygli yðar á því í fullri alvöru hr. forstjóri, að óvíst er, að nokkur íslenskur vélstjóri fáist um borð í skipið.

Fyrir hönd stjórnar Vélstjórafélags Íslands
Örn Steinsson.³⁶⁷

Í apríl 1960 áttu fulltrúar stjórnar Vélstjórafélagsins fund með Guðmundi Vilhjálmssyni framkvæmdastjóra Eimskips og Viggó Mack skipaverkfræðingi og vildu þeir fyrirnefndu fá úr því skorið hvort beiðni um lagfæringar á vistarverum vélstjóra á skipinu sem var í smíðum hefðu verið teknar til greina. Í framhaldinu létu þeir fylgja tillögur að herbergjaskipan. Þar sem gólfrými yfirbyggingarinnar var rúmt lögðu þeir til að þvottaherbergi væri tekið undir íbúð og þrengt að salernum. Forvígismenn Eimskips voru tregir til að gefa upp hvernig þeir myndu bregðast við tillögunum. Eftir farmannaþing um sumarið þykknáði í vélstjórum.

Fjölmennur fundur vélstjóra haldinn að Bárugötu 11 hinn 17. ágúst 1960, lýsir hryggð sinni yfir því, að síðasta farmannaþing skyldi ekki treysta sér að afgreiða ályktun um íbúðir vélstjóra í íslenskum skipum, er fulltrúar Vélstjórafélags Íslands lögðu fram á þinginu.³⁶⁸

Vélstjórum fannst eins og stjórnendur skipafélagsins og aðrir yfirmenn á farskipum teldu vélstjóra síðri en aðrar starfstéttir og ættu ekki rétt á eins góðum vistarverum. Á fundi Farmanna- og fiskimannasambandsins fyrir yfirmenn á farskipum 17. október var síðan dregið í land og ályktað „að samanburður á vistarverum, sem öðr-

³⁶⁷ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, ör 5. Bréf dagsett 18. desember 1958.

³⁶⁸ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, ör 5. Bréf dagsett 19. ágúst 1960.

um hlunnindum hlýtur ávallt að vera mjög viðkvæmt mál, sem mikilsvert er að sé leyst á hverjum tíma, á sem sanngjarnastan og hagkvæmastan máta fyrir alla aðila“.³⁶⁹ Áður en hið nýja skip m/s Brúarfoss var sjósett var meðal annars ákveðið að stækka vistarverur aðstoðarvélstjórara frá því sem hafði verið á fyrstu teikningum.³⁷⁰ Engu slíku var til að dreifa við smíði Selfoss eða Langjökuls sem Samband ísl. samvinnufélaga gerði út, nokkrum árum fyrr.³⁷¹ Þetta voru mikilvæg skilaboð til forvígismanna farskipafélaginu þegar hugað var að nýsmíði í framtíðinni.

Á árinu 1958 voru gjaldeyrismál farmanna í deiglu. Ríkisstjórnin hafði samþykkt 55% yfirfærslugjald á gjaldeyri. Samkvæmt útreikningum Vélstjórafélagsins olli það 11-12% kaupskerðingu félagsmanna þrátt fyrir þá 5% hækkun grunnlauna sem kjarasamningar fyrra árs höfðu í för með sér.³⁷² Á aðalfundi 4. nóvember má sjá að framkvæmdin olli nokkurri gremju á meðal félagsmanna en að sama skapi gætti óvissu um hvernig bregðast ætti við. Vélstjórar á farskipum höfðu nýlega lagt í erfiða verkfallsbaráttu. Hér var annað upp á teningnum og staðan flóknari. Af þessu tilefni tók Guðmundur Pétursson formaður til máls og sagði það óskynsamlegt að fara í kaupdeilu til að fá yfirfærslugjaldið fellt niður. „Slíkt væri að fara í deilu við ríkisvaldið“ og það væri ekki gott.³⁷³ Niðurstaðan varð sú að félagið lagði málið fyrir gerðardóm. Dómurinn úrskurðaði að vélstjórar sem aðrir farmenn í millilanda-siglingum fengju bætur (19% af grunnlaunum) „til þess að þeir yrðu ekki fyrir meiri kjararýrnun en aðrir þegnar þjóðfélagsins“.³⁷⁴ Að auki áttu farmenn kost á því sem áður að fá allt að 70% launa sinna í erlendum gjaldeyri.³⁷⁵ Í kjölfar gerðardómsins skapaðist nokkur óánægja hjá farmönnum sem voru í strandsiglingum hjá skipum Skipaútgerðar ríkisins og Landhelgisgæslu Íslands. Bergsveinn Bergsveinsson nefndi að með þessu móti væri verið að skipta vélstjórum sem stunduðu farmennsku í tvo hópa, og mætti búast við því að það færu að heyrast „brotabrestir“ í félaginu.³⁷⁶ Á stjórnarfundi 20. janúar var skipuð nefnd sem ætlað var að leggja fram tillögur gegn öllu misræmi í launum á milli þessara hópa vélstjóra. Í nefndinni sátu Bergsveinn Bergsveinsson, Guðmundur Pétursson, Sæmundur Ingólfsson, Sveinn Axelsson og Tómas Guðjónsson.³⁷⁷ Í kjölfarið fékk nefndin fulltrúa frá Mótórvélstjórafélagi Íslands, Stýrimannafélagi Íslands og Félagi íslenskra loftskeytamanna á fund og var svohljóðandi ályktun samþykkt: „Ofangreind félög leggja til við viðkomandi ráðherra strandferða- og landhelgisgæsluskipa, að fá kaupuppbot á mánuði, sem nemur 25 yfirvinnutímum fyrir hvern meðlim félaganna, samkvæmt A texta á nógildandi

369 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, örk 5. Bréf dagsett 17. október 1960.

370 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, örk 5. Bréf dagsett 26. október 1960.

371 Það fylgdi þessum deilum um herbergjaskipan í skipunum að einnig var tekist á um stöðuhækkanir vélstjóra á Selfossi og Brúarfossi. Vélstjórafélagi Íslands fannst Eimskip sniðganga reglur félagsins um mikilvægi starfsaldurs við stöðuhækkanir. Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 8. júlí 1958 og Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 27. apríl 1960.

372 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 8. júlí 1958.

373 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 4. nóvember 1958.

374 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. maí 1960.

375 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 27. apríl 1960.

376 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. maí 1960.

377 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 20. janúar 1961.

samningi.³⁷⁸ Með þessu útspili náðu nefndarmenn að kveða niður óánægjuraddir innan félagsins og skapa því nokkra vígstöðu í næstu heildarsamningum.³⁷⁹

Það dugði næstu misserin en árið 1965 dró til tíðinda. Þann 27. október gerðu fulltrúar Farmanna- og fiskimannasambandsins kjarasamning við togaraeigendur. Nokkur óánægja var með samningana og var ákveðið að láta fara fram allsherjaratvæðagreiðslu um framkvæmdina og fór hún fram um talstöðvar eða með símskeytum. Samningarnir voru felldir með yfirgnæfandi fjölda atkvæða og kom til verkfalls yfirmanna á togarafлотanum í kjölfarið. Verkfallið náði til 27 togara sem gerðir voru út við landið. Af þeim voru 23 enn á veiðum og áttu margir eftir að sigla með aflann á erlenda markaði. Hinsvegar voru fjórir togarar í heimahöfn og því kyrrsettir, eða Jón forseti og Narfi í Reykjavíkurhöfn, Röðull í Hafnarfirði og Sléttbakur á Akureyri. Þetta var fyrsta verkfallið í um 60 ára útgerðarsögu togara á Íslandi.³⁸⁰ Ríkissáttasemjari, Torfi Hjartarson, beitti sér að krafti við lausn deilunnar og náðust samningar eftir tveggja vikna verkfall.³⁸¹

Á árinu 1967 gætti víða um samfélagið vaxandi óánægju um kaup og kjör vegna minnkandi síldarafla og minni útflutningstekna þjóðarbúsins. Þar voru vélstjórar ekki undanskildir. Á farskipunum greiddu 73 vélstjórar atkvæði um boðun verkfalls en 8 voru því mótfallnir. Þetta sýndi samstöðu stéttarinnar og kom til verkfalls þann 25. maí og voru Godafoss og Dettifoss frá Eimskipafélaginu fyrstir til að stöðvast.³⁸² Hvorki gekk né rak í deilunni næstu vikurnar og setti ríkisstjórnin bráðabirgðalög til að stöðva verkfallið. Lögin tóku gildi 17. júní. Forsetinn skrifaði undir lögin og fylgdi eftirfarandi tilkynning frá embættinu:

Forseti Íslands gjörir kunnugt:

Samgönguráðherra (Eggert G. Þorsteinsson), hefur tjáð mér, að verkfall hafi staðið yfir hjá félögum í stýrimannafélagi Íslands, Vélstjórafélagi Íslands og félagi íslenskra loftskæptamanna frá 25. maí sl. Hafi sáttatilaunir ekki borið árangur og ekki séu horfur á lausn deilunnar í bráð. Verkfall þetta hefur þegar valdið landsmönnum erfiðleikum og tjóni og vöruskorti víða um land og muni fyrirsjáanlega valda stórkostlegum truflunum og jafnvel stöðvun á sjávarútvegi og öðrum atvinnugreinum landsmanna, verði framhald á því. Því telur ríkisstjórnin, að brýna nauðsyn beri til að koma í veg fyrir frekar stöðvun á rekstri farskipanna.³⁸³

378 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/14, ör 3. Bréf ódagsett, en fundurinn var haldinn 15. febrúar 1961.

379 Þ.Í. AA/1, ör 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 18. september 1961.

380 Að undanskildu átta tíma verkfalli árið 1960. *Morgunblaðið* 3. nóvember 1965, bls. 2.

381 *Morgunblaðið*, 17. nóvember 1965, bls. 32.

382 *Morgunblaðið* 26. maí 1967, bls. 32.

383 *Morgunblaðið* 17. júní 1967, bls. 32.



Farskip Eimskipafélagsins, Gullfoss, Lagarfoss og Dettifoss, bundin við hafnarbakkann í Reykjavík

Í kjölfarið var skipaður þriggja manna gerðardómur sem ætlað var að skera úr um ágreiningsefnin. Í dómnum voru Guðmundur Jónsson borgardómari, Guðmundur Skaftason fyrrverandi skattadómara og Torfi Ásgeirsson hagfræðingur.³⁸⁴ Úrskurður dómsins fól eftirfarandi í sér: Hækkun á tryggingum úr u.þ.b. 300 þús. í 600 þús. og lagfæringar á yfirvinnukaupi sem nam frá um 7% til 18%.³⁸⁵ Örn Steinsson formaður hvatti félagsmenn sína til að sætta sig við þessa niðurstöðu og benti þar á erfitt efnahagsástand máli sínu til stuðnings.³⁸⁶ Þeir hlýddu kallinu og var verkfallinu aflýst þann 23. nóvember.³⁸⁷

Vélstjórar sem stunduðu sjómennsku þurftu oft að sinna störfum sínum við erfiðar aðstæður þar sem þurfti að sýna dirfsku og áræðni.

Eftirfarandi ferðalýsing er dæmi um slíkt:

Ferð þessi hófst frá Reykjavík 12. febrúar 1959 með m/s Vatnajökli frystiskipi Jökla hf. Skipið var byggt í Lidingö í Svíþjóð 1947, stærð 924 t, polardíselvél 810 hö, lestarrými 39.700 cf., ganghraði 10,5 sjómíllur. Undirritaður (Bogi Ólafsson) hafði verið skipstjóri skipsins frá byrjun, skipverjar voru 20. Frásögnin byggir á dagbókarfærslum Boga.

384 Þ.Í. AA/2, örkr 1. Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands 11. ágúst 1967.

385 Þ.Í. AA/2, örkr 1. Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands 3. nóvember 1967.

386 Þ.Í. AA/2, örkr 1. Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands 23. nóvember 1967.

387 Morgunblaðið 24. nóvember 1967, bls. 32.

Laugardaginn 14. febrúar klukkan 4.00 var vindur genginn í suðvestan með roki. Klukkan 8.20 voru landfestar leystar og siglt af stað áleiðis til New York. Klukkan 12:00, var vestan stormur og þungur sjór, éljagangur. Stefnan var sett 12° V í bili, til að komast sem fyrst út af landgrunninu. Klukkan 16.20 var aðalvél skipsins stöðvuð vegna mikils smurólíuleka við þrýstilegu skrúfuöxuls við svinghjólíð. Var skipið látið reka. Vélstjórar skipsins allir þrír ásamt aðstoðarmönnum sínum athuguðu hvað væri að og möguleika á viðgerð, án árangurs. Vélstjórar töldu frágangssök að halda ferðinni áfram vestur. Skipstjóri hafði nú talsamband við útgerðarstjóra skipsins, Ólaf Þórðarson í Reykjavík, eins við hafnaryfirvöld í Vestmannaeyjum. Klukkan 17:52 var snúið við til Eyja. Skipið var þá statt í 43 sjómílna fjarlægð þaðan. Klukkan 22.25 var komið á ytri höfn Eyja. Kom Jón Sigurðsson hafnsögumaður um borð og tók skipið inn að Friðarhafnarbryggju klukkan 23.10. Menn frá Vélaverkstæði Ólafs Ólafssonar hófu strax leit að orsök lekans og töldu sig finna og gera við sunnudaginn 15. febrúar. Fulltrúi Loyd í Reykjavík, Viggo Jessen, fékk mann fyrir sig í Eyjum til að taka viðgerðina út og sem hann gerði og viðurkenndi. Klukkan 12: 00 SSV var rok og éljagangur. Þegar leið á daginn snerist áttin meira til vesturs og bætti í vind og um miðnætti var komið vestan fárviðri með éljagangi. Mánudaginn 16. febrúar var brottför frestað í bili en klukkan 8.30 haldið af stað á ný frá Vestmannaeyjum áleiðis til New York.

Vélstjórar sem stunduðu sjómennsku þurftu oft að sinna störfum sínum við erfiðar aðstæður þar sem þurfti að sýna dirfsku og áráðni



Klukkan 20.40 er aðalvél skipsins stöðvuð vegna vélarbilunar, það er smurolúleki all mikill með skrúfuöxlinum framan við svinghjólíð. Er sýnt að viðgerðin í Eyjum hefur ekki tekist sem skyldi. Vélstjórnarnir reyna að þétta með öxlinum. Kl. 22.10 er ferðinni haldið áfram. Veður er þá allhvasst vestan. Þriðjudaginn 17. febrúar kl. 9.05 tilkynnir 1. vélstjóri, Marteinn Kristjánsson, traustur maður, skipstjóra að olíulekinn með öxlinum sé áframhaldandi hinn sami og því frágangssök að halda ferðinni áfram til Ameríku, því að smurolíueyðslan sé nær olíufati á sólarhring. Skipstjóri hafði nú talsamband við Ólaf Þórðarson framkvæmdastjóra og var

ákveðið að sigla skipinu til Reykjavíkur. Er hér var komið höfðum við snúið skipinu upp í sjó og vind og andæft, ef vélin hefði verið í lagi, en óvissa var um endingu hennar, svo um það var ekki að ræða þessu sinni. Á meðan siglt var inn Reykjanesið og inn fyrir Garðskaga var sá háttur hafður á að skipstjóri stóð út á bakborðsbrúarvæng til að geta fylgst sem best með brotsjóum og stjórnað þaðan. Fyrsti stýrimaður, Jón M Þorvaldsson, stóð við vélar símann og tilkynnti til vélarrúms þegar breyta skyldi um hraða. Annar stýrimaður, Haukur Guðmundsson, var við talsmann og tilkynnti hvenær dælt skyldi út olíu til að deyfa brotin. Hásetar voru að sjálfsögðu við stýrið og stýrðu vel að vanda. Skipshöfnin öll reyndist þarna sem og endranær með ágætum, óttalaus. Við höfðum sjálfstýringu en notuðum hana aldrei í aðgæsluveðrum, heldur handstýrðum. Eljagangur var, en ekki dimmt á milli élja. Maður heyrði drunur í fjarlægð af verstu brotunum. Var þá breytt um stefnu, sett á fulla ferð til lands til að ná skipinu

undan vindi sem fyrst, þannig að skipið sæti hornrétt á sjónum er brotsjóirnir riðu undir og síðan sett á dauðaferð áður brotin næðu skipinu. Það var enginn tími til að ná skipinu upp að vindi og upp að öldu sem hefði kannski verið ákjósanlegast að öllu jöfnu. Í aftökum eru yfirleitt þrjár til fjórar risaöldur í samfloti, en síðan nokkurt hlé á hafinu á eftir og þá var sett á fyrri stefnu og hraða. Þessi siglingamáti endurtók sig öðru hverju uns komið var inn fyrir Garðskaga og sett á fulla ferð og stefnu austur Faxaflóa, enda fór sjólag minnkandi. Klukkan 5:00 var komið á ytri höfn Reykjavíkur og lagst að Ægisgarði.³⁸⁸

Í þessu veðri fórst vitaskipið Hermóður með 12 manna áhöfn.

Örn Steinsson⁸

Hann fæddist árið 1921 í Reykjavík. Hann lauk vélvirkjanámi og vélstjóraþrófi í Vélskólanum í Reykjavík árið 1941. Hann hlaut meistrararéttindi í vélvirkjun árið 1988. Hann var vélstjóri á kaup- og fiskiskipum árin 1941–1943. Hann vann við Hitaveitu Reykjavíkur við Dælustöðina á Reykjum árin 1943–1976 og var yfirvélstjóri Hitaveitu Reykjavíkur til ársins 1982. Hann var í stjórn Vélstjórafélags Íslands árin 1948–1959 og þar af formaður árin 1956–1959 og aftur árin 1962–1970. Hann vann að stofnun Sparisjóðs vélstjóra árin 1957–1959. Hann var kjörinn heiðursfélagi í Vélstjórafélagi Íslands árið 1984.



⁸ Vélstjóra- og vélfræðingatal, V. bindi, bls. 2283-2284.

³⁸⁸ Bogi Ólafsson, „Eftirminnileg sjóferð“, *Sjómannaþláðið Víkingur*, 5-6. tbl. 50. árg., bls. 46-50.



Landvéltjórar

Alltaf vann hluti véltjóra í „landi“. Stjórnarfundir á árinu 1946 sýna að Véltjóraráfélagið reyndi að bæta kjör félagsmanna sem unnu hjá orkuveitum. Í bréfi frá 4. janúar óskuðu starfandi véltjórar við „orkuver“ Reykjavíkurbæjar (Rafmagnsveita/Hita-veita), eftir því að hlunnindi þau sem þeir höfðu notið hjá bænum yrðu ekki skert frá því sem áður hafði verið í hlutfalli við launagreiðslur. Fundarmenn mótmæltu þessu í bréfi til borgarstjóra og fóru fram á hækkun á launaflokkum og hærri greiðslur hlunninda.³⁸⁹ Þessi mál tóku sinn tíma og má sjá af fundargerð þann 24. júní að félagið þurfti að beita lagni og þolinmæði í samskiptum sínum við borgaryfirvöld.³⁹⁰ Af ályktun borgarstjóra frá 2. ágúst má sjá að nokkur gangur var kominn í málið: „Samþykkt að heimila rafmagnsstjóra að semja við vélgæslumenn við orkuverin um afslátt á verði rafmagns til heimilisþarfa þeirra.“³⁹¹ Á stjórnarfundum 4. nóvember sagði síðan: „Formaður skýrði fundinum frá því að þetta deilumál væri nú leyst á þann hátt, að greiðsla véltjóra fyrir hlunnindi, þ.e. húsnæði, ljós og hiti hækkaði um 100% frá því sem það var árið 1939 en það var tillaga Véltjóraráfélagsins frá upphafi.“³⁹²

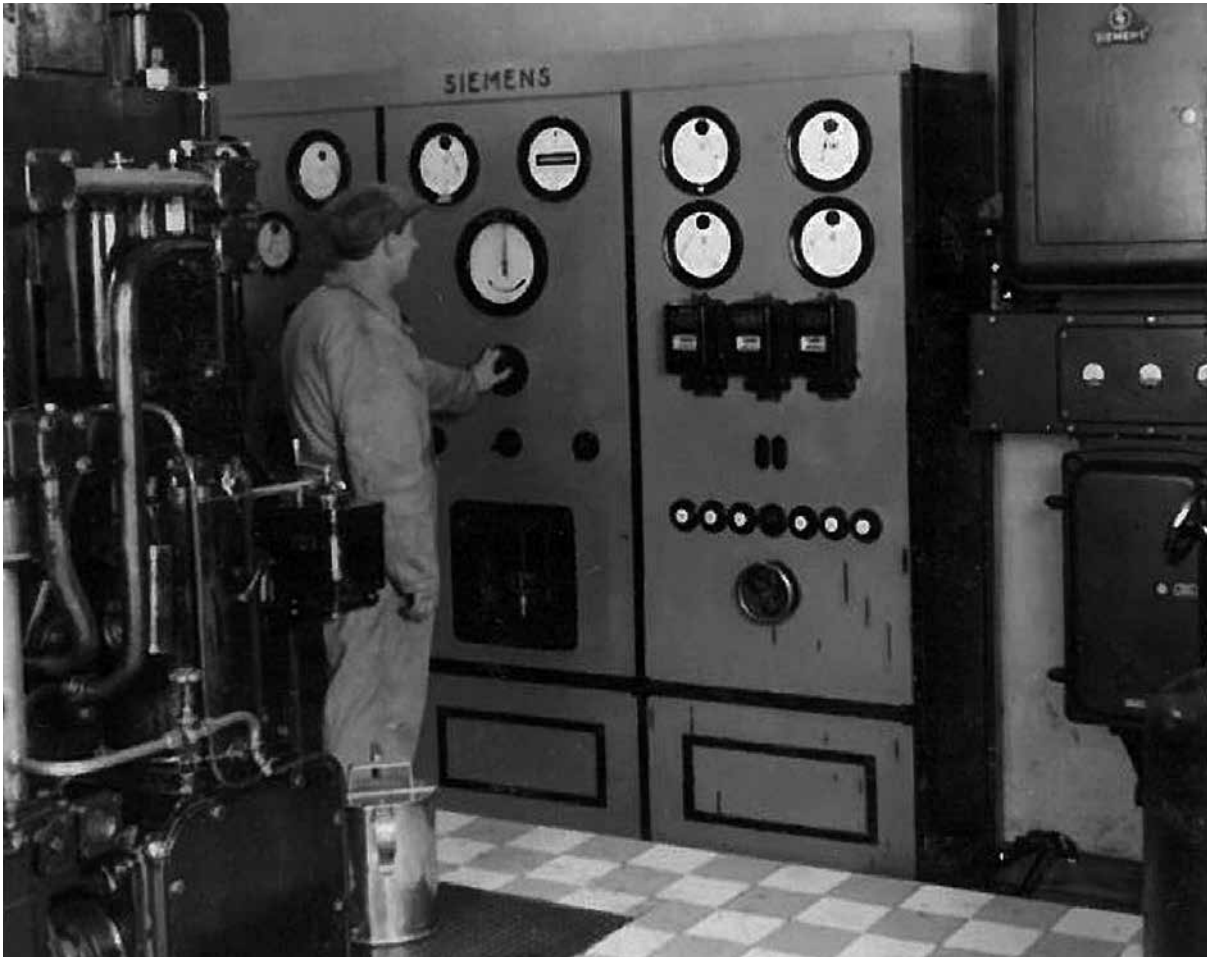
Ljósafossvirkjun
árið 1937

389 Þ.Í. AB/1, ör 1. Stjórnarfundur Véltjóraráfélags Íslands 13. febrúar 1946.

390 Þ.Í. AB/1, ör 1 Stjórnarfundur Véltjóraráfélags Íslands 24. júní 1946.

391 Þ.Í. Véltjóraráfélag Íslands. Bréfasafn. B/15, ör 5.

392 Þ.Í. AB/1, ör 1. Stjórnarfundur Véltjóraráfélags Íslands 4. nóvember 1946.



Rafmagnsmiðstöð
SRN árið 1938 -
Síldarverksmiðjur ríkisins

Oft fannst landvélstjórum sem félagsforystan beitti sér ekki nóg til að bæta hag þeirra.³⁹³ Skömmu eftir áramótin 1953 hittust starfandi vélstjórar hjá Rafmagnsveitum Reykjavíkur, Sogsvirkjun og Hitaveitu Reykjavíkur austur við Sog og í Hveradölum og ræddu sín mál. Þann 1. mars mættu fulltrúar vélstjóra í orkuverunum síðan á stjórnarfund á skrifstofu félagsins í Ingólfshvoli. Eyþór Þórðarson framsögumaður þeirra lagði til að eftirfarandi yrði bókað:

1. Að samið verði frumvarp til laga um vélgæslu í landi við hin ýmsu orkuver. Frumvarp þetta verði lagt fyrir næsta Alþingi og fylgt vel eftir.
2. Að stjórn félagsins semji við atvinnurekendur um kjör þeirra meðlima sem í landi starfa.
3. Stjórnin semji um forgangsrétt vélstjóra frá Vélskólanum til vélgæslu og vinni ötullega að því að kynna stéttina út á við.³⁹⁴

393 Vélstjórar hjá orkuveitum Reykjavíkur fengu nokkrar kjarabætur árið 1946. Seinni árin var áhersla félagsins bundin við vélstjóra á sjó.

394 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 1. mars. 1953.

Tillögurnar sýna að þeir vildu láta félagstjórnina og almenning vita af sér og gera þeim grein fyrir að vélstjórar væru ekki eingöngu sjómannastétt. Það má sjá af umræðum á framhaldsaðalfundi 3. mars að snarp-ar umræður voru meðal vélstjóra í orkuverum um hvort þeir ættu að stofna sérstaka deild innan BSRB eða treysta áfram á liðsinni Vélstjórafélagsins.³⁹⁵ Það má sjá að stjórn VSFÍ tók þessar ábendingar alvarlega. Í fyrstu beindust þær að kjörum félagsmanna sem unnu við framkvæmdir vegna væntanlegrar áburðarverksmiðju í Gufunesi. Verksmiðjan var reist fyrir fjármagn sem Íslendingum áskotnaðist vegna Marshall aðstoðarinnar.³⁹⁶ Þannig var að Félag járníðnaðarmanna og framkvæmdastjóri Áburðarverksmiðjunar höfðu ráðið átta félagsmenn VSFÍ til að hafa umsjón með uppsetningu á vélum og öðrum vélbúnaði í verksmiðjunni. Járníðarmenn gerðu hinsvegar þá kröfu að fyrrnefndir einstaklingar borguðu félagsgjöld í sitt félag. Eftir nokkurt stímabrak lögðu forvígismenn VSFÍ til við Sigurjón Jónsson formann Félags járníðnaðarmanna að mennirnir greiddu í bæði félögin á meðan á framkvæmdunum stóð.³⁹⁷ Ekki kom þó til þess að þetta yrði gert þar sem uppsetningu vélanna lauk fyrr en áætlað var og felldi félagið kröfurnar niður.³⁹⁸ Áburðarverksmiðjan átti síðan eftir að gegna mikilvægu hlutverki fyrir íslenskan landbúnað vegna hinnar miklu ræktunar sem hófst á sjötta áratugnum.



Elliðáarvirkjun

Fyrstu áburðarpokarnir komust á markað í mars 1954. Á verksmiðjulóðinni reis heilt þorp, s.s. spennistöð, vetnishús, köfnunarefnisverksmiðja ammoníakverksmiðja, sýruverksmiðja, saltþéturverksmiðja, vigtarhús. Framleiðsla áburðarins var á fimm stigum. Í vetnishúsinu var vatnið klofið með rafmagni í súrefni og vetni. Í köfnunarefnisverksmiðjunni, var hreyfill sem knúði loftdælur sem tóku inn andrúmsloft sem var kælt niður með þrýstifalli og köfnunarefnið skilið frá. Þá fékkst hreint köfnunarefni og var því dælt inn með vetninu og myndað ammoníak við mikinn þrýsting. Svo var ammoníakið brennt í sérstökum ofni og mynduð saltþéturssýra. Að lokum var ammoníakið og saltþéturssýran leidd saman og myndaðist þar saltþétur, eða ammoníum nítrat.³⁹⁹ Í þessu flókna ferli höfðu vélstjórar mikilvægt hlutverk við gæslu og eftirlit ásamt uppsetningu nýrra vélasamstæða þegar þess þurfti við.

395 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 3. mars 1953.

396 Gunnar Á Gunnarsson, „Ísland og Marshalláætlunin 1948-1953“, *Saga*, XXI. árg., bls. 105.

397 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 16. júní 1953. Þ.Í. AA/1 örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 25. júní 1953.

398 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 3. nóvember 1953.

399 *Morgunblaðið* 11. mars 1954, bls. 1-2. (Einnig upplýsingar frá Georg Árnasyni).

Það var mikilvægt að fara að öllum öryggisreglum í starfsemi verksmiðjunnar. Öryggisfirlit ríkisins hafði verið stofnað með lögum árið 1952. Í 33. grein laganna sagði að öryggismálastjóri og öryggisfirlitsmenn skyldu vera véla- eða efnaverkerfræðingar og var tekið fram að skoðunarmenn skyldu hafa lokið 4. stigi vélstjórnar.

Eftir að verksmiðjan tók til starfa var áriðandi að ganga sem fyrst frá launasamningi við þá starfsmenn sem voru félagsmenn í Vélstjórafélaginu. Á stjórnarfundi



Úr vetnisverksmiðjusal
Áburðarverksmiðju ríkisins
í Gufunesi Llaugardaginn
27. mars 1954. Maður
óþekktur

þann 15. febrúar 1954 kom fram að stjórnarmenn hefðu átt fundi með forstjóra verksmiðjunar. Á fundinum var ákveðið að vélstjórar í verksmiðjunni gerðu uppkast að samningi og var stjórninni ætlað að senda bréf til Noregs og fá upplýsingar um kjör vélstjóra í slíkum verksmiðjum þar.⁴⁰⁰ Þegar á reyndi voru aðstæður aðrar í verksmiðjunum í Noregi og urðu forystumenn VSFÍ ásamt starfsmönnum og verksmiðjustjórninni að móta samningsuppkast frá grunni og tafði það málið nokkuð.⁴⁰¹

Árið 1953 hafði Írafoss stöðin síðan tekið til starfa. Eftir að stöðin var tekin í notkun bjuggu um 100 manns þar og á Ljósafofssstöðinn (Sogsstöðvar). Þar af voru nokkrar vélstjórafjölskyldur. Ef eitthvað bjátaði á var fyrst leitað til vélstjóranna sem voru á bakvakt og síðan til þeirra sem voru heima á staðnum ef á þurfti að halda. Oft þurfti að bægja ís frá ristum sem voru fyrir vatnsinntaki stöðvanna. Ef krap og ís lagðist á ristarnar stöðvaðist vatnsinnstreymi inn til vélanna og olli það rafmagnstruflunum.

Þessi útköll gátu tekið nokkra klukkutíma eða sólarhring þegar mest var. Vegna áhrifa frá Steingrímsstöð sem reis árið 1960 dró reyndar mjög úr þessari krapamyndun. Oft þurftu vélstjórar á Sogsstöðvunum að leggja mikið á sig til að Reykvíkingar fengju sitt rafmagn.⁴⁰² Eftirfarandi fráfrásögn frá árinu 1960 staðfestir það:

Þann 13. febrúar voru flestir vélstjóranna utan þeirra sem stóðu vaktina á sameiginlegu þorrablóti Grímsness- Grafnings og Þingvallasveitar í mötuneytishúsinu á Ljósafofssi. Um nóttina gerði hið versta veður og tók krapa að safnast með tilheyrandi rafmagnstruflunum og var allur tiltækur mannskapur kallaður út. (fjórir vélstjórar og þrír hjálparmenn). Þannig lýsti Guðni J. Guðbjartsson stöðvarstjóri atburðum:

400 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 15. febrúar 1954.

401 Þ.Í. E/5, Skýrsla um starfssemi Vélstjórafélags Íslands árin 1954-1955, bls. 4.

402 Arna Björg Bjarnadóttir, *Samfélagið við Sog*, (óbirt MA ritgerð), bls. 45-46.



Rafveitan í Elliðaárdal

Nú var úr vöndu að ráða, ísinn frosinn í einn klump 8 metra út frá stíflugarði og 7-8 voru til botns, pípurinn innan ristar voru tómar og ekki fór dropi í gegnum um ísinn. Þá var tekið til þess ráðs að höggva rásir í gegnum ísinn og fá vatnið til þess að renna í þeim niður um pípur, en þetta var bæði seinlegt og hættulegt verk, mannskapurinn gat illa fótað sig á ísnum og íshöggvið gekk seint.⁴⁰³

Til að verkið gengi betur var ákveðið að smíða eimsög og nota þar með þá orku og tækni sem var til staðar. Sögin var smíðuð úr rörum með götum í stað tanna eins og í venjulegum sagarblöðum. Sögin var tengd við eimslöngur sem leiddu eiminn frá kötlunum að söginni. Að smíðinni lokinni hófu þeir að saga stór stykki úr ísnum. Þannig tókst þeim að skera rás í ísinn til að fleyta vatninu að ristunum en nokkur krapí kom með sem þurfti að berja í gegn. Þessi vinna hélst næsta sólarhringinn, þar til fyrsta vélin komst í gang. Ekki dugði það þó til, allar þrjár vélarnar þurfti að komast í gang og tókst það næstu tímana.⁴⁰⁴

Í gegnum tíðina hafði vélstjórum við orkuverin fundist að viðsemjendurnir hefðu lítinn skilning á starfsaðstæðum þeirra. Kjaranefnd orkuvélstjóra hafði verið kosin á fundi VSFÍ þann 5. febrúar 1955 og var hún skipuð eftirtöldum mönnum, Agli Hjörvar sem var formaður nefndarinnar, Höskuldi Ágústssyni og Sigurði Gunnari Sigurðssyni frá Hitaveitunni, Sveini Kragh og Sigurði G. Sigurðssyni frá Elliðaárstöðinni og Ámunda Sveinssyni frá Írafossi.⁴⁰⁵ Hlutverk nefndarinnar var að ræða við stjórn Reykjavíkurborgar um „vaktauppbætur“ handa vélstjórum orkuveranna. Aðrir starfshópar Reykjavíkurbæjar höfðu fengið slíkar uppbætur. Á fundi stjórnar Vélstjórafélagsins þann 21. febrúar 1955 skýrði Örn Steinsson frá því að vélstjórar í orkuverum vildu fá stuðning Vélstjórafélagsins við eftirfarandi ályktun:

Stjórnstöð
Elliðaárvirkjunar

403 Guðni J. Guðbjartsson, „Sólarhringur við Sog“, *Raftýran*, 2. árg., 1. töl. bls. 13.

404 Guðni J. Guðbjartsson, „Sólarhringur við Sog“, *Raftýran*, 2. árg., 1. töl. bls. 13.

405 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/15, ör. 5.



Séð yfir Sogsvirkjanirnar. Írafossvirkjun fremst og Ljósafossvirkjun í baksýn

Hæstvirta stjórn Starfsmannafélags Reykjavíkurbæjar: Vélstjórar Reykjavíkurbæjar leyfa sér vinsamlegast að fara þess á leit við yður, að þér og félag yðar vinni að því að starfandi vélstjórar við Rafmagnsveitu og Hitaveitu Reykjavíkurbæjar fái eftirfarandi kjarabætur:

1. Vélstjórar fái fyrstu 10 starfsár sín greidda 33% uppbót á staðnar næturvökur.
2. Vélstjórar sem verið hafa í starfinu lengur en 10 ár, fái flokkshækkun og 25% uppbót á staðnar næturvökur. Sami réttur og nú gildir til yfirvinnu-greiðslu haldist óbreyttur.
3. Næturvökur teljast frá kl. 21.00 til klukkan 8.00.
4. 33% eða 25% uppbótin verði ákveðin í samráði við fulltrúa okkar.⁴⁰⁶

Bæjarráð Reykjavíkur samþykkti þessar kröfur og gildi nýr samningur við vélstjóra við orkuveiturnar frá 1. apríl 1955. Þetta var mikil kjarabót fyrir hina u.þ.b. 15 starfsmenn sem um var að ræða. En á móti kom að bæjarráð viðurkenndi ekki samninginn um hlunnindi vélstjóra hjá orkuverum sem gerður var árið 1946.⁴⁰⁷ Bæjarráð hafði stillt honum upp sem mótleik gegn kröfum vélstjóra í orkuverunum. Vélstjórafélagið vildi ekki blanda þessum þáttum saman. Nokkuð þref var um þetta fram eftir sumri en samkomulag náðist að lokum fyrir vetrarbyrjun. Samkvæmt því greiddu vélstjórarinnir ekki ljós og hita og þeir sem bjuggu í húsnæði á vegum bæjarins borguðu leigu samkvæmt grunnmati ársins 1946 að viðbættum breytingum á vísitölu.⁴⁰⁸ Þetta voru umtalsverður kjarabætur og ruddu brautina fyrir þá mörgu vélstjóra sem á eftir komu og ætluðu að gera „landvinnu“ að sínum starfsvettvangi.



406 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 21. febrúar 1955.

407 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 8. febrúar 1956.

408 Þ.Í. AA/1, örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 29. september 1956.

Fyrstu árin eftir 1960 var mikill uppgangur í landinu og þurfti að leita leiða varðandi nýjungar í framleiðslu og vélvæðingu og þar var þekking og hæfni vélstjóra mikilvæg. Hér má benda á Sementsverksmiðjuna sem reis árið 1958 á Akranesi. Margt þurfti að athuga varðandi rekstur verksmiðjunnar.

Fljótlega komu upp deilur á meðal vélstjóra og forvígismanna Sementsverksmiðjunnar um vaktafyrirkomulag og áunna frídaga og var ágreiningsefnunum skotið til gerðardóms eins og samningsákvæði félagsins við verksmiðjustjórnina kváðu á um, sbr. 17. greinin:

Sementsverksmiðjan skuldbindur sig til að veita vélstjórum tilsvarendi kaup og kjarabætur og opinberir starfsmenn ríkisins kynnu að hljóta á samningstímabilinu. Við ákvörðun slíkra bóta skal hafa samráð við stjórn V.S.F.Í. og þá jafnframt taka til hliðsjónar allar breytingar á kaupi og kjarabótum einstakra annarra starfshópa innan verksmiðjunnar. Verði ágreiningur um breytingu kaups og kjara skal gerðardómur skipaður: Einum manni frá Sementsverksmiðjunni, öðrum frá V.S.F.Í. og hinum þriðja, tilnefndum af Borgardómara, sem jafnframt er formaður dómsins, skera úr um ágreiningsatriðin.⁴⁰⁹



Skorsteinn Sementsverksmiðju ríkisins á Akranesi árið 1961

409 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 1. september 1961.

Þegar til kastanna kom sættu vélstjórar sig ekki við úrskurð dómsins:

Við undirritaðir vélstjórar starfandi í Sementsverksmiðju ríkisins á Akra-nesi, óskum eindregið eftir að samningum félagsins við Sementsverk-smiðjuna verði nú þegar sagt upp. Teljum við að okkur beri samkvæmt samningum, meiri kauphækkun, en nýfenginn gerðardómur kveður á um. Þá teljum við, að dagvinnuvélstjórum beri að fá frí á laugardögum yfir sumarmánuðina eins og velflestar aðrar stéttir faglærðra manna, hafa haft til fleiri ára. Fleira mun þurfa lagfæringar við, en um það má ræða síðar.

Undir þetta skrifuðu eftirtaldir menn.

Páll Indriðason

Kristján Fr. Hagalínsson

Ólafur Eiríksson

Guðmundur Þórðarson

Ólafur Torfason

Eggert Magnússon

Aðalsteinn Örnólfsson.⁴¹⁰

Samningnum var síðan sagt upp frá 1. desember og endurnýjaður í júlí árið eftir.⁴¹¹

Árið 1966 dró síðan aftur til tíðinda í starfsemi verksmiðjunnar: Þann 26. janúar sendi stjórn Sementsverksmiðjunnar eftirfarandi bréf til Vinnuveitendasambands Íslands:

Eins og Vinnuveitendasambandinu er kunnugt á Sementsverksmiðja ríkisins í smiðum skip í Noregi, og verður það væntanlega afhent í lok mars nk. Vélbúnaður þess er með sérstökum hætti, þannig að stjórn má vélinni að öllu leyti úr brú og sjálfsvirkni hennar svo mikil, að hún getur gengið eftirlitslaust í 24 klst. Störf í vélarúmi eru þar af leiðandi sáralítill, og má ljúka þeim með daglegri vinnu eins manns í fáar klukkustundir.⁴¹²

Skipið fékk síðar nafnið Freyfaxi. Örn Steinsson formaður Vélstjórafélagsins, Guðmundur Pétursson ritari og Þór Þórðarson gengu síðan á fund með forvígismönnum verksmiðjunnar þar sem þeir lögðu til að tveir vélstjórar sinntu vöktum í Freyfaxa en félagið væri tilbúið að endurskoða kröfur sínar „ef reynslan sýndi, að einn maður gæti unnið verkið, svo tryggilegt þætti“.⁴¹³ Um þetta náðist samkomulag. Í tilefni þess skrifaði stjórn Vélstjórafélagsins eftirfarandi bréf til samgönguráðuneytisins. Þar koma fram varnaðarorð til þeirra sem legðu of mikið traust á tæknina:

410 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 29. október 1961.

411 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 10. júlí 1962.

412 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 26. janúar 1966.

413 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 19. febrúar 1966.

Sjálfvirkni er tiltölulega nýtt fyrirbrigði í skipatækni og er enn á tilraunastigi hjá mestu siglingaþjóðum heims, svo og í nágrannalöndum okkar. Að sjálfvirknibúnaður skipa ryður sér nú braut, á fyrst og fremst rætur sínar að rekja til þess, að illa hefur gengið að fá menn og þá sérstaklega sérmenntað fólk til starfa í skipunum. Þar sem sjálfvirkni hefur verið tekin upp, hefur nokkuð verið hægt að fækka mönnum, og eru það yfirleitt hjálparmenn, sem látnir hafa verið víkja. Á skipum þar sem tveir vélstjórar hafa verið samtímis á verði, er nú almennt komist af með einn. Yfirleitt er þó sjálfvirknin ekki komin svo langt, að vélarúmin séu með öllu mannlau og alls ekki á þröngum siglingaleiðum. Þá er sjálfvirknibúnaður yfirleitt mjög flókinn og viðkvæmur. Gerir þessi útbúnaður tilkall til enn færari fagmanna á vinnustaðnum en nokkurn tíma áður. Mörg slys, alvarlegs eðlis, hafa átt sér stað, vegna þess að treyst hefur verið um of á sjálfvirkni. Umræður eru einnig uppi erlendis um það, hvort nokkur sparnaður sé í sambandi við þennan útbúnað vegna þess að viðhald vélanna verður hið sama og áður að viðbættum hinum dýra sjálfvirknibúnaði, sem þarf mjög traust eftirlit og viðhald. Það, sem skeður er það, að mannhöndin til viðhalds vélunum flýst til lands, sem því nemur að fækka fólki um borð. En fram að þessu hafa vélstjórar flutningaskipanna að langmestu leyti, jafnframt gæslu vélanna, annast viðhald þeirra. Í sambandi við Freyfaxa viljum vér undirstrika, að vélar þessara skipa munu að sjálfsögðu ganga úr sér og bila, þrátt fyrir sjálfvirknina.

Í umræðum við fulltrúa Vinnuveitendafélagsins og Sementsverksmiðjunnar kom fram ákaflega takmarkaður skilningur á þessari hlið málsins. Var svo að skilja, að sjálfvirknin væri einskonar eilífðarbúnaður, sem leysti allan vanda. Lögðu þeir mikla áherslu á, að vér samþykktum aðeins einn vélstjóra á skipið. Einnig lýstu þeir yfir, að þeir myndu alla ábyrgð á sig taka, ef illa færi og skipið bryti sig eða bryggjur. Þrátt fyrir þessa yfirlýsingu teljum vér vélstjóra ekki leysta undan ábyrgðinni, þar eð þeir eru bundnir af sjómannaöldum.⁴¹⁴

Sementsverksmiðjan var stóriðja þessa tíma og báru þessar deilur þess merki að Vélstjórafélagið reyndi að fóta sig í nýju umhverfi, bæði hvað varðaði ýmsar tækninýjungar og breytingar á starfsháttum og réttindi vélstjóra á sjó og landi.

Á þessum tíma var jafnframt unnið að því að leggja fyrir Alþingi lög um atvinnuréttindi vélstjóra sem sinntu landvinnu. Eftirfarandi bréf frá Vélstjórafélaginu sem var stílað á Jóhann Hafstein iðnaðarráðherra sýnir vel hve landvélstjórar voru orðnir mikilvægir:

414 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 17. mars 1961

Véltjórar eru nú starfandi við raforkuver, síldarverksmiðjur, mjólkurbú, hraðfrystihús, sementsverksmiðju og fleiri slíkar stofnanir, án þess nokkrar lagareglur séu gildandi um rekstur þeirra og skyldur, svo okkur sé kunnugt. Virðist jafnvel heimilt að fela réttindalausum mönnum véltjórastörf, án þess um nokkurt lagabrot sé að ræða. Að vísu eru til reglur um þetta efni í 21 gr. laga um öryggisráðstafanir á vinnustöðum, en þær eru mjög ófullnægjandi og ná aðeins yfir vélgæslu við gufukatla.⁴¹⁵



Margir véltjórar unnu mikilvæga vinnu í frystihúsum og þóttu öryggisráðstafanir varðandi starf þeirra þar ófullnægjandi, þar sem það náði aðeins yfir vélgæslu með gufukatla

415 Þ.Í. Véltjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/15, úrk 6. Bréf dagsett 16. október 1965.



Reim og aflvél.
Eimketill frá
síldarverksmiðju á
Siglufirði

Miklar breytingar höfðu orðið eftir að reglugerðin frá árinu 1928 sem átti við gufukatla var samþykkt. Í skýrslu til iðnaðarráðuneytisins frá árinu 1962 skipti öryggismálastjóri, vélstjórum sem stunduðu landvinnu í eftirfarandi flokka:

I: Flokkur: Orkuver, stórar síldar- og fiskimjölverksmiðjur, aðrar stórar verksmiðjur með stórum eimkötlum

eða stórum aflvélum, frystihús með meira en 400. kgceal/std. afköstum.

II: Flokkur: Litlar fiskimjölverksmiðjur með eimkatli og aðrar vinnustöðvar þar, sem í notkun eru minni eimkatlar en í I. flokki

III: Flokkur. Litlar fiskimjölverksmiðjur, sem ekki hafa eimketil, frystihús með 50-400 kgceal/klst. afköstum.⁴¹⁶

Upptalningin sýnir að starfsvið vélstjóra í landvinnu voru margþætt og erfitt að samræma ólík svið og hagsmunirnir sem gæta þurfti að breytilegir.

Varnarliðið

Á þessum árum þurfti Vélstjórafélagið að líta í nýjar áttir vegna breyttra aðstæðna. Í krafti Varnarsamningsins við Bandaríkin frá árinu 1951 urðu mikil umsvif á Keflavíkurflugvelli á sjötta áratugnum. Vélstjórar sem og aðrir íslenskir starfsmenn fengu vinnu á Keflavíkurflugvelli en bandarísku verktakarnir voru lítt fúsir að semja sig að þeim aðstæðum sem giltu á íslenskum vinnumarkaði. Þetta þurfti Vélstjórafélagið að reyna. Á árinu 1959 gerði Tryggvi Ófeigsson útgerðarmaður og fulltrúi í kaupskrárnefnd samning fyrir hönd þeirra vélstjóra sem unnu við rafstöðina á Keflavíkurflugvelli. Fundargerðabækur Vélstjórafélagsins sýna að þar var ýmislegt athugavert. Í kjölfarið vann félagið að úrbótum með kaupskrárnefnd með einstökum verktökum. Einn þáttur í þeirri endurskoðun voru breytingar á vaktafyrirkomulagi, en vélstjórar á Keflavíkurflugvelli völdu að vinna lengri vaktir með lengri fríum inn á milli vinnulota.⁴¹⁷ Á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins 10. júní 1960 var tekið fyrir í bréf frá mótórvélstjórum sem óskuðu sambærilegra launa og vélstjórar við rafstöðina. Félaginu þótti mikilvægt að huga að réttindum allra íslenskra vélstjóra á vallahvæðinu og var lögfræðingi félagsins falið að athuga atvinnuréttindi amerískra starfsmanna sem unnu við sambærileg störf á Vellinum.⁴¹⁸

416 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. CA, örk 1. Bréf dagsett 15. nóvember 1961.

417 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 23. júní 1959.

418 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 10. júní 1960.



En Vélstjórafélaginu var sniðinn þröngur stakkur og átti oft erfitt með að ná sínum sjónarmiðum fram þar sem það átti hvorki aðild að kaupskrárnefnd né varnarmálanefnd.⁴¹⁹ Það var því ekki sopið kálið þrátt fyrir samning vélstjóra við stjórnendur rafstöðvarinnar árið 1959. Strax árið eftir vildu amerískir verktakar endurskoða samninginn. Það var uppsetning og eftirlit með svonefndri riðbreytistöð sem breyttu viðhorfum amerísku verktakanna og forvígismanna varnarliðsins. Stöðinni var ætlað að taka á móti rafmagni frá Sogsvirkjun og fannst íslensku vélstjórunum varnarliðið spara við sig mannahaldið við stöðina. Félagsmenn nefndu að þar störfuðu bandarískir menn, „sem ekki virðast hafa hæfni né þekkingu fram yfir bifreiðastjóra, sem var þeirra starf áður en þeir komu til starfa við stöðina“.⁴²⁰ Ályktun félagsins frá 15. ágúst 1960 sýnir að það var þungt hljóð í mönnum:

Vélstjórafélagið vill alveg sérstaklega mótmæla fyrirhuguðum breytingum á starfstilhögun vélstjóranna þar sem ætlast er til að þeir taki upp ýmis störf, sem eru vélstjórastörfum óviðkomandi. Jafnframt þessu hefur það viðgengist að ófaglærðir erlendir verkamenn séu látnir taka upp að nokkru leyti störf vélstjóranna og vélstjórnir í sumum tilfellum látnir starfa sem aðstoðarmenn þeirra. Teljum vér það hreina óhæfu, að íslenskum vélstjórum sé á þennan hátt vikið til hliðar fyrir réttindalausum erlendum mönnum.⁴²¹

**Keflavíkurflugvöllur
7. maí 1963. Þrjár
kafbátaflugvélar
frá breska hernum
Flugvélnar eru
merktar Royal Air
Force 203**

419 Þ.Í. E/5 Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árin 1959-1960, bls. 6.

420 Þ.Í. E/5 Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árin 1959-1960, bls. 6.

421 Þ.Í. AB/1, örsk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 15. ágúst 1960.

Það var fleira sem samningsaðiljar þurftu að taka tillit til. Þannig var að flestir starfsmenn vallarins voru heimilisfastir í Reykjavík og vildu fá greitt fyrir ferðir til og frá vinnu.⁴²² Það sést á öllum samskiptum að félagið og vélstjórar á vallahvæðinu voru að fóta sig í nýjum aðstæðum. Þar má nefna að íslenska ríkið hafði ekki lögsögu á svæðinu og öll uppbygging þar var með hraði. Þannig hlaut því að fara að ýmislegt sem varðaði réttindi og vinnufyrirkomulag færi ekki eins vel og lögboðið var. Þar þurfti oft að stíga varlega til jarðar. Fundargerð stjórnar Vélstjórafélagsins frá 29. janúar 1965 sýnir það vel:

Formaður (Örn Steinsson), las bréf frá Vélstjórum í „Diesel shop“ á Keflavíkurflugvelli, en upp hafði komið ágreiningur milli þeirra og starfsmannahalds Varnarliðsins og mælir Kristján Jóhannsson trúnaðarmaður áður nefndra vélstjóra til að skýra málið. Í ljós kemur að ágreiningur sá sem bréfið gaf tilefni til hefur þegar verið jafnaður, þar sem ýmislegt annað er í bígerð hjá þessum starfshópi er það rætt vítt og breitt en ákveðið að láta kyrrt liggja að sinni.⁴²³

Sparisjóður vélstjóra

Í ársskýrslu VSFÍ fyrir árið 1960 mátti sjá að félagsmönnum hafði fjölgað um ríflega helming frá árinu 1945. Þeir voru 499 alls og skiptust á eftirfarandi hátt í starfsgreinar:

- Á skipum 233.
- Í rafstöðvum 47.
- Við hitaveitu 8.
- Á verkstæðum 71.
- Í síldar- og fiskimjölsverksmiðjum 19.
- Í frystihúsum 20.
- Í sementsverksmiðju 8.
- Á olíustöðvum 3.
- Við eftirlit og verslun 19.
- Í skóla og við framhaldsnám 41.
- Við ýmisleg störf 30.
- Við kennslustörf 10.⁴²⁴



422 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 28. mars 1961.

423 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 29. janúar 1965.

424 Þ.Í. E/5. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árin 1959-1960, bls. 1.

Þetta var öflugur hópur launamanna sem lagði ríkissjóði til ríflegar tekjur með lögbundinni skattheimtu. Að sama skapi skorti á að vélstjórar sem aðrir launamenn fengu fyrirgreiðslu í ríkisbönkunum. Á árinu 1960 var fullur vilji hjá stjórn félagsins að stofna sérstakan sparisjóð. Lárus Jóhannesson hæstaréttardómari var fenginn til að semja reglugerð fyrir sjóðinn og var hún send í fjármálaráðuneytið til staðfestingar. Á fundi 24. júní kom fram að borgarstjóri hefði tilnefnt Gísla Jónsson alþingismann og fyrrum formann félagsins í stjórn sjóðsins. Eftir fyrsta stjórnarfund var hann kosinn formaður.⁴²⁵ Borgarstjóri valdi einnig Þorkel Sigurðsson vélstjóra og Aðalstein Björnsson vélstjóra sem endurskoðendur sjóðsins.⁴²⁶ Aðrir í stjórn voru Jónína Loftsdóttir fyrrum formaður Keðjunnar, varaformaður sjóðsins og Hallgrímur Jónsson fyrrum formaður Vélstjórafélagsins og ritari sjóðsins.

Fyrsti stjórnarfundur sjóðsins var haldinn 11. júlí. Þar var tekið við lista ábyrgðarmanna (þá 73) sem höfðu skuldbundið sig til að veita stofnfé í sjóðinn. Á fundinum var ákveðið að skipa Tómas Guðjónsson erindreka og gjaldkera Vélstjórafélagsins féhirði Sparisjóðsins. Á öðrum fundi Sparisjóðsins þann 19. desember 1960 höfðu 42 ábyrgðarmenn greitt framlag sitt en 33 sem skuldbundu sig til þess höfðu ekki greitt. Þetta olli Sparisjóðstjórninni áhyggjum og reyndi hún að fá önnur sjómannafélög og samtök sjómanna til samstarfs.⁴²⁷ Þann 29. maí 1961 voru eftirtaldir kallaðir á fund vegna undirbúnings að sjóðstofnuninni: Egill Hjörvar formaður VSFÍ, Tómas Guðjónsson úr stjórn félagsins, Kristinn Guðmundsson frá Sjómannafélagi Reykjavíkur, Einar Thoroddsen frá Sjómannadagsráði, Baldvin Jónsson og Auðunn Hermannsson frá Happraætti DAS, Guðmundur Jenssen framkvæmdastjóri FFSÍ, auk stjórnar Sparisjóðs vélstjóra. Á fundinum var þeim boðið að taka þátt í starfsemi Sparisjóðsins en undirtektirnar voru litlar.⁴²⁸ Vélstjórar létu samt ekki deigan síga. Hinn 3. september 1961 var fundur í stjórn Vélstjórafélagsins. Þar var ályktað að stofna sem fyrst sérstakan sparisjóð félagsmanna. Eftirtaldir voru skipaðir í undirbúningsnefnd vegna málsins, Hafliði Hafliðason, Hallgrímur Jónsson og Loftur Ólafsson.⁴²⁹ Þann 11. nóvember hóf Sparisjóður vélstjóra starfsemi. Í fyrstu var hann staðsettur í húsnæði félagsins



Hallgrímur Jónsson og Jónína Loftsdóttir sátu í fyrstu stjórn Sparisjóðsins

425 Örn Steinsson, *Sparisjóður vélstjóra 25 ára 1961-1986*, án blaðsíðutals.

426 Það kemur fram í fundargerð frá 26. febrúar 1960 að unnið hafi verið að því í kyrrþey að fá Gísla Jónsson alþingismann og fyrrum formann félagsins tilnefndan í stjórnina af bæjarstjórn. Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 24. júní 1960.

427 Örn Steinsson, *Sparisjóður vélstjóra 25 ára 1961-1986*, án blaðsíðutals.

428 Þ.Í. AB/1 örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 29. maí 1961.

429 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 3. september 1961.

að Bárugötu 11. Í afgreiðslu sjóðsins störfuðu í upphafi Hallgrímur Jónsson, Jónína Loftsdóttir og Tómas Guðjónsson og var sjóðurinn í fyrstu opinn á milli kl. 16-18 virka daga.

Frá janúar 1962 varð Helgi Jónsson lögfræðingur ráðgjafi sjóðsins hvað varðaði skipulag á bókhaldi og sjóðstjórn. Fyrstu árin var ekki til fjármagn til að greiða stjórn né endurskoðendum laun. Þessir aðiljar unnu samt sem áður ótrauðir að því að koma starfseminni í réttan farveg. Reyndar sagði Jónína Loftsdóttir af sér

stjórnarsetu árið 1963 og tók Jón Júlíusson við störfum hennar. Frá vordögum 1963 var síðan Valdimar Tómasson ráðinn sem aðstoðarféhirðir. Á sama tíma sagði Gísli Jónsson af sér formennsku í sjóðnum og kom Gísli Ólafsson inn í stjórnina frá Reykjavíkurborg. Í framhaldinu var Hallgrímur Jónsson skipaður formaður stjórnar. Þegar leið á árið bættust við nýir starfsmenn sem sinntu daglegum rekstri, Erna Nielsen, Kristján Steinsson og Hallgrímur G Jónsson. Fór síðan svo á stjórnarfundi 10. júní 1965 að Hallgrímur var ráðinn framkvæmdastjóri Sparisjóðsins og honum fengið prókúruumboð stofnunarinnar. Sjóðurinn hafði farið í gegnum sín fyrstu frumbýlingsár og litu menn keikir fram á veginn.⁴³⁰

Tómas Guðjónsson⁹

Hann fæddist árið 1907 á Dísarstöðum í Sandvíkurhreppi í Árnessýslu.

Hann lauk vélstjórprófi í Vélstjóraskólanum árið 1934 og sveinsprófi í vélvirkjun árið 1943. Árin 1936–1942 var

hann vélstjóri hjá Eimskipafélaginu. Hann var stöðvarstjóri hjá Oluverslun Íslands árin 1943–1955. Hann var framkvæmdastjóri Vélstjórafélags Íslands árin 1957–1968. Hann var í stjórn Sparisjóðs vélstjóra árin 1961–1966.



⁹ Vélstjóra- og vélfræðingatal, V. bindi, bls. 2066.

Tvískipt stétt

Dæmi frá árinu 1963 sýna að opinberir aðiljar sýndu ekki alltaf gott fordæmi í aðgerðum sínum þegar kom að því að bæta kjör vélstjóra. Um jólaleytið 1962 birtist í *Ásgarði*, blaði opinberra starfsmanna, hugmynd kjararáðs um röðun vélstjóra í launaflokka. Vélstjórum fannst langur námstími, fjögurra ára vélsníðanám og þriggja ára vélskólanám ekki nógu vel metinn. Vélstjórafélaginu fannst edlilegt miðað við menntun og ábyrgð að almennir félagsmenn færu í 16. launaflokk eftir 28 launaflokka kerfi.⁴³¹ Það varð síðan niðurstaðan.⁴³² Vélstjórum sárnaði hinsvegar að kennarar í barnaskólum færu einnig í þann flokk. Með fullri virðingu fyrir starfi kennara nefndu þeir að námstími þeirra lyki fjórum árum eftir landspróf og einnig væri vinnutími þeirra mun styttri, sbr. sumar- og jólaleyfi.

⁴³⁰ Örn Steinsson, *Sparisjóður Vélstjóra 25 ára 1961-1986*, án blaðsíðutals.

⁴³¹ Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, örk 2. Bréf dagsett 11. janúar 1963. Kjararáð vildi miða við 15. launaflokk og setti sér það markmið að ná jafnstöðu með vélstjórum á almennum markaði. Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, örk 2. Bréf dagsett 17. mars 1963.

⁴³² Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn, B/15, örk 5. Bréf dagsett 8. ágúst 1963.

Ýmsum þótti þessi ákvörðun sýna þann landlæga ósóma í verki að meta verklega menntun skör lægra en þá bóklegu. Sú venja væri fáum til framdráttar því vissulega skipaði „verkleg mennt ekki óæðri sess í raunhæfu athafnalífi þjóðar vorrar, enda þurfa þeir, sem við verkleg störf fást, og þá sér í lagi járníðnað og rafíðnað í sívaxandi mæli á mikilli bóklegri þekkingu að halda“.⁴³³

Iðnaðarmálastofnun fylgdi þessu eftir á árinu 1964 og var skipuð nefnd í samstarfi við FFSÍ um allsherjar endurskoðun á kjörum og starfsumhverfi íslenskra vélstjóra.⁴³⁴ Í því tilliti var miðað við rannsóknir sem gerðar höfðu verið á kjörum sambærilegra stétta á Norðurlöndunum. Nefndin fékk upplýsingar víða að. Þar kom sérstaklega fram hve starfsaðstæður vélstjóra á skipunum voru mismunandi og gat því verið snúið að gera breytingar á vinnuumhverfinu sem öllum líkaði. Í sumum tilvikum þótti þó nauðsynlegt að gera bragarbót hið fyrsta s.s. vegna hávaða, loftmengunar eða vegna lélegra aðstæðna í vistarverum.⁴³⁵ Sveinn Björnsson verkfræðingur hjá Iðnaðarmálastofnun var ráðinn til að fylgja þessum málum eftir og komu þessar upplýsingar að góðum notum í vinnunni sem framundan var hvað varðaði atvinnuréttindi vélstjóra sem stunduðu sjómennsku.

Enn um sinn sátu landvélstjórar hinsvegar á hakanum. Þetta þótti bagalegt og gátu margir gert þau orð að sínum að einnig væri „þörf að setja löggjöf um atvinnuréttindi vélstjóra, sem starfa í landi við raforkuver, síldarverksmiðjur, frystihús, o.s.frv.“⁴³⁶ Það má sjá af fundargerð stjórnar Vélstjórafélagsins frá 11. nóvember 1965 að stjórnarmenn voru meðvitaðir um nauðsynina að bæta hag landvélstjóra. Þá hafði Þorkell Sigurðsson orkumálastjóri sem fór fyrir nefnd um réttindi landvélstjóra verið kallaður á fund. Þorkell skýrði frá því að nefndin hefði haft samband við Félag íslenskra iðnrekenda, Vinnuveitendasamband Íslands, Sementsverksmiðju ríkisins, Fiskifélag Íslands, Áburðarverksmiðjuna, Síldarverksmiðjur ríkisins, Samband íslenskra samvinnufélaga og Öryggismálastjóra. En lítið gerðist.⁴³⁷ Lög um starfsréttindi og skyldur landvélstjóra höfðu alltaf verið í skötulíki. Sama gilti ekki um atvinnuréttindi vélstjóra sem stunduðu sjómennsku. Þar skipti vafalaust mestu að framan af 20. öld einbeittu verkalyðsfélögin í landinu sér að því að bæta kjör sjómanna, hvort sem um var að ræða undir- eða yfirmenn. Tíðar breytingar á lögum um atvinnu við siglingar sýnir það vel og átti það ekki síst við um lögvarinn rétt vélstjóra eftir því sem skipin urðu stærri og meiri affli barst á land.



Bárugata 11



Nemendur Vélskólans árið 1964 að skoða raftengingu í oliubrennara

433 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/17, örk 2. Bréf dagsett 11. janúar 1963.

434 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 12. febrúar 1964.

435 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 1. júlí 1964.

436 „Lög um vélstjóranám“, *Ægir*, 10. tbl. 59. árg. bls. 182.

437 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 11. nóvember 1965.

7. kafli

SKÓLAMÁL EFTIR 1937



Á fundi á vegum Farmanna- og fiskimannasambandsins, sem haldinn var 30. desember 1937, var rætt um það á meðal félagsmanna hvaða staður væri hentugur fyrir hinn nýja Sjómannaskóla. Sérstaklega var rætt um tvo mögulega staði, lóðina í suðausturhorni Skólavörðuhóltsins eða Valhúsaæð á Seltjarnarnesi. Sambandið vildi gera könnun á meðal félagsmanna og finna út hvor staðurinn þætti vænlegri.⁴³⁸ Hvorugur staðurinn var þó valinn.

Árið 1941 var lagt fram frumvarp á Alþingi um byggingu Sjómannaskóla. Frumvarpið hlaut góðar undirtektir. Ekki kom þó til framkvæmda að svo stöddu. Þann 26. júní skipaði atvinnumálaráðherra sjö manna nefnd til að hafa með hendi allar framkvæmdir varðandi bygginguna. Nefndina skipuðu þeir Friðrik Ólafsson skólastjóri Stýrimannaskólans, M. E. Jessen skólastjóri Vélskólans, Guðjón Samúelsson húsameistari ríkisins, Ásgeir Sigurðsson skipstjóri, Hafsteinn Bergþórsson, Sigurjón Á. Ólafsson og Þorsteinn Árnason vélstjóri. Kornelíus Sigmundsson var ráðinn byggingameistari. Nefndin var sammála um að Rauðarárholtið norðan vatnsgeymanna í Reykjavík væri ákjósanlegur staður.

438 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3. Bréf dagsett 3. janúar 1939.



M. E. Jessen
skólastjóri og
Ásgeir Sigurðsson
skipstjóri



Í kjölfarið lét nefndin fara fram hugmyndasamkeppni að byggingu hússins. Átta umsóknir bárust en engin þeirra hlaut fyrstu verðlaun. Þrjár tillögur voru hinsvegar verðlaunaðar og hlaut tillaga þeirra Sigurðar Guðmundssonar og Eiríks Einarssonar best brautargengi.⁴³⁹ Það má sjá af grein Henrys Hálfðánarsonar í *Sjómannaþinginu Víkingi* í maí 1942 að nokkur óánægja var með mat skólanefndar Sjómannaskólans á þeim hugmyndum sem lágu fyrir um húsbygginguna.

Sérstaklega þótti bagalegt að ekki var gert ráð fyrir heimavist í skólahúsinu.⁴⁴⁰

Þann 24. nóvember 1942 var byrjað að grafa fyrir grunni hússins. Áður hafði bygginganefndin fengið því framgenget að ýmsar breytingar væru gerðar á tillögum Sigurðar og Eiríks.⁴⁴¹

Á sjómannadaginn 1944 fóru sjómenn í hóp göngu að nýja Sjómannaskólanum. Þar lagði Sveinn Björnsson ríkisstjóri hornstein að byggingunni.

Húsið er tiltakanlega stílhreint og tilkomumikið. Hinir geysi stóru fletir þess vekja athygli jafnvel um langa vegu. Öll gerð hússins hið innra er og mjög vönduð og ekkert tilsparað. Má vel segja að þar sé bæði hátt til lofts og vítt til veggja. Sjómannaskólinn nýi er mjög táknræn bygging. Hann sýnir, frekar en margt annað, stórhug ísl. sjómanna og útvegsmanna, sem miklu hafa ráðið um gerð hússins. Og þá eigi síður ríkisstjórnarinnar og alþingis sem veitt hafa fé til þessa stórvirkis. Hann sýnir framfarahug og vaxandi framfaragetu landsmanna, einkum, ef hann er borinn saman við gamla sjómannaskólann, en aldursmunur þeirra er um 50 ár.⁴⁴²

Þegar leið að vígslu hússins lá fyrir að vélasalurinn yrði ekki tilbúinn fyrir kennslu. Af því tilefni ályktaði Vélstjórafélagið:

Vér höfum hingað til ekki talið rétt að ónáða háttvirta bygginganefnd með aukatillögum fram yfir það, sem fulltrúi vélstjóra í nefndinni og skólastjóri Vélskólans hafa lagt til. Vér höfum treyst því, að nefndin gerði það sem unnt er til þess að flýta fyrir skólabyggingunni á allan hátt og þar með talið vélahúsið. Vér getum hinsvegar ekki sætt oss við, að lagt verði á hilluna það áform að koma upp vélahúsinu í sumar.⁴⁴³

439 S.Á.Ó. „Sjómannaskólinn“, *Sjómannadagsblaðið*, 1. töl. 6. árg., bls. 42-43.

440 Henry Hálfðánarson, „Hvernig á nýii Sjómannaskólinn að vera?“, *Sjómannaþingur Víkingur*, 5. töl. 4. árg., bls. 19-20. Uppdráttur að tillögu þeirra Sigurðar Guðmundssonar og Eiríks Einarssonar birtist í *Lesbók Morgunblaðsins* þann 7. júní 1942.

441 S.Á.Ó. „Sjómannaskólinn“, *Sjómannadagsblaðið*, 1. töl. 6. árg., bls. 42-43.

442 Hallgrímur Jónsson, „Vélamenning og vélfræðinám“, *Sjómannaþingur Víkingur*, 4. töl. 7. árg., bls. 73.

443 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/32, örk 3. Bréf dagsett 26. maí 1945.



Sjómanna dagurinn 4. júní 1944. Hópur fólks hefur safnast saman á Rauðarárholti í tilefni þess að hornsteinn var lagður að Sjómannaskólanum í Reykjavík

Þann 13. október var Sjómannaskólinn settur í fyrsta sinn. Friðrik Ólafsson setti athöfnina fyrir hönd bygginganefndar og fól Einari Jónssyni magister að stýra henni. Eftirtaldir fluttu ræður: Emil Jónsson ráðherra, Bjarni Benediktsson borgarstjóri, Kjartan Thors framkvæmdastjóri, fyrir hönd útgerðarmanna, Ásgeir Sigurðsson skipstjóri, fyrir hönd Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Sigurjón Á. Ólafsson fyrrverandi, alþingismaður, fyrir hönd Sjómannafélags Reykjavíkur.⁴⁴⁴

Í stríðslok bar á því að skortur væri á vélstjórum. Þann 3. ágúst 1945 hafði Vélstjórafélagið skrifað bréf til Gísla Halldórssonar verkfræðings sem fór fyrir nefnd sérfræðinga (Nýbyggingaráð) sem vann fyrir ríkisstjórnina að því hvernig efla mætti fagþekkingu í hinum ýmsu atvinnugreinum. Eftir að Vélskólinn flutti í nýtt húsnæði vildu félagsmenn Vélstjórafélagsins nýta sér þau tímamót til hins ítrasta eins og tilögur þeirra bera með sér:

4. liður. Hið minna og hið meira mótornámskeið, sem hér er árlega haldið í höfuðstaðnum á vegum Fiskifélags Íslands, liggur næst að flytja í húsakynni Vélskólans í nýja Sjómannaskólanum, og sameina þau honum, og yfirleitt auka mótorkennsluna, einkum þá verklegu. Námskeið þessi hafa haft mjög óviðunandi húsnæði að undanfögnu.

444 Höf. Ókunnur, „Sjómannaskólinn nýi vígður“, *Ægir*, 9-10. tbl. 38. árg., bls. 179-180.

5. liður. Það þarf að byggja sem fyrst vélasal við Sjómannaskólann (er fyrirhugaður), svo rúmgóðan að nægi öllum deildum vélskólans til verklegra æfinga.

6. liður. Það þarf að byrgja Vélskólann af æfingavélum og kennslutækjum. Hann er gjörsamlega snauður af slíku.

7. liður. Verði áframhaldandi erfiðleikar á því, að fá verkæfða menn (skólamenn) til vélgæslu á stóru veiðiskipunum, svo að halda verði undanþágunum og jafnvel veita nýjar, verður að taka upp aftur námskeið í eimvélfræði við Vélskólann fyrir undanþágumenn. Þeir undanþ. menn sem fara á námskeiðið og taka þar próf, hljóti þá full réttindi til starfa í tilsvarendi skipum, sem þeir höfðu starfað á áður.⁴⁴⁵

Ályktunin ber með sér að mörgum þótti tímabært að sameina Vélskólann og námskeiðahald Fiskifélagsins.



Sjómannaskólinn fullbyggður

445 Þ.Í. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1945, bls. 14.

Veturinn 1943-1944 hélt Fiskifélag Íslands fimm mótornámskeið á sínum vegum. Voru fjögur þeirra svonefnd „minni námskeið“ og voru þau haldin í Reykjavík, Akranesi, Norðfirði og Patreksfirði. „Meira mótornámskeið“ Fiskifélagsins var haldið í Reykjavík frá október fram í febrúar og veitti Þorsteinn Loftsson vélfræðinautur námskeiðinu forstöðu.⁴⁴⁶ Honum þótti mikilvægt að kynna landsmönnum mikilvægi mótórvélstjóra í útvarpserindi á útmánuðum 1944. Erindið var síðan birt í heild sinni í *Ægi* í júní sama ár. Þannig hljómuðu upphafsorð erindisins:

Það þykir ef til vill ekki mikilvægt málefni, þegar rætt er um vélgæslu í fiskibát. Sé um lítinn bát að ræða, er hún varla talin starf og þó báturinn sé nokkuð stór, mun hún varla talin þrekraun, þar sem vélgæslumaðurinn geti alltaf verið þurr og hreinn niður í hlýju vélarrúminu, þegar aðrir skipverjar verða að vinna votir og kaldir á þilfari, og vinna vélgæslumannsins lítið önnur en sú, að sjá um að vélin fái nóga smurningu og eldsneyti. Það vantar lítið á, að vélgæslumaðurinn sé í raun og veru óþarfur. Ef menn hugsa þetta þannig, dettur þeim líklega ekki í hug, að afkoma útgerðarinnar getur alveg oltið á því, hvernig vélgæslan er af hendi leyst.⁴⁴⁷

Eftir að framhaldsnámskeiðin voru tekin upp hjá Fiskifélagi Íslands eftir breytingarnar á námi mótórvélstjóra árið 1936 sættu „meiraprófsmenn“ sig ekki við að vera í almennum sjómannafélögum og stofnuðu Mótórvélstjórafélag Íslands árið 1942.⁴⁴⁸ Árið 1945 lögðu Pétur Ottesen og Jóhann Jósefsson fram frumvarp um að rýmka rétt mótórvélstjóra frá því að stjórna 150 hestaffla vél í að stjórna 250 hestaffla vél. Áður hafði atvinnumálaráðuneytið að ósk Mótórvélstjórafélags Íslands stofnað fjögurra manna nefnd sem ætlað var að endurskoða siglingalögin.⁴⁴⁹ Pétur og Jóhann ítrekuðu þetta í umsögn sinni með frumvarpinu. Þar sem „nú er og hefur verið mikill skortur á vélstjórum á báta, sem í eru vélar af þeirri stærð, sem hér um ræðir. Á þessu ári hefur bátum fjölgað verulega, og verður enn meiri aukning á bátafлотanum á næsta ári.“⁴⁵⁰ Hér vísuðu þeir í svonefnda „Svíþjóðarbáta“ sem Utanþingsstjórnin sem starfaði á árunum 1942-1944 hafði pantað og komu til landsins um þetta leyti.⁴⁵¹

Eftir að ný siglingalög voru samþykkt árið 1946 kom fljótlega upp áhugi á að breyta þeim.⁴⁵² Sérstaklega þóttu réttindi mótórvélstjóra með „hin meiri“ námskeið Fiskifélagsins vera fyrir borð borin og lítill munur orðinn á réttindum þeirra í samanburði við „hin minni réttindi“. Mótórvélstjórafélag Íslands reyndi að bregðast við þessu og sendi fulltrúa sína inn á Alþingi til að ræða við einstaka þingmenn.

446 Höf. Ókunnur, „Skólar sjómanna“, *Ægir*, 6.-7. tbl. 37. árg., bls. 158-159.

447 Þorsteinn Loftsson, „Um vélgæslu“, *Ægir*, 6.-7. tbl. 37. árg., bls. 148.

448 Daníel G. Guðmundsson, „Drög að sögu Mótórvélstjórafélags Íslands“, *Véltjóratal*, bls. 18.

449 P.Í. H/2, örk 1. Stjórnartundur Mótórvélstjórafélags Íslands 26. febrúar 1945.

450 *Alþingistíðindi* 1945, A deild, bls. 389.

451 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 249.

452 *Stjórnartíðindi* A-B nr. 66 17. júlí 1946.

Fulltrúar Mótórvéltjórafélags Íslands fengu því síðan framgengt á 10 þingi FFSÍ að félagið væri haft með í ráðum þegar kæmi að því endurskoða á ný „lög um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum“.⁴⁵³ Hér má einnig benda á skrif Karls B. Stefánssonar „Menntun og réttindi véltjóra“ í *Sjómannablaðið Víkingi* snemma árs 1947. Hann nefndi að „hið meira“ námskeið ætti samkvæmt nýju lögunum að standa yfir í sjö mánuði í stað fimm áður og myndi hin lengdi námstími gefa réttindi á 600 hestafla mótorskip í stað 400 áður. Hann ítrekaði að það segði ekki alla söguna því ef allur



Nemendur og kennarar á hinu meira mótornámskeiði Fiskifélags Íslands árið 1944-1945

tíminn sem færi í að fá þessi námsréttindi væri talinn (þ.e. minni réttindin og allur námstími sem fylgdi auknum réttindum), myndu 600 hestafla réttindin krefjast minnst 70 mánaða náms án möguleika á auknum réttindum.⁴⁵⁴ Tryggvi Gunnarsson brást við þessari grein og nefndi að erfitt væri að miða lagasetningar á réttindum til vélgæslu við atvinnulífið hverju sinni. Þó væri ekkert launungarmál að lögin bættu kjör véltjóra með „hin minni réttindi“ verulega.

Þannig var sem sé komið um allt land, að ekki var nema um þá tvo kosti að ræða, að láta nokkurn hluta bátaflotans (auðvitað stærstu bátana) liggja við landfestar vegna skorts á véltjórum með nægilega mikil réttindi, eða leyfa véltjórum með 150 h.a. réttindi að stjórna stærri vélum með sérstakri undanþágu frá lögum.⁴⁵⁵

Í lok greinarinnar sagði hann síðan eftirfarandi:

En hitt er víst, að eitt sinn gerði félag meiranámskeiðsvéltjóra sér nokkrar vonir um að auðgast á undanþágufarganinu, með því að skattleggja umsækjendur, ef þeir vildu hljóta meðmæli Mótórvéltjórafélags Íslands með undanþágubeiðni sinni. Sú von hefur algjörlega brugðist með lagabreytingu þeirri, sem greinarhöfundur telur svo fráleita.⁴⁵⁶

Mótórvéltjórafélag Íslands brást við grein Tryggva Gunnarssonar á félagsfundinum þann 28. september 1947.

453 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 3. nóvember 1946.

454 Karl B. Stefánsson, „Menntun og réttindi véltjóra“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 1. tbl. 9. árg., bls. 23.

455 Tryggvi Gunnarsson, „Menntun eða vélfræði“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6.-7. tbl. 9. árg., bls. 175.

456 Tryggvi Gunnarsson, „Menntun eða vélfræði“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6.-7. tbl. 9. árg., bls. 175-176.

„Félagið hefur aldrei tekið greiðslu fyrir meðmæli með undanþágum, en aftur á móti gert allt sem unnt hefur verið til að útiloka undanþágur og ætti Tryggva að vera það að nokkru ljóst af eigin reynd.“⁴⁵⁷ Af öllu mátti sjá að ýmislegt þurfti að bæta í lögnum.

Þann 19. október 1948 sendi samgönguráðuneytið sjávarútvegsnefnd efri deildar Alþingis frumvarp um að endurnýja þyrfti siglingalögin frá árinu 1946. Stjórn Mót-orvélstjórafélags Íslands og vélfræðiráðunautur Fiskifélagsins, Þorsteinn Loftsson höfðu áður yfirfarið frumvarpið og komið með ábendingar. Samkvæmt frumvarpinu átti að veita vélstjórum sem stundað höfðu nám til „hins meira“ vélstjórnarnámskeiðs Fiskifélagsins og höfðu öðlast fullan reynslutíma, réttindi til að vera yfirvélstjórar við mótorá allt að 900 hestöfl og aðstoðarvélstjóra við hvaða mótör sem var.⁴⁵⁸

Þann 23. mars 1949 sendi sjávarútvegsnefnd efri deildar Alþingis eftirfarandi bréf til stjórnar Vélstjórafélagsins:

1. Teljið þér að frumvarp þetta, ef að lögum verður, veiki eða styrki öryggi skipaflotans yfirleitt?
2. Teljið þér að ákvæði frumvarpsins, ef að lögum verður, muni hafa veruleg áhrif á aðsókn á verkstæði eða skóla til þess þannig að fullnuma sig sem vélstjóra samkvæmt gildandi lögum?
3. Hve miklar líkur teljið þér, að séu fyrir því, að á næsta ári komi út nægilega margir vélstjórar til þess að fullnægja eftirspurninni, þó að lögum sé breytt?
4. Teljið þér ekki hyggilegt að fresta samþykki frumvarpsins, þar til það hefur verið undirbúið sem 18 gr. mælir fyrir um?

Undir skjalið skrifuðu Gísli Jónsson formaður sjávarútvegsnefndar og Björn Kristjánsson nefndarmaður.⁴⁵⁹

Fulltrúar Vélstjórafélagsins svöruðu bréfinu á eftirfarandi hátt hinn 28. mars:

1. Við fullyrðum að það veiki öryggi skipaflotans.
2. Verði þessar breytingar gerðar á lögnum, liggur það í hlutarins eðli að aðsókn að verkstæðum og skóla hlýtur að minnka þar sem menn koma til með að sjá, að það er mun handhægara að sækja til alþingis um aukin réttindi, án þess að inna af hendi það bóklega og verklega nám, sem krafist er samkvæmt lögum. Þess utan er frumvarp þetta, ef að lögum verður, hróplegt ranglæti gagnvart þeim mönnum, sem hafa viðurkennt og uppfyllt þær kröfur, sem gerðar eru til náms í vélfræði af hinu háa alþingi, og í fullu trausti þess, að minni kröfur yrðu ekki gerðar síðar, hafa þeir innt af hendi allar þær skyldur, sem löggjöfin hefur sett í þessum efnum.

457 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótörvélstjórafélags Íslands 28. september 1947.

458 Alþingistíðindi, 1948, A deild, bls. 721-723.

459 Alþingistíðindi, 1948, A deild, bls. 1143.

3. Í Vélskólanum í Reykjavík eru nú um 70 nemendur og hafa þeir aldrei verið fleiri síðan skólinn var stofnaður árið 1915, bendir því allt til þess, að ekki verði langt að bíða þess, að nægilega margir vélstjórar verði fyrir hendi sem lokið hafa fullu námi við Vélskólann í Reykjavík, eða hinu mesta vélstjóranámi, sem krafist er samkvæmt lögum. Aftur á móti teljum vér það enga lausn á þessu máli þótt þetta frumvarp, sem hér um ræðir verði að lögum, þar sem það er vitað, að það eru aðeins 5 skip, sem hafa mótörvélarmilli 600, 900 hö. og þessi skip eru meira og minna mönnuð vélstjórum með hið meira vélstjóraþróf, oss er því að öllu hulið hver tilgangur er með þessu frumvarpi.
4. Vér teljum það nauðsynlegt að löggin verði endurskoðuð eins og um getur í 2. mgr. 18. gr. þar sem skipastóll landsmanna hefur tekið miklum breytingum og framförum frá því löggin voru staðfest og svo og til þess að fyrirbyggja að menn sí og æ leiti til alþingis um aukin réttindi, upp á kostnað þeirra sem telja námið grundvallaratriði, til þess, að hér skapist menntuð og öflug vélstjórstétt.⁴⁶⁰

Þorsteinn Árnason skrifaði undir skjalið fyrir hönd Vélstjórafélagsins.

Fulltrúar sjávarútvegsnefndar sendu sömu fyrirspurnir á eftirtalda aðilja: Skipaskoðunarstjóra, Fiskifélag Íslands, skólafélags Vélskólans og Mótörvélstjórafélag Íslands.

Skipaskoðunarstjóri, Ólafur Sveinsson nefndi meðal annars að frumvarpið myndi draga úr öryggi á fiskiskipum og minnka aðsókn að Vélskólanum og verkstæðum.⁴⁶¹ Fulltrúi Fiskifélagsins Davíð Ólafsson nefndi að breytingarnar myndu ekki draga úr öryggi sjómanna þar sem breytingarnar tækju til svo lítills hluta flotans. Hann nefndi einnig að breytingarnar hefðu ekki áhrif á aðsókn í vélstjóranám því þeir sem ætluðu sér að mennta sig í þeirri starfsgrein, „stundi það nám jafnt eftir sem áður“.⁴⁶² Fulltrúar skólafélags Vélskólans töldu frumvarpið draga úr öryggi þar sem bóklegt nám minnkaði og að auki myndi aðsókn að Vélskólanum minnka „þar sem auðveldara yrði að öðlast réttindi á fyrirhafnarminni hátt“.⁴⁶³ Það var annað hljóð í fulltrúum Mótörvélstjórafélags Íslands. Þeir töldu frumvarpið auka öryggi sjófarenda, „enda er þegar fjöldi vélstjóra með menntun frá meira mótörnámsskeiði Fiskifélags Íslands starfandi með undanþágum og hafa alls staðar notið fyllsta trausts yfirmanna sinna“.⁴⁶⁴

460 Þorsteinn Árnason skrifaði undir skjalið fyrir hönd Vélstjórafélags Íslands., *Alþingistíðindi*, 1949, A deild, bls. 1147-1148.

461 *Alþingistíðindi*, 1949, A deild, bls. 1146.

462 *Alþingistíðindi*, 1949, A deild, bls. 1145-1146.

463 *Alþingistíðindi*, 1949, A deild, bls. 1148.

464 *Alþingistíðindi*, 1949, A deild, bls. 1148-1149.

Að lokinni þessari athugun var sjávarútvegsnefnd efri deildar ekki sammála um hvað gera skyldi við frumvarpið. Þeir sem voru í meirihluta, Steingrímur Aðalsteinson, B. Kristjánsson og Sigurjón Á Ólafsson vildu afgreiða það á yfirstandandi þingi.⁴⁶⁵ Í lokaorðum í nefndarálini þeirra kom eftirfarandi fram:

Meirihluti nefndarinnar telur, að vegna þess ástands, sem nú er í þessum efnunum, séu allar þessar meginbreytingar réttmætar, en leggur þó sérstaka áherslu á þörf þess, að lög og reglur um vélstjóranámið séu endurskoðuð með það fyrir augum að samræma námið betur en nú er og skipa því í heildarkerfi samkvæmt þeim kröfum, sem rétt og nauðsynlegt verður talið að gera um nám vélstjóra.⁴⁶⁶

Gísli Jónsson formaður nefndarinnar skilaði sérálini og fannst honum meirihlutinn um of meta stöðuna út frá sjónarmiðum hagsmunaaðilja.⁴⁶⁷ Þetta sýnir að málið var vandmeðfarið. Samt sem áður var frumvarpið lagt fyrir sameinað þing en var ekki afgreitt. Vandkvæðin lýsa því vel hvernig menntun vélstjóra átti sér ólíkar rætur. Upphaflega var Vélskólanum ætlað að mennta vélstjóra á skipum sem gengu fyrir gufuafla (farskip og togarar). Hinsvegar miðuðu námskeið Fiskifélags Íslands að því að mennta mótórvélstjóra á minni fiskibátum.⁴⁶⁸

Smám saman voru díselvélar settar í stærri fiskiskip og var því mikilvægt að Vélskólinn tæki mið af þeirri þróun.⁴⁶⁹ Reyndar var fátt einfalt í þessum efnunum. Strax árið 1930 hafði einstaklingur sem nefndi sig Z sagt:

Vér íslenskir vélstjórar höfum hingað til ekki gefið þessari tegund véla mikinn gaum, enda lítil kynni af henni haft. Hér hefir ekkert díselvéla skip verið til fyrir en varðskipið *Ægir*, og kennsla í þessari grein mjög af skornum skammti, af því að öll áhersla hefur verið lögð á eimvélina, þar eð vér höfum til þessa eingöngu haft eimskip, og vélstjórar því fengið sína menntun á þeim grundvelli. Nú virðist tími til kominn, að vélstjórar taki þetta til athugunar. Vér eigum nú orðið allstóran skipaflota, og þess verður varla langt að bíða, að útgerðarmenn fari að hugsa til hreyfings á þessu sviði, hér sem annarsstaðar.⁴⁷⁰

Þorsteinn Loftsson vélfræðiráðunautur tók undir þetta og fannst Íslendingar seinir að átta sig á gagnsemi díselvéla.⁴⁷¹



Þorsteinn Loftsson
vélfræðiráðunautur



Þorsteinn Árnason

465 Björn Ólafsson skrifaði undir með fyrirvara. *Alþingistiðindi*, 1949, A deild, bls. 1113.

466 *Alþingistiðindi*, 1949, A deild, bls. 1113.

467 *Alþingistiðindi*, 1949, A deild, bls. 1143-1144.

468 Fyrsta skipið í eigu Íslendinga sem var knúið díselvél var varðskipið *Ægir* sem kom til landsins árið 1929. *Morgunblaðið*, 30. júní 1929, bls. 3.

469 Þorsteinn Loftsson, „Mótorskipin og vélstjórstéttin“, *Sjómannablaðið VÍkingur*, 3. tbl. 11. árg., bls. 58-60.

470 Z (dulnefni), „Eimskip eða díselvéla skip“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 5. árg., bls. 100.

471 Þorsteinn Loftsson, „Eimskip eða díselvéla skip“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 6. árg., bls. 106-112.

Einnig má nefnda ritdeilu Stefáns Jóhannssonar og Þorkels Sigurðssonar árið 1948 um hagkvæmni og kosti gufumótora eða not af díselvélum á fiskveiðiskipum.⁴⁷²

Það mun hafa verið Hollendingurinn Huygens (1629-1695), sem setti fyrstur manna fram hugmynd um að nota sprengigas sem eldsneyti til að knýja mót- or. Hálfri öld seinna var gufuvélin hagnýtt í námum og iðjuverum. Árið 1801 fór Frakkinn d'Humbersin að eiga við tvívirka gasmótora. Fyrsti nothæfi

gasmótorinn sá dagsins ljós árið 1860. Var það gasmótor Etienne Leniors. Hann notaði ljós- gas blandað lofti og sem kveikitæki, rafmagn- sneista. Hann setti mótorinn í sérsmíðað farar- tæki sem náði 15 km hraða á klst og sýndi það í heimssýningunni í París árið 1867. Árið 1864 stofnsettu tveir menn vélaverkstæði í Köln. Það voru verkfræðingarnir Eugen Langen og Nikolaus August Otto. Upphaf nútíma mót- orvæðingar er rakið til mótors þeirra sem fékk nafnið „Nýi mótor Ottós“ og kom fram á sjón- arsviðið árið 1876. Sá mótor var fjörgengisvél (eða með fjórum bulluslögum). Dr. Rudólf Diesel, sem háþrýstimótorinn er kenndur við var fæddur í París árið 1858. Eftir próflok í tækniháskólanum í München vann hann um árabíl við ís- og kælivélar. Hann tók eftir því að vélar, s.s. gufuvélin og gasvélar voru yfir- leitt eyðslusamar þar sem gufuvélin notaði aðeins 6-10% af hitanum sem eldsneytið inni-

hél og gasvélar um 23%. Diesel vildi finna upp mótor sem væri hagnýtari. Honum tókst að finna aðferð til að vinna betur með hitagildi eldsneytisins þar sem sjálfsíkveikjan varð eðlileg afleiðing þess að hið samanþjappaða loft í strokknum hitnaði mikið meira við þjöppunina, en nam brunamarki brennsluolíunnar. Hann hannaði fyrstu nothæfu dísel mótora í Augsburg veturinn 1896-1897.⁴⁷³

Lúther Grímsson⁸

Lúther Grímsson fæddist árið 1901 á Langeyjarnesi í Klofningshreppi í Dalasýslu. Hann tók minna vélstjóra- próf árið 1916. Hann var vélstjóri á ýmsum fiski- bátum, vann í Vélsmiðju Kristjáns Gíslasonar og Vélsmiðju Jóhanns



Konráðssonar, Óliuverslun Íslands og Óliusölunni. Hann gegndi ýmsum trúnaðarstörfum fyrir Slysavarnarfélag Íslands og sjómannaðagsráð. Hann var einn af stofnendum Mótórvélstjór- afé- lags Ísland.

⁸ Vélsjóra- og vélfraeðingatal, IV. bindi, bls. 1493.

⁴⁷² Stefán Jóhannsson, „Dísel- eða gufutogarar“, *Sjómanna- blaðið Víkingur*, 4. töl. 10. árg., bls. 93-94. Þorkell Sigurðsson, „Dísel- eða gufutogarar“, *Sjómanna- blaðið Víkingur*, 7. töl. 10. árg., bls. 156.

⁴⁷³ Th. Ólafsson, „Saga mótora“, *Sjómanna- blaðið Víkingur*, 6. töl. 27. árg., bls. 184-185.

Þegar ekki gekk með frumvarpið sem ætlað var að koma á nýjum siglingalögum í landinu stofnaði Björn Ólafsson samgönguráðherra milliþinganefnd eftir þinglok árið 1949. Nefndin var skipuð eftirtöldum mönnum, Páli Pálmarsyni sem var formaður, M. E. Jessen skólastjóra, Þorsteini Loftssyni vélfræðiráðunaut, Lúther Grímssyni frá mótórvéltjórum og Þorsteini Árnasyni frá Véltjórafélagi Íslands. Nefndinni var ætlað að endurmeta vélfræðikennslu í landinu og leggja til breytingar á siglingalögnum.⁴⁷⁴ Nefndarmenn leituðu því meðal annars álits hjá kennurum Vélskólans og þeim aðiljum sem héldu mótornámskeið Fiskifélagsins úti um landið.⁴⁷⁵ Kennarar Vélskólans brugðust við og stofnuðu þriggja manna nefnd. Í nefndinni voru Gunnar Bjarnason fastráðinn kennari, Júlíus Björnsson stundakennari við rafmagnsdeild og Þórður Runólfsson stundakennari við vélfræðideild. Nefndin lagði til að sameina mótornámskeiðin og vélkennsluna í Vélskólanum. Þannig litu tillögurnar út:

1. Vélvarðarpróf. 3 mán. námskeið. Réttindi að 250 hö. Inntökuskilyrði: Miðskólapróf.
2. Vélgæslupróf. 1 veturs skólaganga. Réttindi að 750 hö. mótör og eimvél. Inntökuskilyrði: Vélvarðarpróf, 2 ára starf við vélgæslu og 2 ára starf á vélaverkstæði eða 4 ára starf á verkstæði og sveinspróf í vélvirkjun.
3. Véltjórapróf. 1 veturs skólaganga. Réttindi að 1300 hö. mótör og eimvél. Inntökuskilyrði: Vélgæslupróf og hæfnispróf í vélvirkjun eða sveinspróf í vélvirkjun.
4. Vélmeistarapróf. 1 veturs skólaganga. Réttindi til gæslu hverskonar véla, hversu stórar sem eru. Inntökuskilyrði: Véltjórapróf og 10 mánaða starf við véltjórn.⁴⁷⁶

Tillögurnar náðu ekki eyrum milliþinganefndarinnar. Þar var reyndar lítil eining og fór svo að hún klofnaði endanlega á haustmánuðum 1951.⁴⁷⁷ Meirihluta skipuðu Þorsteinn Loftsson, M. E. Jessen og Páll Pálmarsson. Þeir settu saman tillögur um kennslu í vélfræði sem minnihlutinn, Þorsteinn Árnason og Lúther Grímsson gat ekki sætt sig við. Þessi misklíð var rædd á aðalfundi 6. nóvember.⁴⁷⁸ Á fundinum var síðan ákveðið að velja þriggja manna nefnd „til að athuga hvar og hvernig milliþinganefnd í skólamálum véltjóra er klofin“. Í nefndinni voru Örn Steinsson, Þráinn Sigtryggsson og Eyþór Þórðarson.



Júlíus Björnsson
stundakennari við
rafmagnsdeild



Þórður Runólfsson
stundakennari við
vélfraeðideild



Gunnar Bjarnason,
fastráðinn kennari
við Vélskólann

474 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 12. ágúst 1949.

475 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 28. desember 1950.

476 Þ.Í. Véltjórafélag Suðurnesja. Bréfasafn. A, 11. örk, 1.

477 Þ.Í. E/5. Ársskýrsla Véltjórafélags Íslands 1949, bls. 12.

478 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Véltjórafélags Íslands 6. nóvember 1951.



Práinn Sigtryggsson



Eyþór Þórðarson



Valdimar Indriðason

Þessa daga fór einnig fram 15. landsþing FFSÍ og ályktaði það um nauðsyn þess að öll vélfræðikennsla í landinu væri sameinuð undir eina stofnun, „þar sem kennslukraftar og dýr tæki notast betur í einni stofnun, heldur en um tvær sérstæðar stofnanir er að ræða“.⁴⁷⁹ Málið var komið í nokkurn hnút. Á stjórnarfundi 19. ágúst 1952 var leitað til Þórðar Runólfssonar öryggismálafulltrúa og athugað hvort hann gæti hjálpað til við að undirbúa frá grunni og samræma tillögur að frumvarpi um kennslu í vélfræði og atvinnu við siglingar á íslenskum skipum.⁴⁸⁰ Fyrirnefndur meirihluti millipinganevndarinnar, Páll Pálmarsson, M. E. Jessen og Þorsteinn Loftsson, undirbjuggu síðan frumvarpið að tilhlutan menntamálaráðherra, Björns Ólafssonar, á haustþinginu 1952. Samkvæmt frumvarpinu átti kennsla í vélfræði að fara fram á fjórum kennslustigum, tvö hin fyrri á vegum Fiskifélags Íslands en hin síðari á vegum Vélskólans. Það nýmæli var sett í lögina að nemendur sem luku 2. stigi áttu rétt á inngöngu í Vélskólann.⁴⁸¹ Í greinargerð menntamálanefndar sem fylgdi frumvarpinu lét hún hafa eftir sér að það væri dýrt að sameina kennsluna í einum skóla. Það þyrfti að auka við tækjabúnað Vélskólans og bæta við húsnæði.⁴⁸² Gísli Jónsson lýsti óánægju með þennan ásetning menntamálanefndar og nefndi að minnihluti millipinganevndarinnar, Þorsteinn Árnason og Lúther Grímsson hefði ásamt Gunnari Bjarnasyni kennara Vélskólans gengið á fund menntamálaráðherra og fengið því framgengt að hann legði frumvarpið ekki fram eins og meirihlutinn óskaði. Enda var frumvarpið ekki í samræmi við tillögur kennara Vélskólans sem vildu sameina vélfræðikennslu í landinu undir merki skólans.⁴⁸³ Frumvarpið var ekki afgreitt og kom ekki aftur inn á Alþingi fyrr en rúmum áratug síðar. Málið var flókið og viðkvæmt. Það snerti hvorutveggja uppruna og arfleidd vélstjórnarmenntunar í landinu ásamt nýjungum og hvernig reynt var að horfa til framtíðar í faginu. Ofan í kaupið var efnahagur landsins bágur.

Skólastarfið

Gjaldeyrisskortur var mikill á þessum tíma í landinu og var hert á innflutningshöftum og vöruskömmun.⁴⁸⁴ Þetta hafði sín áhrif á vöxt og viðgang Vélskólans. Valdimar Indriðason (vélstjóri og síðar alþingismaður og framkvæmdastjóri síldar- og fiskimjölsverksmiðju Akraness hf.), nefndi að skólinn ætti vélar og tæki í Danmörku sem ekki fengist leyfi til að flytja og vélahús hans væri of lítið og þar væru tæki og búnaður sem lægju undir skemmdum.⁴⁸⁵ Til viðbótar við þessa gagnrýni birti *Sjómannaþláðið Víkingur* ádrepu í ritstjórnargrein þar sem var nefnt að húsið væri

479 Höf. Ókunnur, „Skólamál vélstjóra“, *Sjómannaþláðið Víkingur* 1:2. tbl. 14. árg., bls. 46.

480 Þ.Í. AB/1, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 19. ágúst 1952.

481 *Alþingistíðindi*, 1952, A deild, bls. 474-483.

482 *Alþingistíðindi*, 1952, A deild, bls. 481.

483 *Alþingistíðindi*, 1952, C deild, bls. 613-614.

484 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 265.

485 Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 21. október 1948. Þorsteinn Loftsson nefndi síðar að hann hefði fengið salinn á leigu vegna námskeiðs Fiskifélagsins og þakið væri lekt og gæti það skemmt viðkvæman tækjabúnað. Þ.Í. AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 27. október 1949.



Kennarar Vélskólans

ennþá ekki frágengið eftir vígsluna fimm árum fyrr og umhverfi þess lítt sæmandi slíkri stofnun.⁴⁸⁶ Friðrik V. Ólafsson skólastjóri, svaraði þessari gagnrýni í næsta tölublaði Sjómannablaðsins.⁴⁸⁷ Stjórnendur skólans reyndu þó að halda í horfinu við að efla skólann eftir því sem mögulegt var við þröngan kost. Kennsla í kælitækni komst á árið 1951 og árið eftir var Vélasalshúsið tekið notkun. Miðhluti þess hafði reyndar verið reistur um leið og Sjómannaskólinn og í austurhlutanum var kyndistöð.⁴⁸⁸ Árið 1951 urðu merkileg tímamót hér á landi sem ýttu við forvígismönnum Vélskólans. Þá smíðuðu starfsmenn Vélsmiðjunar Héðins fyrstu íslensku díselvélin. Þetta voru skýr merki um að Íslendingar höfðu tileinkað sér þessa tæknibyltingu sem þeir höfðu smám saman kynnst áratugin á undan.⁴⁸⁹

Til bráðabirgða fylgdi það ákvæði með nýjum lögum um atvinnu við siglingar árið 1958 að ríkisstjórnin einsetti sér að láta endurskoða menntun og réttindi vélstjóra og þar var Ásgeir Pétursson fulltrúi menntamálaráðuneytisins.⁴⁹⁰ Ætlunin var að hafa samráð við Fiskifélag Íslands, Alþýðusamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands, Mótórvélstjórafélag Íslands og Landsamband íslenskra útvegsmanna. Hvert félag útnefndi sína fulltrúa en nefndarstarfið gekk hægt.⁴⁹¹



Fyrsta íslenska díselvélin sem smíðuð var í Vélsmiðjunni Héðni árið 1951

486 Jón Kr. Ísfield, „Sjómannaskólinn“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 5. töl. 12. árg., bls. 111-112.

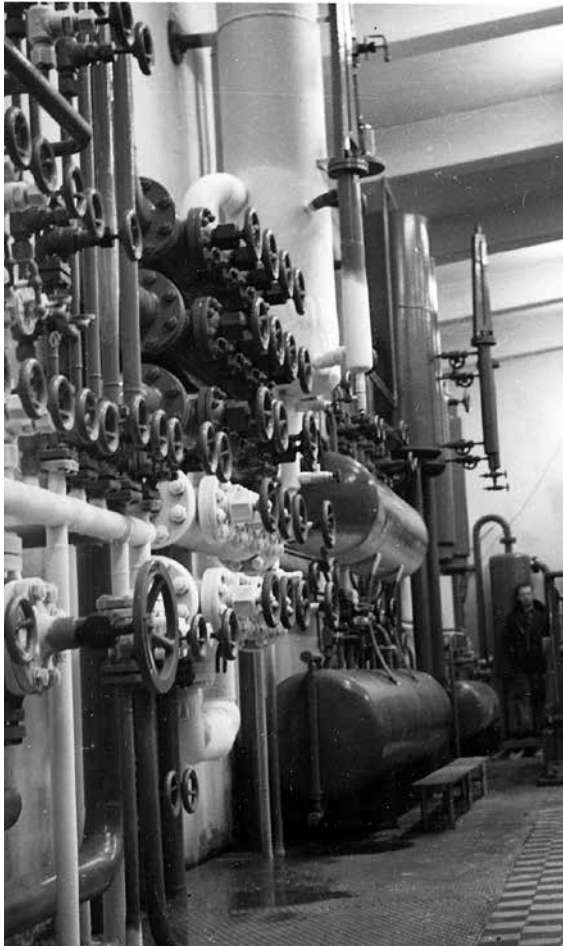
487 Friðrik V. Ólafsson, „Sjómannaskólinn“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6.-8. töl. 12. árg. bls. 140-141.

488 Franz Gíslason, *Vélstjóramenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 105-108.

489 Höf. Ókunnur, „Vélsmiðjan Héðinn þrítug“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 11.-12. töl. 14. árg., bls. 275.

490 Þ.Í. AB/1, örsk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 23. nóvember 1959.

491 *Alþingistíðindi*, 1957, A deild, bls. 950.



Kælibúnaður í frystihúsi



skóli. Í álitum með frumvarpinu sagði: „Með lagafrumvarpi þessu er stefnt að því að Vélskólinn í Reykjavík starfi innan vébanda hins væntanlega tækniskóla.

Á stjórnarfundum í Vélstjórafélaginu þann 7. janúar 1961 lagði Gunnar Bjarnason fram frumdrög að frumvarpi um að breyta Vélskólanum í tækniskóla. Hugmyndirnar fengu lítinn hljómgrunn á meðal stjórnarmanna. Þeim fannst ekki tímabært að leggja í þessar breytingar „og þá sérstaklega á þessu stigi málsins, enn væri óleyst, það verkefni að sameina alla vélstjóramenntun í Vélskólanum“.⁴⁹² Félagið hélt fast við sinn keip og skrifaði menntamálaráðuneytinu þar sem þessum vinnubrögðum var mótmælt.⁴⁹³ Að svo stöddu fékk málið ekki framgang í ráðuneytinu og má nefna álit frá dr. Schmidt sem sinnti kennslu við Tækniháskólann í Hamborg. Hann nefndi að nemandi í tæknifræði fengju ekki nægan stuðning frá atvinnulífinu í náminu í Þýskalandi þar sem verksmiðjur væru tiltölulega fáar og iðnaður fábreyttur og bætti við að atvinnulífið væri ennþá fábreyttara á Íslandi. Hann nefndi einnig að á Íslandi væri hlutfallið á milli verkfræðinga og tæknifræðinga öfugt við það sem þekktist í Þýskalandi eða einn tæknifræðingur á hverja fjóra verkfræðinga.⁴⁹⁴ Hann tók reyndar ekki tillit til þess í útreikningum sínum að margir vélstjórar hér á landi sinntu störfum tæknifræðinga í verksmiðjum og orkuverum. Það var sérstafa íslenskra vélstjóra og dregur vel fram hve þeir voru mikilvægir í íslensku atvinnulífi.

Gunnar Bjarnason var ósammála álitum Schmidt og sagði íslenskan tækniskóla styrkja atvinnulífið í landinu. Hann nefndi einnig að það væri tímasparnaður og hagræðing fyrir marga vélstjóra sem ætluðu sér í tæknifræðinámi síðar meir.⁴⁹⁵ Haustið 1961 skipaði þáverandi menntamálaráðherra, þá Gunnar Bjarnason, Finnboaga Rút Valdimarsson og Ásgeir Pétursson í nefnd sem átti að endurskoða tæknimenntun í landinu. Þann 25. mars lagði menntamálaráðherra síðan fram stjórnarfrumvarp um stofnun tækniskóla. Samkvæmt 6. grein frumvarpsins átti skólinn að starfa í fimm deildum og var ein þeirra vélstjóra-

492 Þ.Í. AB/1, ör. 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 7. janúar 1961.

493 Þ.Í. AB/1, ör. 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 10. mars 1961.

494 Morgunblaðið 9. september 1961, bls. 9.

495 Morgunblaðið 26. september 1961, bls. 6.

Svo er nú komið, að með öllu er ófullnægjandi að reka Vélskólann áfram á þeim grundvelli, sem hann hefur verið rekinn hálftrar aldar skeið.⁴⁹⁶ Vélstjórafélag Íslands mótmælti frumvarpinu harðlega.

...viljum við lítillga ræða um skóla vélstjórastéttarinnar. Er okkur lítt skiljanlegt hversvegna verið er að flækja hann inn í menntamál tæknifræðinga. Reyndar var nefndinni á sínum tíma falið að gera tillögur um vélstjórnám og úrbætur til að laða fleiri unga menn í vélstjórastarf. Tillögur nefndarinnar á því sviði hafa þó ekki sést og samstarf við vélstjórastéttina um það ekkert verið.⁴⁹⁷

Þessi harðorða ályktun hafði sín áhrif og eftir umræður í þinginu var ákvæðið í 6. greininni um að Vélskólinn yrði hluti af nýjum tækniskóla, fellt úr gildi.⁴⁹⁸ Enn um sinn var þó margt óleyst í menntamálum vélstjóra. Eftirfarandi bréf Vélstjórafélagsins til Gylfa Þ. Gíslasonar menntamálaráðherra frá 14. desember 1963 sýnir alvöru málsins:

Vér viljum leyfa oss að minna yður á, að vér höfum þrívægis gengið á yðar fund og óskað eftir að nefnd yrði skipuð til athugunar á menntakröfum og atvinnuréttindum vélstjórastéttarinnar. Bentum vér á að heppilegast væri að skipa þessa nefnd þeim mönnum, er beinan þátt eiga í starfi og kennslumálum stéttarinnar. Töldum vér að best færi á því, að hver eftirtalinna aðilja ætti einn fulltrúa í nefndinni, Vélstjórafélag Íslands, Mótórvélstjórafélag Íslands, Fiskifélag Íslands, Vélskólinn í Reykjavík (einn af vélfræðikennurum skólans) og Menntamálaráðuneytið.



**Vélasalur
Tækniskólans.
Fjögurra strokka
díselvél með
álagsbremmsu**

496 *Alþingistiðindi*, 1962, A deild, bls. 1394-1396.

497 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/14, ör 6. Ódagsett bréf til menntamálanefndar efrri deildar Alþingis.

498 *Alþingistiðindi*, 1962, A deild, bls. 1804.

Frá menntamálaráðuneytinu bentum vér á tvo góða menn, sem þekkja vel vélstjórastarfið og eru báðir miklir vinnumenn og sanngjarnir, þeir Jón Þorsteinsson alþingismaður og Gunnar Vagnsson fulltrúi. Í samtölum við yður hafið þér ávallt tekið þessu vel og lofað að skipa nefndina, en enn hefur ekkert skeð. Vér viljum nú fá ákveðið svar við því, hvort þér ætlið að skipa nefndina eða ekki. Teljum vér tvær vikur nægan frest til framkvæmda í þessu máli.

Beri sá frestur ekki árangur, mun Vélstjórafélagið leita eftir því við ákveðna alþingismenn, að þeir flytji á Alþingi tillögu um að láta endurskoða menntun og réttindi vélstjórastéttarinnar, og kjósa nefnd af þinginu til að undirbúa þetta mál í samræmi við ákvæði gildandi laga, er samþykkt voru á Alþingi hinn 29. maí 1958, en samkvæmt þeim átti þessu verki að vera lokið fyrir næsta reglulegt Alþingi, það er þing það er saman kom í október sama ár.⁴⁹⁹



Kennarar Vélskólans

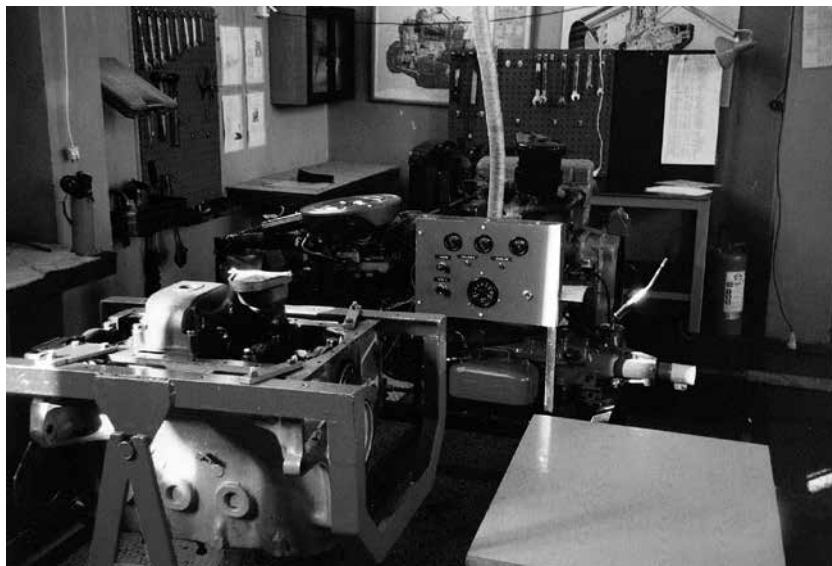
Þessar hugmyndir um að breyta Vélskólanum í tækniskóla flæktust í raun inn í önnur og „praktískari“ mál sem vörðuðu skipulag verknámsins sem krafist var áður en formlegt vélstjóranám myndi hefjast. Forvígismenn Vélskóla Íslands höfðu vaxandi áhyggjur af minni aðsókn nemenda í skólann. Skólaárið 1958- 1959 voru nemendurnir 44 en einungis 22 skólaárið 1962-1963.⁵⁰⁰ Þetta þótti ýmsum öfugsnúið: „Hvar sem litið er í atvinnulífið þá vantar vélstjóra. Það fyrirfinnst varla það skip í flotanum að ekki séu þar undanþáguvélstjórar: Orkuver, verksmiðjur o.m.fl. vantar vélstjóra. Hvað veldur þessu?“⁵⁰¹

499 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/ 15, örk 5. Bréf dagsett 14. desember 1963.

500 *Alþingistiðindi* 1962, A deild, bls. 1396.

501 Guðmundur Pétursson, „Hvernig fáum við fleiri vélstjóraefni?“, *Sjómanna blaðið Víkingur*, 4. tbl. 25. árg., bls. 108.

Ýmsum þótti margt ábótavant í kennslunni. Sérstaklega var mönnum umhugað um að bæta smíðanámið sem þótti einhæft og ekki í takt við tímann. Á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins þann 15. nóvember 1960 kynnti Gunnar Bjarnason hugmyndir sínar um að hagnýta verknámsdeildir gagnfræðastigsins til undirbúnings námi í Vélskólanum. Þar skipti mestu að koma á tengslum á milli verknámsbrauta gagnfræðastigsins og Vélskólans.



Vélahlutur og fjær er bílvél með gírkassa

⁵⁰² Það þótti mikilvægt að verknámsnemendur þess skólastigs ættu rétt á viðbótarnámi sem veitti rétt til inngöngu í formlegt vélstjóranám án þess að ljúka fjögurra ári námi í járnsmíði á verkstæðum eins og krafist var.⁵⁰³ Það þótti brýnt að unglingar kæmst sem fyrst í iðnmámið eftir að unglínganámi lyki eða þegar þeir væru 15 eða 16 ára. Verkstæðin vildu ekki taka þá fyrr en 17 eða 18 ára og voru jafnvel treg til að stofna til samnings við þá ætluðu þeir sér í vélstjórnarnám. Hallgrímur Jónsson kvað sér hljóðs vegna þessa ástands. „Það er fullkominn misskilningur, og engum til góðs, að halda unglíngum frá verklegu námi eins og nú er gert. Séu aðstæður góðar, er best að byrja á því sem fyrst, það er engu að síður þroskandi en hið bóklega“⁵⁰⁴ Örn Steinsson formaður félagsins hafði einnig varað við því að dregið yrði verknáminu í grein í *Sjómannablaðinu Víkingi* árið 1961. Hann benti meðal annars á að eftir lagabreytingarnar um menntun vélstjóra í Danmörku árið 1958 fylgdu áfram kröfur um fjögurra ára ið nám og sveinspróf. Hann tók einnig fram að vildu menn fá „svokölluð“ meiri vélstjórnarréttindi í Þýskalandi (6000 hestöfl) þá þyrftu þeir að ljúka verklegu fjögurra ára námi á sérstökum vélaverkstæðum sem framleiddu vélar, s.s. díselvélar, gufuvélar, dælur, loftpressur og kælivélar. Eftir það þyrftu nemendur að sækja svonefnda „Ingenieurschule“ í 18 mánuði.⁵⁰⁵ Þessar ábendingar höfðu lítil áhrif. Hvort sem það var vegna lítilla undirtekta í ráðuneytinu eða sinnaskipta létu Gunnar og nefndarmenn hans breytingar á verknáminu liggja hjá garði og einbeittu sér næstu misserin að því að breyta að Vélskólanum í tækniskóla, eins og þegar er komið fram. Það var krókur sem tafði nauðsynlegar umbætur á starfi skólans.

502 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 15. nóvember 1960.

503 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/14, örk 2. Bréf dagsett 20. febrúar 1963. Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 3. mars og 30. nóvember 1962. Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 28. janúar 1963.

504 Hallgrímur Jónsson, „Fræðslumál vélstjórnarmanna“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 1-2. tbl. 24. árg., bls. 32.

505 Örn Steinsson, „Kennslumál vélstjóra“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 9. tbl. 23. árg., bls. 235.



**Olíuverk á rannsóknarstofu
Vélskólans**

Það var í mörg horn að líta þegar kom að menntun vélstjóra. Sérstaklega þótti þekking íslenskra vélstjóra á kælivelum vera ábótavant. Þegar umræða um lögvarin réttindi vélstjóra í landi komst á árið 1962 sendi stjórn mótórvélstjóra ítarlega greinargerð um málið:

... þar sem kennsla í meðferð kælivéla eru að voru álitit það lítil, bæði hjá Vélstjóráskóla Íslands og námskeiðum Fiskifélags Íslands, að hún ein nægir engan veginn til þess að menn geti með þá fræðslu eina gengið beint inn í frystihús til starfs sem fullgildir gæslumenn við frystivélar,

Til viðbótar sagði í skýrslunni:

er ekki annað hægt að segja en furðulegt sinnuleysi hafi ríkt hjá því opinbera, um sköpun skilyrða fyrir öflugar þekkingar fyrir þá menn er annast gæslu kælikerfa ekki síst þegar þess er gætt að undir störfum þessara manna er komin að verulegu leiti meðferð stórs hluta af útflutnings verðmætum þjóðarinnar.⁵⁰⁶

Loks komst skriður á menntamál vélstjóra árið 1964 þegar Gylfi Þ. Gíslason menntamálaráðherra skipaði aftur nefnd til athugunar á mennta- og atvinnuréttindum þeirra. Nefndarmenn einbeittu sér þó aðallega að því að undirbúa nemendur skólans sem best undir sjómennsku eins og eftirfarandi álit sýnir: „að aðalkennsla í Vélskólanum fjallar um mótora díselvélar og aðrar tegundir, enda eru eimvélar að hverfa úr skipaflota landsmanna. Eimvélafræði er þó kennd þar áfram, með tilliti til þeirra skipa sem enn nota slíkar vélar (togarar), svo og væntanlegra túrbínu skipa“. Hér má einnig nefna að hluti nefndarmanna og kennarar Vélskólans fóru í kynnisferð til Oslóar í apríl 1964 og kynntu sér helstu nýjungar í vélstjórnarnámi í borginni og skoðuðu meðal annars Akers Verft skipasmíðastöðina;

Þar var tekið á móti okkur, „skipt í tvo hópa, fylgt okkur um allt fyrirtækið. Þetta var mjög ánægjulegt og fróðlegt. Við sáum skip í smíðum, 2000 hestafla díselvél, einnig í smíðum, automatíska logskurðarvél, rafsuðuvél, mikilvirk tæki og allt mögulegt. Held að allir hafi verið mjög ánægðir með förina, enda stór fróðleg og skemmtileg. Sá er fylgdi okkur var mjög góður guide, talaði hátt og skýrt.⁵⁰⁷

Formaður skólanefndarinnar frá 1964 var Jón Þorsteinsson alþingismaður. Nefndin var skipuð eftirtöldum mönnum: Gunnari Bjarnasyni skólastjóra frá Vélskólanum,

⁵⁰⁶ Þ.Í. Mótórvélstjórnun Íslands. Bréfasafn. H/1, ör 1. Bréf dagsett 18. apríl 1962.

⁵⁰⁷ Þ.Í. Vélskóli Íslands. D/1, ör 3.



Endurmenntunarnámskeið við Vélaskóla Íslands árið 1968

Guðmundi Péturssyni vélstjóra frá Vélstjórafélagi Íslands, Jóni S. Péturssyni vélstjóra frá Mótórvélstjóra félagi Íslands og Magnúsi J. Magnússyni forstöðumanni mótornámskeiðanna frá Fiskifélagi Íslands. Skömmu eftir að nefndin hóf störf tók varamaður Jóns S. Péturssonar, Halldór Guðbjartsson, sæti í nefndinni. Einnig starfaði Örn Steinsson í nefndinni um nokkurra vikna skeið í fjarveru Guðmundar Pétursson.⁵⁰⁸

Þegar henta þótti upplýsti Guðmundur Pétursson stjórn Vélstjórafélagsins um vinnu nefndarinnar og stjórnin brást við og kom athugasemdum áfram til hennar.⁵⁰⁹ Nefndin hélt alls 33 fundi frá byrjun mars 1964 til marsloka 1965. Hún hafði tvíþætt hlutverk, annarsvegar að setja saman frumvarp til laga um skipan vélstjórnarmenntunar í landinu og hinsvegar að semja frumvarp um atvinnuréttindi vélstjóra eftir því sem fyrra frumvarpið sagði til um. Í fyrra tilvikinu var nauðsynlegt að fella sem best saman iðnámið og hið eiginlega vélstjórnarnám.

Það fylgdi frumvarpinu að krafist var sveinsprófs í vélvirkjun til 4. stigs réttinda. Áður var krafa um fjögurra ára starfstíma á verkstæði í „einhverri grein járníðnaðarins.“⁵¹⁰



508 *Alþingistíðindi*, 1965, A deild, bls. 164-165.

509 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 11. nóvember 1964.

510 Franz Gíslason, *Vélstjórnarmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 133.

Fundargerðir VSFÍ sýna að nokkurrar óánægju gætti með að einungis var gert ráð fyrir sveinsprófi í vélvirkjun og var jafnhliða meðal annars bent á mögulegt sveinspróf í rennismíði og einnig þótti námstíminn á 4. stiginu of skammur.⁵¹¹

Nefndinni þótti mikilvægt að breyta fyrirkomulagi mótornámskeiðanna, þau voru orðin „blindgata í kerfinu“.⁵¹² Það má sjá af frumvarpinu að reynt var að bregðast við þessum. Í 1. grein sagði:

Stig, námskeið á vegum Vélskóla Íslands, námstími 5 mánuðir.

Stig, 1. bekkur vélskólans, námstími 8 og hálfur mánuður.

Stig, 2. bekkur vélskólans, námstími 8 og hálfur mánuður.

Stig, 3 bekkur vélskólans, námstími 7 mánuðir.

Námsgreinar í fyrsta bekk voru: Íslenska, danska, enska stærðfræði, vélfræði verkleg og bókleg, kælitækni, eðlisfræði, vélteikning, smíðar, rafmagnsfræði verkleg og bókleg, hjúkrunarfræði, kennsla í meðferð og umhirðu talstöðva, dýptarmæla, radar-tækja, miðunarstöðva og fiskileitartækja. Námsgreinar í öðrum bekk voru: Íslenska, danska, enska, þýska, stærðfræði, vélfræði verkleg og bókleg, eðlisfræði, vélteikning, smíðar, burðarþolsfræði, rafmagnsfræði verkleg og bókleg, kælitækni og bókfærsla. Námsgreinar í þriðja bekk voru: Enska, þýska, stærðfræði, vélfræði verkleg og bókleg, efnafræði, vélteikning, eðlisfræði, rafmagnsfræði og vatnsvélafræði, verkleg og bókleg.⁵¹³



Kennarar Vélskólans í vettvangsferð í Noregi árið 1965

511 Þ.Í. AB/1, örð 2. Stjórnarfundir Vélstjórafélags Íslands 7. september og 11. nóvember 1964. Þ.Í. AA/1, örð 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 16. nóvember 1964.

512 Franz Gíslason, *Vélstjóramenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 130.

513 *Alþingistíðindi*, 1965, A deild, bls. 1071.

Frumvarpið um Vélskóla Íslands var samþykkt sem lög frá Alþingi 28. apríl 1966. Löggin fólu í sér róttækustu breytingar á vélstjórmenntun á Íslandi frá upphafi. Þetta voru tímamót. Það hafði tekist að samræma réttindi allra vélstjóra og nú var tækifæri til að horfa til framtíðar og efla vélstjórakennslu í landinu.

Hvert námstig var grundvöllur ákveðinna atvinnuréttinda. Vélstjórnarnám til 1. stigs svaraði til minna prófs Fiskifélags Íslands, vélstjórnarnám 2. stigs svaraði til meira prófs Fiskifélags Íslands, vélstjórnarnám 3. stigs svaraði til vélskólanáms án rafmagnsdeildar og vélstjórnarnám 4. stigs með sveinsprófi í vélvirkjun svaraði til þriggja ára náms í Vélskólanum ásamt námi í járnsmíði. Þeir sem lokið höfðu hinu minna prófi fengu réttindi sem svaraði öðru stigi og þeir sem höfðu lokið hinum meiri réttindum héldu sínum réttindum sem svaraði öðru stigi.⁵¹⁴ Í frumvarpinu fylgdu nákvæmar lýsingar á réttindum einstakra vélstjóra eftir menntun og voru skipin flokkuð í fiskiskip, flutningskip, farþegaskip með mismunandi vélarstærð. Þar þótti mikilvægt að sýna nákvæmni.



Vélasalur Vélskólans til sýnis á Skrufudegi

Í greinargerð með hinu nýja frumvarpi um atvinnuréttindin sagði:

Í gildandi lögum um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum nr. 66 frá 1946 með áorðnum breytingum samkvæmt lögum nr. 47 frá 1958 og lögum nr. 35 frá 1961, er að finna þær reglur, sem nú gilda um atvinnuréttindi vélstjóra við siglingar. Þessar reglur eru nú að ýmsu leyti úreltar, bæði vegna þess að hestaflafjöldi véla í skipum hefur mjög aukist frá því nógildandi lög voru sett, og að skipa með gufuvéla gætir sífellt minna. Að öðru leyti eru þessar reglur flóknar og ósanngjarnar. Nefndin hefur því við samningu frumvarpsins reynt að byggja upp reglur, sem eru skipulegri og meira við hæfi nútímans,⁵¹⁵

Eftir lagabreytingarnar árið 1966 gátu nemendur sem lokið höfðu sveinsprófi áður en þeir hófu nám í skólanum einnig farið „gömlu leiðina“. Þeir gátu hafið nám strax á 2. stigi (hinum gamla fyrsta bekk) og voru því undanþegnir námi í iðnskólagreinum. Þeir voru saman í svokölluðum „sveinabekkjum“ allt þar bekkjakerfið var afnumið árið 1981 og tekið upp áfangakerfi.⁵¹⁶ Það fylgdi lögunum árið 1966 að skipuð var skólanefnd við Vélskólann.

⁵¹⁴ Alþingistiðindi, 1965, A deild, bls. 165.

⁵¹⁵ Alþingistiðindi, 1965, A deild, bls. 165

⁵¹⁶ Franz Gíslason, *Vélstjórmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 153.

Samkvæmt tilskipun menntamálaráðherra frá janúar 1967 voru eftirfarandi skipaðir aðalmenn nefndarinnar: Bárður Daníelsson verkfræðingur (án tilnefningar), Guðmundur Pétursson vélstjóri, skipaður af Vélstjórafélagi Íslands, Sveinn Jónsson vélstjóri, skipaður af Mótórvélstjóra félagi Íslands, Már Elísson skrifstofustjóri, skipaður af Fiskifélagi Íslands og Viggó Maack verkfræðingur, skipaður af Vinnuveitendasambandi Íslands. Varamenn voru Jón Hjaltsted vélstjóri af hálfu Vélstjórafélags Íslands, Daníel Guðmundsson vélstjóri af hálfu Mótórvélstjórafélags Íslands og Þórður Gröndal af hálfu Vinnuveitendasambands Íslands.⁵¹⁷ Nefndinni var ætlað að fylgjast með rekstri skólans og hafa eftirlit með kennslutilhöggun og námsefni. Jafnframt var henni ætlað að úrskurða um hvort skilyrðum til inntöku í skólann væri fullnægt. Framan af hélt nefndin sig nokkuð til hlés þegar kom að starfsemi skólans. Guðmundur Pétursson fulltrúi Vélstjórafélags Íslands nefndi í því sambandi að nauðsynlegt væri að nefndin „væri virkari í störfum“ og nefndarmenn sýndu að þeir vildu hafa áhrif á stefnumótun skólans. Það gekk síðan eftir næstu árin. Á vormisseri árið 1968 var í fyrsta skipti boðið upp á nám í öldungadeild fyrir þá menn sem höfðu lengi starfað sem vélstjórar á fiskiskipaflotanum og áratugum fyrr höfðu lokið vélfræðikennslu til 1. stigs hjá Fiskifélagi Íslands. Þau réttindi úreltust fljótt á þessum árum þar sem 1. stigið veitti réttindi á bátum með 500 hestafla vélarstærð. Hinsvegar voru flestir bátar á þessum tíma með 800-1000 hestafla vélarstærð. Náms tíminn var einungis tveir mánuðir og var reynt að kynna nemunum helstu nýjungar í vélfræði, rafmagnsfræði og kælitækni, ásamt rafsúðu og logsúðu. Vorið 1968 bauð skólinn ásamt Fiskifélaginu upp á námskeið fyrir starfandi vélstjóra og starfsmenn vélaverkstæða varðandi notkun vökvaknúinna tækja, há- og lágþrýsting og loftstýritækni. Vökvabúnum tækjum hafði verið komið upp í vélasal skólans og vonuðu forvígismenn skólans að áframhald yrði á slíkum námskeiðum.⁵¹⁸ Námskeiðin héldu síðan áfram næstu árin.⁵¹⁹

Í hönd fór endurreisn togaraflotans og mikilsverðar tæknibreytingar þannig að jaðraði við byltingu .s.s. ný spil, kraftblökk, fiskileitartæki og fleira sem gerði verkum að aukin krafa var um að starfandi vélstjórar sæktu sér endurmenntun. Einnig var áriðandi að dagskólanemendur sem ætluðu sér að gera vélstjórn að ævistarfi hefðu sem bestan grunn til að takast á við fjölbreytt störf. Haustið 1968 var í fyrsta skiptið boðið upp á kennslu í stýritækni í almenna dagskólanum, kennslugrein sem þegar hafði rutt sér rúm á hinum Norðurlöndunum:

517 Það var ákveðið síðar hverjir yrðu varamenn Bárðar Daníelssonar og Márs Elíssonar. Þ.Í. H/2, örkr 3. Stjórnarfundur Mótórvélstjórafélags Íslands 21. janúar 1967.

Eftir að vélstjórafélagin voru sameinuð árið 1968 hafði Vélstjórafélagið tvo aðalmenn. Frans Gíslason, *Vélstjórnarmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 149.

518 Höf. Ókunnur, „Námskeið í vökvatæknibúnaði“, *Sjómanna blaðið Víkingur*, 5. töl. 31. árg., bls. 165.

519 Örn Steinsson, „Velheppnuð námskeið vélstjóra“, *Sjómanna blaðið Víkingur*, 6. töl. 35. árg., bls. 218.

Að stýra er sama og nefnt er á erlendu máli að „regulera“ þ.e. að auka eitthvað (hraða, hitastig, þrýsting, o.s.frv.) minnka það, ræsa eða stöðva. Stýritækni felur þá í sér í aðferðir til að láta eitthvað stýra einhverju öðru. T.d. getur hitastig eða þrýstingur haft áhrif á rennsli o.s.frv. á ýmsan hátt. Hægt er að hafa handstýringu og stýrir þá maðurinn atburðaröðinni í samræmi við þær upplýsingar sem hann fær með því að gá á t.d. mælitæki. Hægt er einnig að láta vísun mælitækisins valda stýrisáhrifum og er þá komin sjálfvirkni.⁵²⁰

Á árinu 1974 var síðan gengið frá reglugerð sem sagði að Vélskólanum væri heimilt að kenna allar bóklegar greinar vélvirkjanáms þannig að við lok 4 stigs veitti skólinn burtfararskírteini iðnskóla í vélvirkjun fyrir þá sem staðist höfðu próf. Regluferðinni var ætlað að koma öllu starfi skólans í fastara form eftir að lögin um Vélskólann voru sett árið 1966.⁵²¹

Það bar nokkuð á því að sá tækjabúnaður sem skólinn hafði yfir að ráða væri úr sér genginn og því tæpast boðlegur til kennslu. Það mátti rekja þetta til lítilla fjárveitinga af hálfu ríkisins en á móti kom að einkaaðiljar og framleiðendur styrktu skólann eftir mætti. Haustið 1977 voru gamlar vélar fjarlægðar úr vélasalnum og fékk skólinn stóra Caterpillarvél frá Heklu til umráða. Jafnframt gaf vélaverkstæði Björns og Halldórs hf. í Reykjavík nýja 210 hestafla Cummingsvél til notkunar. Einnig má nefna að sama haust flutti Tækniskólinn í nýtt húsnæði og voru stofurnar sem fyrrnefndur skóli notaði til kennslu nú nýttar undir tæki Vélskólans til efnamælinga og olíurannsókna.⁵²²

Haustið 1977 var einnig svokallað annakerfi tekið upp. Þá var náminu skipt upp í tvær jafnlangar annir og því fylgdi að skólinn hófst fyrr að haustinu og lauk að sama skapi fyrr um vorið. Á þessum árum festi svonefnd starfsvika sig í sessi í skólastarfinu. Þá fara nemendur í náms- og kynnisferðir undir leiðsögn kennara í ýmis fyrirtæki og stofnanir, s.s. smiðjur og verkstæði, Hitaveitu Reykjavíkur, Sementsverksmiðjuna á Akranesi, Áburðarverksmiðjuna, Rannsóknarstofu iðnaðarins að Keldnaholti, Landhelgisgæsluna, Sogsvirkjun, Veðurstofuna, Árnastofnun og Þjóðminjasafnið. Einnig má nefna Skrufudaginn sem átti sér langa hefð innan skólans. Þá geta gestir og gangandi kynnst sér vinnu nemenda og væntanlegir nemendur geta kynnst skólann. Hefð er fyrir því að kvenfélagið Keðjan sjái um veitingar og yfirleitt fjölmenna



**Halldór Svanmundur
Þorbergsson við
kennslu í skólastofu
Vélskóla Íslands**

520 Höf. Ókunnur, „Vélskóli Íslands“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 9-10. töl. 30. árg., bls. 307.

521 Höf. Ókunnur, „Vélskóla Íslands sagt upp“, *Ægir*, 10. töl. 67. árg., bls. 194.

522 Höf. Ókunnur, „Frétt frá Vélskóla Íslands“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 9. töl. 39. árg., bls. 319. Reyndar urðu nokkrar tafir vegna fjárskorts á að vélarnar kæmst í gagnið. *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 5. töl. 40. árg., bls. 202.



Guðný Lára Petersen

gamlir nemendur í skólann þennan dag.⁵²³ Tímamót urðu við útskrift á vormisseri árið 1978 þegar fyrsta konan útskrifaðist með vélstjórnarréttindi, Guðný Lára Petersen. Guðný lauk námi sínu með sóma. „Vonandi verður þetta fordæmi hennar og glæsilegur árangur til þess að hvetja kynsystur hennar til að njóta jafnréttis jafnt á þessu sviði sem öðrum, en að sjálfsgöðu er skólinn opinn jafnt stúlkum sem piltum.“⁵²⁴ Vissulega voru fáar konur sem sóttu skólann í kjölfarið. En þær sem það gerðu brutu blað og voru ungum stúlkum fyrirmynd. Ein þeirra var Rannveig Rist sem sagði í viðtali við *Sjómannablaðið Víking* árið 1985 að áhugi á sjómennsku hefði dregið sig að náminu. Þá fannst henni einnig jákvætt að vélstjórnarpróf veitti einnig starfsréttindi í „landi“ ólíkt því t.d. að vera stýrimaður.

Auk þess vissi ég að það væri náttúrulega ekki verra, ef ég færi síðan úti verkfræðina, að hafa verklega reynslu. Sama bjóst ég við að væri upp á teningnum í vélsmiðjunni, ég sá fyrir mér, af því ég er stelpa, að ég yrði til að byrja með aðallega höfð í að sópa gólfíð og laga kaffi meðan strákarnir gengu strax í alvöru störf. Endirinn varð samt sá, að ég „kláraði smiðjuna“ sem svo er kallað. Áður en ég komst á sjóinn. Þá taldist ég vera orðin vélvirki,⁵²⁵

Í upphafi níunda áratugarins var vélstjóramenntunin í mikilli deiglu eins og framhaldsmenntun í landinu almennt. Í frumvarpsdrögum um framhaldsskóla var gert ráð fyrir því að nemendur gætu hafið nám í Vélskólanum strax að loknum grunnskóla, eða 15-16 ára. Þar þótti ýmislegt athugavert. Samkvæmt þágildandi lögum um nám í Vélskólanum var nemendum fyrst við 17 ára aldurinn heimil innganga í skólann. Það þótti ekki gott að breyta því þar sem ýmsir töldu að nemendur yrðu ekki eins vel undirbúnir undir námið og jafnvel ekki tilbúnir að marka sér námsbraut til framtíðar og til að draga úr brottnámi í Vélskólanum var álitid heppilegra að nemendur tækju smíðahluta námsins í undirbúningsdeildum iðnskólanna eða vélstjórn til 1. stigs í fjölbrautaskólunum.⁵²⁶ Þau sjónarmið voru einnig á lofti að óheppilegt væri að missa 1. stigið út úr Vélskólanum, það væri afturför því hann ætti að vera höfuðvígi vélstjórnarmenntunar í landinu.⁵²⁷ Á þessum tíma komu upp umræður um að allir sem lykju vélstjórnarprófi hefðu sama starfsheiti án þess að tekið væri tillit til þess námstigs sem lokið var því mikill munur væri á því námi sem byggði að baki, eða allt frá nokkrum mánuðum til sjö ára.

523 Höf. ókunnur, „Skólaslit Vélskóla Íslands“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 5. töl. 40. árg., bls. 201.

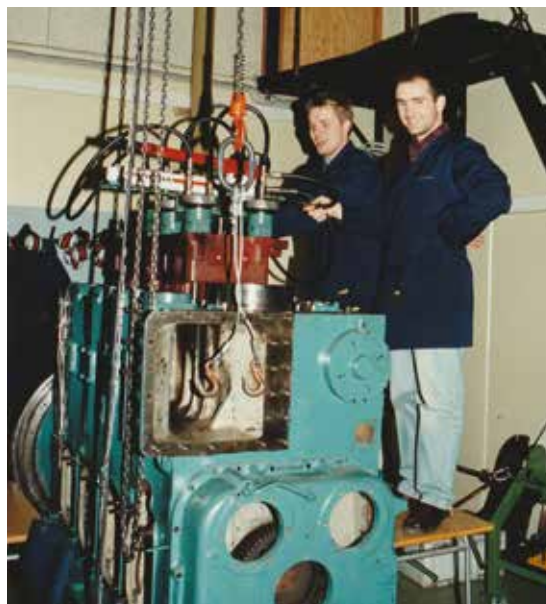
524 Höf. ókunnur, „Skólaslit Vélskóla Íslands“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 5. töl. 40. árg., bls. 201.

525 Illugi Jökulsson, „Ég er bara vélstjóri“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 11-12. töl. 47. árg., bls. 9.

526 Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 3. júlí 1980.

527 Þ.Í. E/4. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands á árinu 1980, bls. 6.

Eftir nokkrar umræður var lýsti stjórn félagsins því yfir að eðlilegast væri að þeir sem lokið hefðu öllum Vélskólanum að viðbættu sveinsprófi í viðurkenndri málmiðnaðargrein, fengju lögvernduð réttindi til að nefna sig vélfræðinga. Málið kom til kasta Alþingis. Árið 1980 sendi þáverandi menntamálaráðherra Ingvar Gíslason frá sér greinargerð með frumvarpi sem hann lagði fram um vélstjórnarnám, þar sem m.a. segir „að eðlilegt sé að greina á milli manna sem nú heita einu nafni vélstjórar, og það sé eðlilegt að greina þar á milli með sérstöku starfsheiti fyrir þá sem lokið hafa lengstu skólanámi. Eins og menn vita er fullt vélstjórnarnám mjög langt nám, það jaðrar við það að vera eins og lengsta framhaldsskólanám eða háskólanám, og er því mjög eðlilegt að þarna sé gerður nokkur munur á“. Ingvar nefndi einnig að orðið, vélfræðingur væri ekki nýtt í málinu og hafi það áður fyrr verið notað um menn sem nú á dögum væru nefndir tæknifræðingar.⁵²⁸



Einn liður í breytingunum var að koma á áfangakerfi í skólanum. Haustið 1980 skipaði Ingvar Gíslason menntamálaráðherra eftirtalda í nefnd til að yfirfara skipulag þess: Björgvin Þ. Jóhannesson settur skólameistari Vélskólans, Ólafur Ásgeirsson skólameistari Fjölbautaskólans á Akranesi, Þorgrímur Stefánsson vélskólakennari og Ingvar Ásmundsson sem var formaður nefndarinnar. Snemma árs 1981 setti menntamálaráðherra aðra nefnd á laggirnar til að vinna að skipulagningu áfangakerfis fyrir allt vélstjórnarnám í landinu. Í nefndinni sátu fyrrnefndir Björgvin Þ. Jóhannesson, Ólafur Ásgeirsson og Ingvar Ásmundsson (formaður) ásamt Birni Kristinssyni forstöðumanni og Hauki Árnasyni tæknifræðingi.



Í álitinu gerði nefndin ráð fyrir tveimur meginnámsleiðum:

1. Námsleið þar sem tekið er fullt tillit til núverandi laga nr. 67, 1966 um Vélskóla Íslands.
2. Námsleið þar sem gert er ráð fyrir því að væntanlegir nemendur leggi leið sína í gegnum grunn- og framhaldsdeildir iðn- og fjölbautaskóla (málmiðnaðardeildir).⁵²⁹



Rannsóknarstofa
Vélskólans

Nefndin skilgreindi námsbrautir með þeim áföngum sem tengdust hverju réttinda- stigi. Þar ber helst að geta mikilvægrar vinnu Björgvins Þ. Jóhannessonar tækni- fræðings og setts skólameistara Vélskólans. Hann skipulagði áfanga í vélfræði, kæli- tækni, stilli- og stýritækni, burðarþolsfræði og vélstjórn. Einnig má nefna Eggert Gaut

⁵²⁸ Alþingistiðindis, 1980, B-deild, dálkur 146.

⁵²⁹ Þ.Í. E/A. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1982, bls. 6.

Gunnarsson kennara sem skipulagði áfanga í rafmagnsfræði og skyldum greinum.⁵³⁰ Þeir fylgdu þessu eftir með útgáfu á námsbókum fyrir nemendur Vélskólans. Þessar breytingar gerðu skólayfirvöldum mögulegt að efla þá endurmenntun sem skólinn bauð upp á. Vorið 1983 voru fyrrnefndar námsgreinar í boði fyrir vélstjóra sem höfðu áunnið sér réttindi á 4 stigi vélstjórnar. Ekki þótti veita af að bjóða starfandi réttindamönnum upp á þessi námskeið vegna örra tæknibreytinga.⁵³¹

Ekki þótti veita af að bjóða starfandi réttindamönnum upp á þessi námskeið vegna örra tæknibreytinga.⁵³² Annar hópur voru vélstjórar sem fengið höfðu undanþágu til starfa. Stjórn Vélstjórafélagsins og skólayfirvöld unnu saman að því að halda réttindanámskeið fyrir þennan hóp vorið 1984. Á árinu voru einnig haldin námskeið í Ólafsvík, Stykkishólmi, Ísafirði, Hólmavík, Akureyri, Húsavík, Vestmannaeyjum og Keflavík og luku alls um 100 manns þessum námskeiðum.⁵³³ Vegna þessara námskeiða voru nokkrar krytur á meðal dagskólanema þar sem þeim þótti ósanngjarnt að nemendur á þessum stuttu námskeiðum fengju fullgildi réttindi og nefndu í því sambandi dagskólanámið til samanburðar. Hér þurfti hinsvegar að taka tillit til áralangrar reynslu réttindalausum manna á sjó og vilja Vélstjórafélagsins og yfirvalda að draga úr undanþágubeiðnum til vélstjórnar. Það jók atvinnu möguleika þeirra síðarnefndu og tryggði betur öryggi áhafna og skipa. Þáverandi formaður, Helgi Laxdal, fór ófáar ferðirnar í Vélskólann og út á land um þetta leyti og ræddi við nemendur og reyndi að sannfæra þá um réttmæti þessarar stefnu skólayfirvalda og félagsins.⁵³⁴ Aftur á móti kom einnig til þess að nemendur færu á skrifstofu VSFÍ og á fundi félagsins og báru fram að áhugi á skólagöngu væri ekki glæddur með þessum aðgerðum. Þeir nefndu dæmi um að hásetar sem skipstjórar höfðu skráð sem 3 vélstjóra fengju vélstjóra réttindi án þess að hafa starfað í vélarúmi og án skólasóknar.

Ekki er hægt að minnst á skólamála á þessum árum nema að nefna tölvubyltinguna. Þann 9. janúar 1977 funduðu vélstjórar sem störfuðu í orkuverum. Þar kvaddi Oddur Dagbjartsson sér hljóðs og nefndi hversu mikilvægt væri að Vélstjórafélagið og Vélskólinn ynnu saman að því að móta tölvunámskeið fyrir vélstjóra í verunum.⁵³⁵ Á næstu árum átti tölvutæknin eftir að taka stórstígum framförum og skólaárið 1982-1983 voru tölvur fyrst nýttar við kennslu í Vélskólanum. „Ég held að tölvur eigi eftir að verða ósköp venjulegur hlutur um borð í fiski- og kaupskipum innan nokkurra ára. Ef við ætlum okkur að halda í við nágrannaþjóðirnar verður svo að vera.“⁵³⁶ Þetta sagði Guðjón Ármann Eyjólfsson skólastjóri Stýrimannaskólans. Hann reyndist sannspár.

530 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1982, bls. 6-7.

531 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983, bls. 7.

532 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983, bls. 7.

533 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1985, bls. 18.

534 Viðtal við Helga Laxdal 5. júní 2015.

535 Þ.Í. AA/2 örk 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 9. janúar 1977.

536 Höf. ókunnur, „Tölvukennsla hafin í Stýrimannaskólanum og Vélskólanum“, *Sjómannaþláðið VÍkingur*, 4. tbl. 45. árg. bls. 53-54.



Nemendur við
Vélskóla Íslands.
Kennari er Einar Gísli
Gunnarsson

Hvað vélstjórn varðaði átti tölvutæknin eftir að skipta miklu máli fyrir allt eftirlit, viðhald og öryggi. Fleira var á döfinni. Á fundi Norræna vélstjórásambandsins (NMF) dagana 13. og 14. júní 1984 kom fram að við vélstjórakennslu á Íslandi væri ekki notaður „vélarrúmslíkir“ (vélarhermir). Af því tilefni hvatti NMF menntamálayfirvöld á Íslandi til þess „að hlutast til um að vélarrúmslíkir verði notaður við kennslu vélstjóraefna á Íslandi“.⁵³⁷ Ályktunin skipti sköpum. Vorið 1985 tók skólanefnd Vélskólans síðan ákvörðun um kaup á vélarhermi. Hermirinn var að nýrri gerð og með litaskjá og gat líkt eftir fjölbreytilegri búnaði en fyrri gerðir. Fjárveitingarnefnd Alþingis greiddi götu skólans við kaup á herminum og var hann tekinn í notkun í upphafi nýs skólaárs þá um haustið.⁵³⁸ Fljótlega eftir að hermar voru komnir í Vélskóla Íslands, Verkmenntaskóla Akureyrar og Stýrimannaskólann var stigið mikið gæfuspor þegar þessir skólar tóku sig saman og fengu það í gegn að búinn var til sérstakur liður á fjárlögum sem heitir hermar ríkisins. Þessi fjárlagaliður stendur síðan straum af kostnaði við upp-færslu hermanna. Í þessu máli gengu Björgvin Þ. Jóhannsson þáverandi skólameistari Vélskólans og Guðjón Ármann Eyjólfsson, skólameistari Stýrimannaskólans vasklega til verks og eiga vélstjórar þeim mikið að þakka varðandi þetta mál.⁵³⁹ Árið 1989 var bókasafn opnað á efstu hæð Sjómannaskólahússins þar sem ætlunin var að koma upp góðum safnkosti fyrir Sjómannaskólann í siglinga- og vélfræði ásamt lesaðstöðu fyrir nemendur. Árið eftir færði Kristján Aðalsteinsson skipstjóri bókasafninu veglega gjöf. Þar voru meðal annars öll helstu sjómannablöð landsins allt frá fyrstu árgöngum í vönduðu skinnbandi.⁵⁴⁰ Bókasafnið hafði mikilvægt hlutverk við menntun vélstjóra og ekki síður við endurmenntun þeirra. Einnig var bókakostur safnsins mikilvægur fyrir kennara Vélskólans. Á safninu mátti t.d. finna heildstætt safn danskra og norskra kennslubóka.

537 Helgi Laxdal var fulltrúi íslenskra vélstjóra á ráðstefnunni. Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjóraráðs Íslands fyrir árið 1984, bls. 15.

538 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjóraráðs Íslands fyrir árið 1985, bls. 18.

539 Árni Árnason, tölvupóstur 30. nóvember 2015.

540 Guðjón Ármann Eyjólfsson, „Gjöf til bókasafns Sjómannaskólans“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 4. töl. 52. árg., bls. 52.

Á næstu árum skipuðu ýmisskonar endurmenntunarnámskeið sífellt veigameiri sess þegar kom að menntun vélstjóra. Að námskeiðunum stóðu Vélskóli Íslands, Vélstjórafélagið og Landsambandi íslenskra útvegsmanna.

Þjörn Hersteinn Herbertsson starfsmaður VSFÍ var forstöðumaður nefnarinnar sem veitti námskeiðunum forstöðu. Ásgeir Guðnason var fulltrúi Vélskólans í nefndinni og Guðfinnur Johnsen tæknifræðingur fyrir hönd LÍÚ. Nefndararmenn



gáfu út ýmislegt kennsluefni til að efla þátttökuna á endurmenntunarnámskeiðunum sem snertu nýjungar í starfi vélstjóra og vélfræðinga og voru námskeið haldin víðsvegar um landið. Í byrjun árs 1999 var *Eftirmenntun vélstjóra* formlega stofnuð og áttu þar aðild Landsvirkjun, Rarik, Samorka, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, ásamt Vélskólanum og Vélstjórafélaginu. Starfið mæltist vel fyrir og árið 2003 fékk stofnunin svonefnd starfsmenntaverðlaun sem *Starfsmenntaráð og mennt* veittu.⁵⁴¹ Sumarið 2004 stóð VSFÍ

fyrir viðhorfskönnun á meðal útskrifaðra vélstjóra og vélfræðinga. Langflestir þeirra sem tók þátt höfðu unnið á sjó, eða um 83% í yngsta aldurshópnum og 94% þeirra í elstu aldurshópnum. Þeir sem höfðu verið til sjós voru þar að meðaltali í níu ár, stystan tíma voru þeir í yngsta aldurshópnum eða þrjú og hálf ár, lengstan tíma voru þeir í elsta aldurshópnum eða 18 ár. Alls höfðu 85% svarenda unnið einhvern tíma í landi. Þó kom fram að um 22% svarenda á landsbyggðinni höfðu aldrei unnið í landi en það sama gildi um einungis 7% þeirra sem bjuggu á höfuðborgarsvæðinu. Þessar tölur varpa ljósi á ákveðnar breytingar í atvinnuháttum landsmanna. Fleiri og fleiri vélfræðingar og vélstjórar unnu „í landi“ eftir því sem árin liðu og átti það sérstaklega við um höfuðborgarsvæðið. Margt var því að gæta þegar kom að menntun þeirra í náinni framtíð.⁵⁴²

Ýmislegt var reyndar í farvatninu. Fjöltækniskólinn var stofnaður 24. febrúar 2005 með sameiningu Vélskólans og Stýrimannaskólans. Skólanum var skipt í tvö svið, skipstjórnarsvið og vélstjórnarsvið. Ásgeir Guðnason vélfræðingur og kennari var ráðinn sviðstjóri vélstjórnarsviðs með ábyrgð á fjárhagslegu- og faglegu starfi skólans. Í kjölfarið var ráðist í mikla skráningar- og skipulagsvinnu og skólinn og allt skólastarf staðlað samkvæmt ISO staðli. Það var gert svo öll starfsemi skólans og vinnubrögð yrðu gagnsærri og nemendur gætu fengið alþjóðleg atvinnuskírteini að námi loknu.⁵⁴³

541 Þ.Í. E/1. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands 2003, bls. 27.

542 Þ.Í. E/1. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands 2004, bls. 51-52.

543 Þessu fylgdi hvítbók sem gerði útgerðaraðiljum íslenskra skipa með innlenda áhöfn auðveldara að fá afgreiðslu í erlendum höfnum.



Í breyttu skipulagi skólans fylgdi það að námi á vélskólasviði að nemendur gátu lokið bóklegu námi í öllum greinum málmíðnaðar og rafvirkjunar og hafið verklega þjálfun til sveinsprófs í umræddum greinum. Einnig öðluðust 4. stigs vélstjórar stúdentsskírteini í lok náms. Það fylgdi einnig vottun á ISO staðlinum að Fjöltækniskólinn ábyrgðist að nemendur sem höfðu réttindi til fyrsta og 2. stigs vélstjórnar í framhaldsskólanum úti um landið gætu haldið námið áfram í Fjöltækniskólanum.⁵⁴⁴ Árið 2008 voru síðan Fjöltækniskólinn og Iðnskólinn í Reykjavík sameinaðir og undir heitinu Tækniskólinn. Þessi skref sýna að vilji var til að efla menntun vélstjóra og vélfræðinga eftir því sem tæknibreytingum fleytti fram og samfélagið breyttist.



544 Verkmenntaskólinn á Akureyri hafði einnig vottun samkvæmt ISO staði.

LANDSHLUTASKÓLAR

Vélskólinn í Vestmannaeyjum

Í október 1924 hélt Ólafur Einarsson námskeið á vegum Fiskifélags Íslands í Vestmannaeyjum. Alls fékk hann 30 nemendur. „Fyrstu 4 dagana var eingöngu munnl. og þá talað um undirstöðu atriðin í vélfræðinni. Eftir það var verklegt á hverjum morgni og byrjað með því að taka sundur og hreinsa 4 HK mótör, sem hr vélasmiður Thomsen var svo velviljaður að lána og lofa okkur vera á verkstæðinu í rúma viku. Þessi



mótör var samsetningur úr gömlum neðri hluta úr „Dan mótör“ og bulluhylki, og bulla úr „Möllerup“. Vélin öll var rannsókuð, legur skafnar og sorfnar saman, ventlar slípaðir og að öðru leyti athuguð og gerð að umtalsefni, þannig, að allir nemendurnir gætu fengið sem bestan skilning á því, sem fram fer í mótörvél.“⁵⁴⁵ Slík námskeið voru síðan haldin í Vestmannaeyjum af og til næstu árin. Vélakostur námskeiðs haldara átti þó eftir að batna og árið 1937 var notast við „June Munktell glóðarhausavélar, tvígensvélar, tvær 35 hestafla vélar og eina 50 hestafla vél. Einnig var kennt á 25-30 hestafla Tuxhamvél, sem einnig var tvígensvél. Var þetta með því fyrsta, sem tvígensvélar voru hér í flotanum“.⁵⁴⁶

Þann 27. september 1943 sendi bæjarstjórnin í Vestmannaeyjum bréf til Vélstjórafélags Vestmannaeyja og vildi athuga hvort ætti að stofna vélstjórnardeild við framhaldsskólann sem ætlunin var að stofna. Bæjarstjórnin vildi fá álit félagsins á

mögulegum fjölda nemenda, nauðsynlegum tækja- og vélbúnaði og hvernig húsnæði þætti henta.⁵⁴⁷ Svar félagsins kom 1. október og var eftirfarandi:

Álitum að cirka 20 nemendur myndu sækja vélstjórnarskóla hér í bænum á ári hverju. Húsnæði skólans mætti eigi vera minna en ein rúmgóð kennslustofa fyrir bóklegt nám, véla- og vélasalur fyrir 5 til 6 vélar, ásamt vinnuplássi. Slíkur salur mætti eigi vera minni en 10-11 metrar. Verkfæragæmsla, hreinlætisherbergi og geymsla fyrir ýmislegt (olíur og fl.).⁵⁴⁸

Reyndar fór svo að Fiskifélagið hélt áfram með sín mótornámskeið í Vestmannaeyjum annað hvert ár eins og verið hafði áður. En því þurfti að breyta eins og kom fram í skrifum Jóns Einarssonar vélstjóra árið 1966:

545 Ólafur Einarsson, „Mótornámskeið í Vestmannaeyjum 1924“, *Ægir*, 6. tbl. 18. árg. bls. 101.

546 Höf. Ókunnur, „Vélstjórnámskeið í Vestmannaeyjum árið 1937“, *Sjómannaðagsblað Vestmannaeyja* 1975, bls. 77.

547 Héraðskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð).

548 Héraðskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Bréf dagsett 1. október 1943.



Gamla rafstöðin við Kirkjuveg 10. Húsið fór undir hraun í gosinu 1973

Á síðari árum hefir stærð skipa og úthaldstími breyst, svo, að ólíkindum sætir; í októbermánuði þegar skólar og námskeið hefjast, er hvað mestrar veiði að vænta, og menn, sem annars hefðu fullan hug á námi, eiga ekki hægt með að segja upp skipsrúmi um það leyti árs; enda var t.d. meðalaldur nemenda á mótornámskeiði hér í vetur mjög lágur. Inntaka á það er bundin við 18 ára aldur, en nokkrir nemendur yngri fengu þó leyfi ráðuneytins til að sitja það. Hér stöndum við e.t.v. andspænis rót vandmálsins; og ein grein hennar er sú, að þessi námskeið eru haldin aðeins annað hvert ár, og sá sem hyggst sækja þau, gerir ekki áætlun tvö ár fram í tímann varðandi stutt námskeið, þegar mikil laun eru í boði.⁵⁴⁹

Breytingar voru í farvatninu. Ný lög um vélstjórnarnám höfðu verið sett árið 1966. Árið 1968 var hafin kennsla í deild Vélskóla Íslands í Vestmannaeyjum. Þá fór fram kennsla á fyrsta 1. vélstjórnarmenntun sem veitti réttindi á 500 ha vélar.⁵⁵⁰ Jón Pétursson vélstjóri hafði umsjón með kennslunni. Á námskeiðunum var vélakostur „gömlu“ rafstöðvarinnar nýttur til að leiðbeina nemendum vélfræðina. Húsnæðið var í nokkurri niðurniðslu og eftir lagabreytingarnar á námsfyrirkomulagi vélstjóra ákvað bæjarstjórnin að kosta lagfæringar á því en Vélskóli Íslands tók að sér að útvega

⁵⁴⁹ Jón Einarsson, „Um vélstjórnarmenntun“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1966.

⁵⁵⁰ Jón Einarsson, „Vélskóli Íslands í Vestmannaeyjum“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 5. tbl. 31. árg., bls. 153.

kennara, tækjabúnað og fjármagn til rekstursins. Endurbæturnar á húsinu stóðu í 3-4 ár og var þeim að mestu lokið þegar það fór undir hraun í gosinu vorið 1973. Eftir gosið var unnið að því Vélskólinn og Stýrimannaskólinn í Vestmannaeyjum gætu hafið samstarf, en síðarnefndi skólinn sleit því. Hinsvegar héldu Vélskólinn og Iðnskólinn samstarfinu áfram og fékk Vélskólinn áhaldahús bæjarins til verklegrar kennslu sem hófst þar haustið 1976. Til kennslunnar fékk skólinn Mak vél úr aflaskipinu Frá VE. Eigendur Ásvers VE afhentu einnig tvær ljósavélar af Lister gerð og eigendur Hvítungs gáfu GM- aðalvél. Að auki átti skólinn Tuxham glóðarhausavél, Caterpillar, GMC bensín vél og Rolls Roys vél sem Vestmannaeyjabær lánaði.⁵⁵¹ Haustið 1979 var Framhaldsskólinn í Vestmannaeyjum formlega stofnaður og voru stofnendur framhaldsdeild Gagnfræðaskólans, Iðnskólinn og Vélskólinn í Vestmannaeyjum og einsettu skólafirvöld sér að kenna vélstjórn á 1. og 2. stigi eins og áður hafði verið.⁵⁵² Skólanefnd Framhaldsskólans boðaði til fundar þann 7. desember 1982 um fækkun nemenda í Vélskólanum. Á fundinum var ákveðið að senda mönnum sem höfðu verið með undanþágu til vélstjórnar bréf þar sem þeir voru hvattir til að fara í réttindanam. Ekki þóttu undirtektir góðar því ekki er „neinn munur gerður á réttindamönnum og réttindalausum hvað varðar kaupgreiðslur“.⁵⁵³ En smám saman sáu fleiri og fleiri undanþágumenn sér hag í að setjast á skólabekk og afla sér réttinda.⁵⁵⁴ Árið 1987 bættist við tækjakost skólans þegar útgerð Suðureyjar VE 500 gaf tvær ljósavélar af Bukh gerð með riðstraumsrafölum. Að auki fékk skólinn að gjöf aðalavélina úr Sjöfn Ve 37, Gamma typ M4DP og útgerð Kap Ve fjóra hluti í háþrýstivökvakerfi.⁵⁵⁵ Þetta var góður tækjakostur, en ekki var vélarúmshermir til staðar. Til að kynnast slíkum tækjabúnaði varð árviss viðburður að fara í kennsluferð í Verkmenntaskólann á Akureyri.⁵⁵⁶ Haustið 1995 fluttist starfsemi vélstjórnarbrautarinnar í verknámshús sem byggt var við Framhaldsskólann. Í vélasal var meðal annars komið upp nýrri Caterpillar vél sem gat skilað 100 kw út af rafal.

551 Kristján Jóhannesson, „Vélskólinn“, *Sjómánadagsblað Vestmannaeyja* 1976, bls. 107-110.

552 Franz Gíslason, *Vélskjóramenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 177-181.

553 Kristján Jóhannesson, „Frá Framhaldsskólanum í Vestmanneyjum“, *Sjómánadagsblað Vestmannaeyja* 1983, bls. 102-103.

554 Kristján Jóhannesson, „Vélskólinn“, *Sjómánadagsblað Vestmannaeyja* 1986, bls. 125-126.

555 Kristján Jóhannesson, „Vélskólinn“, *Sjómánadagsblað Vestmannaeyja* 1987, bls. 73

556 Jón Ingi Sigurðsson, „Vélskólinn skólaárið 1994-1995“, *Sjómánadagsblað Vestmannaeyja* 1995, bls. 43-44.



**Fjölbrotaskóli
Suðurnesja**

Fjölbrotaskóli Suðurnesja

Eftir stofnun Fjölbrotaskóla Suðurnesja árið 1976 var strax farið að huga að stofnun vélstjórnarbrautar við skólann og var húsnæði Njarðarvíkurslipps tekið á leigu. Óskar Jónsson vélfræðingur var ráðinn til að undirbúa kennsluna og var honum fengið það hlutverk að ráðast í verkfæra kaup og útvegum véla til kennslunnar, reyndar með því „fororði að kostnaður yrði að vera í algjöru lágmarki“. 557 Í kjölfarið gaf Hjálmar Kristinsson útgerðarmaður í Garði skólanum Wickman-díselvél. Einnig gaff fyrirtækið Hekla Caterpillar fjörgengis díselvél. Að auki fékk skólinn rafala, raftæki og viðnám að gjöf. Kennendur var vélstjórn til þriðja stigs og fóru nemendur í Vélskóla Íslands til að gera tilraunir í rafeindafræðum. Árið 1980 sagði Njarðarvíkurslippur upp leigunni og í kjölfarið réðust skólafyrirvöld í kaup á Iðavöllum I. Þar var vélstjórnarnám í skötulíki vegna mikilla þrengsla og svo var til ársins 1987 þegar húsnæðið fyrir verknámsbrautir skólans var stækkað verulega og vélakostur endurnýjaður. 558 Sama ár gáfu feðgarnir Kristján Guðmundsson og Guðmundur Kristjánsson skólanum Wickman vél úr Tjaldi SH 270. Árið 1992 urðu tímamót í sögu skólans þegar 3000 fermetra viðbygging var tekin í notkun. Þá var allt verknám komið í einn byggingakjarna sem og annað bóknám í skólanum. Í kjölfarið var vélakostur vélstjórnarbrautar endurnýjaður og kom meðal annars vélaherminn árið 1995 en nemendur höfðu fram að því þurft að sækja námskeið í vélaherminum í Vélskólanum í Reykjavík.

557 Óskar Jónsson, „Vélstjórnarbraut“ við FS, Faxi, 2. tbl. 48. árg.

558 Óskar Jónsson, „Vélstjórnarbraut“ við FS, Faxi, 2. tbl. 48. árg.

Vélstjórnarnám á Akureyri

Á árunum 1916-1965 hélt Fiskifélagið 23 svokölluð minni mótornámskeið á Akureyri. Alls tóku 529 einstaklingar þátt í námskeiðunum og stóðust 513 öll próf.⁵⁵⁹ Eftir að fyrirkomulagi vélstjórnarnáms var breytt árið 1966 var komið á sérstakri vélskóla-deild á Akureyri.

Næstu árin var kennt til 1. og 2. stigs. Nemendur voru u.þ.b. 14-15 á hvoru stigi og fór kennslan fram víðsvegar um bæinn. Bóklega kennslan fór fram í Verslunarmannafélagshúsinu við Gránufélagsgötu, verkleg kennsla í húsi Fiskifélags Íslands við Lauf-



Nemendur við vélstjórn í Verkmenntaskólanum á Akureyri

ásgötu, utan smíða sem voru kenndar í eldsmiðju Stefáns Stefánssonar í Glerárgötu. Í vélasalnum við Laufásgötu kenndi ýmissa grasa. Þar var ein tveggja strokka Delta bátavél og ein fjögurra strokka Atlas Polar vél sem notaðar voru til að þjálfa nemendur í bilanagreiningu. Fjögurra strokka Crossley tvígangsvél var notuð til að æfa menn í að taka sundur og setja saman vélar. Úr Snæfelli var sex strokka Wickman tvígangsvél. Í salnum var einnig rafstöð sem hafði verið notuð til útvarpsendinga árið 1929. Þetta var tveggja strokka tvígangsvél af Petter gerð, tengd

40 kW rafala. Árið 1972 var kennslu síðan hætt í Verslunarmannafélagshúsinu og Vélskólinn gerður að deild í Iðnskólanum. Eftir stofnun Verkmenntaskólans árið 1984 varð Vélskólinn að námsbraut í skólanum. Þar eru nokkrar eldri vélarnar ennþá í notkun en ýmis kennslutæki hafa bæst við. Þar má nefna MWM vél ásamt rafala og töflu, kennsluborð í þrýstítækni, kælikerfi með frysti- og kæliklefa, Pensky Martens blossamæli, Alfa Laval skilvindukerfi, kennslusett í stýritækni, líkan af vélarrúmi í frýstingara og Norcontrol vélarrúmshermi.⁵⁶⁰

559 Bernharð Haraldsson, „Mótorfræði og vélstjórn“, *Súlu*, 41. árg., bls. 13-14.

560 Franz Gíslason, *Vélstjórnarmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 173-177.



**Sex strokka wichman
tvígengisvél úr
Snæfelli í vélasal
Verkmenntaskólans á
Akureyri**

Árni Árnason var ráðinn til Verkmenntaskólans á Akureyri vorið 1986 og sá um uppsetningu vélarrúmshermis vorið 1987. Mikil vinna var að læra á herminn, gera æfingar og búa til annað námsefni, sem nýttist við kennsluna. Á sama tíma var ákveðið að bæta við 3. stiginu haustið 1987. Vélstjórnarnemar frá Keflavík, Ísafirði og Vestmannaeyjum komu á sérstök námskeið í herminum þar sem einkum var æfð uppkeyrsla á vélum í vélarrúmi togara og bilanagreining. Byrjað var að kenna til 4. stigs vélstjórnar haustið 1996 og fyrstu nemendur útskrifaðir með 4. stigs réttindi vorið 1997. Mikil vinna var á þessum árum við að gera kennsluefni sem uppfyllti námskröfur til 3. og síðar 4. stigs. Þessi vinna lenti einkum á þeim Árna Árnasyni sem var aðal-kennari á herminn og deildarstjóri vélstjórnardeildarinnar og Sigurði Ólafi Jónssyni sem kenndi m.a. bóklega vélfræði og kælitækni.⁵⁶¹

⁵⁶¹ Árni Árnason, tölvupóstur 29. nóvember 2015.



Verkmentahúsið
við Mennta-
skólann á Ísafirði

Vélstjórnarnám á Ísafirði

Árið 1970 varð vélstjórnarnámið hluti af Iðnskólanum á Ísafirði. Reyndar var fyrirkomulagið annað en þekktist annarsstaðar. Þar var ekki stofnuð sérstök vélskóla-deild heldur var Iðnskólanum á Ísafirði breytt í svokallaðan starfsfræðsluskóla og vélstjórnarnámið skipulagt innan hans. Áður hafði Fiskifélagið haldið mótornámskeið nokkuð reglulega á Ísafirði allt frá árinu 1916. Á neðri hæð Iðnskólahúsins var vélsalur. Þar var 280 hestafla Mannheim díselvél, Caterpillar vél, Blackstone vél og skilvinda. Á annarri hæð voru kennslustofur, þar á meðal smíðasalur. Fyrstu árin var boðið upp á nám til 1.- og 2. stigs vélstjórnar en árin 1978-1980 var einnig boðið upp á nám til 3. stigs vélstjórnar.⁵⁶² Eftir að Guðmundur Einarsson kom að skólanum árið 1989 hafði hann umsjón með því að milliveggir á annarri hæð voru teknir niður og til varð stór salur á efri hæðinni fyrir ýmsa verklega kennslu. Þar voru sett upp kælikerfi og hillur fyrir ýmsa íhluti vélbúnaðar. Meðfram kennslu einbeitti Guðmundur sér að því að semja námsefni fyrir vélstjóraefni sem aðrar framhaldsdeildir nýttu sér.⁵⁶³ Slippstöðin á Akureyri gaf skólanum vandað líkan af vélarúmi ásamt teikningum sem nýttist vel í kennslu. Næstu árin fór kennsla jafnframt fram hjá ýmsum fyrirtækjum eins og Orkubúi Vestfjarða, fiskiskipum, frystihúsum og sorpbrennslunni. Þegar nemendur æfðu að fasa rafala inn á rafkerfi var það gert í aflstöðinni í Súðavík.

⁵⁶² Franz Gíslason, *Vélstjórnarmenntun á Íslandi 1915-1990*, bls. 182-184.

⁵⁶³ Þetta voru námsbækur um vélar og vélbúnað, kælitækni, vélfræði og vélgæslu sem notaðar voru við námskeið fyrir vélarverði. Guðmundur Einarsson, tölvupóstur 1. mars 2016.

Árið 1995 urðu straumhvörf í skólastarfinu þegar flutt var inn í nýtt verkmenntahús sem byggt var á lóð Menntaskólans. Vélasalurinn var innréttaður sem fjölnota verkleg stofa. Vélar og búnaður sem tekin var í sundur til æfingar var allur á hjólum og ýtt til hliðar eftir þörfum. Í kjölfar flutninganna var keyptur frekar einfaldur vélhermir. Á honum var stjórnþæki og mælaborð fyrir öll kerfi en kerfin sjálf voru á tölvuskjá. Hann hefur reynst vel við keyrsluæfingar og bilanaleit. Áður höfðu kennari (Guðmundur Einarsson), og nemendur farið nokkrum sinnum yfir helgi í hermisæfingar í Verkmenntaskólann á Akureyri. Öll fyrirtæki sem tengdust sjávarútvegi á Ísafirði og nágrannasveitarfélögum lögðu fram fé að hálfu á móti skólanum í sambandi við kaupin. Fljótlega var deildin fullmönnuð af nemendum og síðan hefur vélstjórnardeildin við Menntaskólann yfirleitt verið stærsta verkmenntadeildin. Einnig hefur náminu verið haldið að tilvonandi háskólanemendum sem ætla í raungreinanám.



Nemendur í vélstjórn við Menntaskólann á Ísafirði

Í kjölfar sameiningar Vélstjórafélags Ísafjarðar og Vélstjórafélags Íslands var stofnaður styrktarsjóður sem er í umsjón Menntaskólans og Ísafjarðardeildar VM. Margir gagnlegir hlutir hafa verið keyptir fyrir arðinn af þessum sjóði og af mörgu skal nefna tölvuvélhermi frá Póllandi sem er mjög öflugur. Í honum eru mörg mismundandi kerfi ásamt sýndarveruleika af stórra vél og vélarúmi. Einnig hefur verið reynt að bæta tækjabúnað eftir því sem tækninni hefur fleygt fram. Í vélasal var kælikerfið gamla sett upp á nýjan hátt með nútímalegri útfærslu. Einnig er Blackstone þar með plexiglerplötum svo að hreyfihlutirnir eru sýnilegir öllum til ánægju. Sæmilega stórir DC og AC rafalar eru þar til sundurtektar ásamt mörgum íhlutum til rafstýringar. Orkubú Vestfjarða gaf skólanum 350 kW Caterpillar vél sem er nýtt til keyrsluæfinga ásamt eldri Lister vél sem er með rökakerfi.⁵⁶⁴

Framhaldsskólinn í Austur-Skaftafellssýslu

Haustið 1988 var í fyrsta skipti boðið upp á vélavardarnám til 1. stigs í Framhaldsskólanum í Austur-Skaftafellssýslu. Verklegi hluti námsins fór fram í Vélsmiðju Hornafjarðar. Á vorönn 1991 hófst síðan kennsla á 2. stigi vélstjórnar og voru þessi stig kennd af og til næstu árin.⁵⁶⁵ Framhaldsskólinn var stofnaður 1987 og þótti því fljótlega nauðsynlegt að bjóða upp á slíkt nám þar sem fjölbreyttur útvegur var stundaður á staðnum.

⁵⁶⁴ Guðmundur Einarsson, Tölvupóstur 21. desember 2015.

⁵⁶⁵ Sjá heimasíðu Framhaldsskólans í Austur-Skaftafellssýslu, www.fas.is.

Verkmenntaskóli Austurlands á Neskaupstað.

Frá árinu 1992 hefur reglulega verið boðið nám til 1. stigs vélstjórnar (vélavarda). Í skólanum hefur verið boðið upp á nám í vélvirkjun en þegar vélavardanámskeið voru í boði var vélakostur í vélasal nýttur.

Í vélasal verkmenntaskólans voru eftirtaldar vélar.

1. Detroit Diesel 12 cyl um 400 kW. Notuð til keyrsluæfinga og stillinga.
2. Ford Thorneycroft 6 cyl 125 kW. Með sjógír. Stillingar olíuverk og sjódæla.
3. Marna dísel. 2cyl. 16 kW. Með 3 fasa rafal og úttaki fyrir rafmagn.
4. Detroit Diesel 8cyl 130 kw með sjógír. Notuð til keyrsluæfinga.
5. Volvo 6 cyl. Var rifin og stimpildregin á hverju ári og gangsett.
6. BMC trilluvél 4 cyl. Með glóðarkertum.
7. Caterpillar. 6cyl 150 kW. Var gerð upp og gangsett.
8. Nokkrar minni vélar. Saab, Mitsubishi, Ford o.fl.
9. Tvær Brown Boveri túrbínur.
10. Þrjár minni túrbínur.
11. Tvær Ford blokkir. Voru notaðar til mælinga og ísetningar sveifaráss.⁵⁶⁶

Fjölbrautaskólinn á Akranesi



Það var stofnuð vélskóladeild í Fjölbrautaskólanum á Akranesi þegar skólinn hóf starfsemi árið 1977. Til ársins 1981 var einungis kennt til 1. stigs vélstjórnarréttinda. Veturinn 1981-1982 var einnig kennt til 2. stigs vélstjórnar (sveinabekkur fyrir nemendur sem lokið höfðu sveinsprófi í málmiðn). Vélavardanámskeið var haldið á vegum skólans í Ólafsvík og Stykkishólmi í samstarfi við Símenntunarmiðstöð Vesturlands árin 1987-1988, 2000 og 2001.⁵⁶⁷

Fjölbrautaskóli Norðurlands vestra

Fjölbrautaskóli Norðurlands vestra á Sauðárkróki brautskráði fyrstu vélaverðina árið 1986. Þá var orðin mikil þörf á því að smábátasjómenn og þeir sem voru á rækjuskipunum hefðu þessi réttindi. Upp úr 2004 fór skólinn að samkeyra vélstjórnarnám og vélvirkjanám þannig að nemendur brautskráðust á sama tíma með vélvirkjun og vélstjórn. Það hefur nýst nemendum mjög vel í atvinnulífinu og til áframhaldandi náms. Árið 2005 var nemendum boðið upp á CNC nám (tölvustýrðar vélar) í vélstjórn og vélvirkjun. Árið 2006 voru fyrstu 2. stigs vélstjórnarnir brautskráðir.⁵⁶⁸

⁵⁶⁶ Jóhann Zoega, tölvupóstur 28. janúar 2016.

⁵⁶⁷ Þjóðbjörn Hannesson, tölvupóstur 1. október 2015.

⁵⁶⁸ Björn Sighvatz, tölvupóstur 12. nóvember 2015.



Vélstjórnarnám á Siglufirði

Sumarið 1974 ákváðu stjórnendur Vélskóla Íslands að bjóða upp nám til 1. stigs á Siglufirði. Samkomulag var gert við Gunnar Rafn Sigurbjörnsson skólastjóra Gagnfræðaskóla Siglufjarðar að bóklegt nám færi þar fram. Vélskólinn tók húsnæði við Aðalgötu á leigu (áður verslun Kaupfélags Siglufjarðar), og fór verkleg kennsla fram þar. Markús Bergmann Kristinsson veitti kennslunni forstöðu. Haustið 1975 héldu síðan nemendurnir áfram námi á 2. stigi vélstjórnar. Námið lagðist síðan af þar sem ekki var næg aðsókn að náminu.⁵⁶⁹

⁵⁶⁹ Franz Gíslason, *Vélstjórnarnám á Íslandi 1915-1990*, bls. 184-185.

8. kafli

MÓTORVÉLSTJÓRAFÉLAG ÍSLANDS: MFÍ



Í 4. grein laga um atvinnu við vélgæslu á íslenskum mótorskipum frá árinu 1923 sagði: „Sá hefir rétt til að stunda vélgæslu á mótorskipum með 50-150 hestafla vél, er staðist hefir fullnaðarpróf við mótorskólann í Reykjavík, og auk þess verið að minnsta kosti 6 mánuði vélgæslumaður samkvæmt 3. grein.“⁵⁷⁰ Fljótlega úreltust þessi ákvæði eftir því sem stærri mótorar voru settir í fiskibáta.

**Síldveiðar voru
mótórvéltjórum
mikilvægar**

Mótórvéltjórar vildu bregðast við því.

Véltjóraskólamenn hafa litla kunnáttu til að fara með mótora þó þeir hafi réttindi til þess, enda kannast þeir margir við það. Þó má búast við því, væri um einhverja almennilega mótorbáta að ræða, að þá mundu þeir fara að ásælast pláss á þeim, þó þeir hafi lítil skilyrði til þess. Ef við fáum almennan áhuga mótórista fyrir, að takmarkið verði hækkað að mun, búumst við við, að fá frumvarp flutt á næsta Alþingi, með einhverjum árangri. Eins og þið sjáið, hafa útgerðarmenn hér hagsmuna að gæta, því maskínnumenn verða dýrari vegna lærdóms síns.⁵⁷¹

⁵⁷⁰ *Alþingistiðindi* 1923, A deild, bls. 504.

⁵⁷¹ Bréfið var sent til Véltjórafélags Akureyrar, dagsett 7. september 1934. Undir það skrifuðu Ó. Einarsson, Jóhann Þorláksson, Lúther Grímsson og Jóhann Björnsson. *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Véltjórafélags Akureyrar.

Árið 1936 var síðan samþykkt nýtt frumvarp til laga um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum. Í 5. kafla frumvarpsins var fjallað um vélamenn á mótorskipum. Samkvæmt 42. greininni gátu „meira prófs“ mótörvélstjórar ekki náð réttindum á stærri mótora en sem nam 400 hestöflum.⁵⁷² Í kjölfarið stofnuðu þeir sérstakt félag (VR) og óskuðu eftir því að verða sjálfstæð deild innan Vélstjórafélags Íslands en því var hafnað.⁵⁷³

Þann 4. janúar 1942 var haldinn undirbúningsstofnfundur að Mótörvélstjórafélagi Íslands. Á fundinn mættu 17 vélstjórar og var Lúther Grímsson kosinn fundarstjóri. Á



fundinum var Guðjón Sveinbjörnsson kosinn formaður, Sveinn Jónsson ritari og Skarphéðinn Þórólfsson gjaldkeri.⁵⁷⁴ Lúther Grímssyni fannst rétt að árétta á fundinum: „Öllum mönnum innan félagsins er heimilt að vera í hvaða stjórnmalaflokki sem er og félögum og félag þetta sé alveg ópólitískt.“⁵⁷⁵ Ekki er að undra að slíkt ákvæði væri borið fram. Mikil ólga var í landinu eftir hernám Breta í maí 1940. Sérstaklega fannst sósíalísum og öðrum vinstri mönnum að ríkisstjórninni hefði verið stillt upp við vegg og beygt sig undir vilja Breta.⁵⁷⁶

Á næsta fundi félagsins, 13. janúar bar Lúther Grímsson upp að Sveinn Jónsson yrði kosinn formaður og Karl Stefánsson ritari.⁵⁷⁷ Á sama fundi var gengið frá lögum félagsins. Þriðja grein var mikilvæg. Þar sagði í b lið: „Almennur meðlimir geta þeir orðið, sem staðist hafa hið meira mótörvélstjórapróf Fiskifélags Íslands, og þeir er hafa þann keyrslutíma fyrir árið '36 að þeir hafi öðlast undir eða yfirvélstjóraréttindi við mótörvélar að stærð 150-400 hestöfl, samkvæmt þágildandi lögum.“⁵⁷⁸ Aðeins

var hægt að taka „hið meira mótörvélstjórapróf“ í Reykjavík og þar voru því flestir meðlimir búsettir. Reyndar má sjá af undirskrift stofnfélaga við samþykkt laganna að nokkur fjöldi átti lögheimili úti um landið.⁵⁷⁹ Á landsbyggðinni höfðu verið stofnuð félög mótörvélstjóra með „hin minni réttindi“. Þar voru hinir fyrrnefndu vélstjórar sjálfkrafa gjaldgengir. En þeir voru ávallt í minnihluta og líklega skýrir það að minni samvinna var við einstök mótörfélög úti um landið en vilji var til í upphafi.⁵⁸⁰

572 *Alþingistíðindi* 1936, A deild, bls. 248-249.

573 *Þ.Í.* AA/1, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 19. júní 1936.

574 *Þ.Í.* H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótörvélstjórafélags Íslands 4. janúar 1942.

575 *Þ.Í.* H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótörvélstjórafélags Íslands 4. janúar 1942.

576 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 219.

577 *Þ.Í.* H/2, örk 1. Stjórnarfundur Mótörvélstjórafélags Íslands 13. janúar 1942.

578 *Þ.Í.* H/3, örk 5. Lög Mótörvélstjórafélags Íslands.

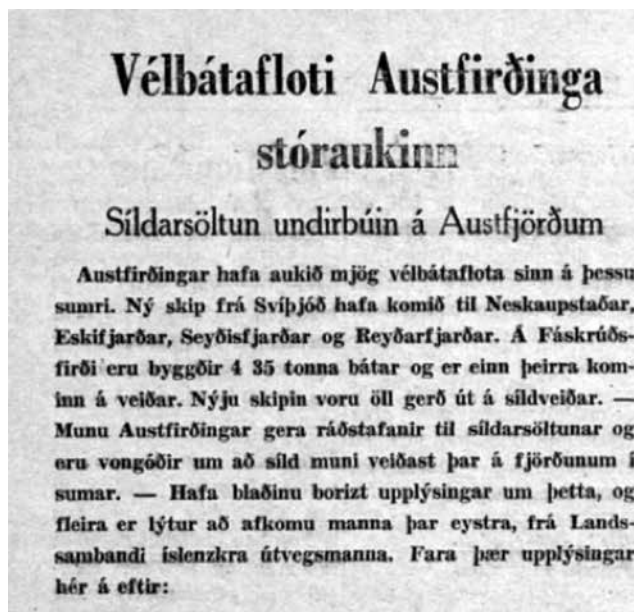
579 Alls skrifuðu 65 einstaklingar undir lög félagsins. *Þ.Í.* H/3, örk 5. Mótörvélstjórafélag Íslands.

580 *Þ.Í.* H/2, örk 1. Stjórnarfundur Mótörvélstjórafélags Íslands 28. október 1945.

Á þessum tíma voru kjörin á síldveiðiskipunum eitt af mikilvægustu hagsmunamálum mótorvéltjóra. Á fundi 26. júní 1942 voru settir fram taxtar vegna komandi vertíðar. Einnig auglýsti félagið taxa vegna siglinga með ísfisk til Englands. Útgerðarmenn fengu útgefna taxa í hendur en ekki kom til formlegra samninga að svo stöddu.⁵⁸¹

Á fundi 14. nóvember 1943 tók stjórnin saman lista yfir útgerðir og skip sem virtu ekki útgefna taxa félagsins.⁵⁸² Það gekk betur að fá útgefna kauptaxta samþykkt á árinu 1944. Það sýnir að smám saman litu útgerðarmenn á félagið sem viðurkenndan samningsaðilja fyrir mótorvéltjóra.⁵⁸³ Einnig skiptu miklu fyrir félagið að frá og með árinu 1944 leitaði atvinnu- og samgönguráðuneytið til félagsins um umsagnir varðandi undanþágur vegna mótorvéltjórnar.⁵⁸⁴ Það sýnir vel hvernig félagið reyndi að standa undir nafni sem heildarsamtök mótorvéltjóra í landinu að það útnefndi trúnaðarmenn í helstu höfnum landsins sem höfðu það hlutverk að fylgjast með lögskráningum á báta og kjörum einstakra félagsmanna. Eftirtaldir voru trúnaðarmenn félagsins:

Vestmannaeyjar: Bolli Þóroddsson.
 Akranes: Gísli Kristinsson.
 Ísafjörður: Björn Einarsson.
 Siglufjörður: Helgi Kristjánsson.
 Akureyri: Jón Lárusson.
 Hafnarfjörður: Sigurður Kristjánsson.
 Norðfjörður: Björn Guðnason.
 Reykjavík: Valdimar Guðnason.⁵⁸⁵



„Vélfloki Austfirðinga“ Þjóðviljinn 27. júlí 1946, bls. 8.

581 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 26. júní 1942.

582 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 14. nóvember 1943.

583 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 5. nóvember 1944.

584 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 5. nóvember 1944.

585 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 5. nóvember 1944.

Það má sjá af eftirfarandi bréfi hvernig fulltrúi félagsins hafði beitt sér í Vestmannaeyjum og sent upplýsingar til stjórnarinnar í Reykjavík:

Reykjavík 15. des. 1948.

Þar sem okkur var kunnugt, að starfandi vélstjórar, á M/S Helga Helgasyni frá Vestmannaeyjum höfðu ekki réttindi við vélar yfir 400 hestöfl, en í skipinu er samkvæmt skipalista í sjómannaalmanaki 1948, 500 hestafla June-Munktell vél, sendum við bæjarfógetanum í Vestmannaeyjum svohljóðandi símskeyti 6. þessa mánaðar:

„Vinsamlegast upplýsið: Eru vélstjórar á mótorskipinu Helga Helgasyni lögskráðir samkvæmt undanþágu. Ef svo er hvenær er hún útgefin og til hvaða tíma, símasvar“ undirskrift Mótórvélstjórafélag Íslands.

8. þessa mán barst okkur frá bæjarfógetanum svohljóðandi svarskeyti:

„Vélstjórar á mótorskipinu Helga Helgasyni eru ekki lögskráðir samkvæmt undanþágu. Vélastærð óviss,“ undirskrift Bæjarfógeti.

Þótt þessi vél væri reiknuð eftir gildandi reglum, teljum við engar líkur til að hún reiknist sem nokkru nemur niður fyrir það sem hún er uppgefin. Það eru því vinsamlegt tilmæli okkar við hið háa ráðuneyti, að það hlutist til um, að lögskráning vélstjóra á mótorskipið Helga Helgason verði hið allra fyrsta breytt þannig, að samræmist núgildandi lögum og venjum. Einnig að þér hlutist til um, ef það þykir nauðsynlegt, að afl umræddrar vélar verði reiknað og ákveðið, því okkur er ekki kunnugt hverjum beri að framkvæma það. Við höfum vegna máls þessa snúið okkur til hr. skipaskoðunarstjóra Ólafs Sveinssonar, en hann taldi sér ekki skylt að ákveða um stærð fyrgreindrar vélar. Að því okkur er best kunnugt, hafa lögskráningarstjórar ekki annað við að styðjast um stærðir véla og skipa, en þær sem uppi eru gefnar í skipaskrá sjómannaalmanaksins, enda réttinda krafist samkvæmt henni.⁵⁸⁶

586 BSR. Einkaskjalasafn nr. 370. Askja 5-5. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands. Aðildarfélag 1948-1999.



M/S Helgi Helgason

Hér á eftir koma upplýsingar af minnisblaði yfir undanþágur sem veittar hafa verið yfir vélar yfir 600 hestöfl á árinu 1948. Minnisblaðið var sent til neðri deildar Alþingis vegna frumvarps um atvinnuréttindi mótorvélstjóra sem var í smíðum.⁵⁸⁷

Rvík 27. okt 1948.

Kaldbakur, Akureyri, aðstoðarvélstjóri Jóhann Guðmundsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Svalbakur, Akureyri, aðstoðarvélstjóri Benedikt E Sæmundsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Elliði, Siglufirði, undirvélstjóri Haukur Magnússon (þaulvanur vélstjóri við gufuvélar og mótor en réttindalaus). Aðstoðarvélstjóri Ingólfur Níelsson, 400 hestafla mótorréttindi

Egill rauði, Neskaupstað, aðstoðarvélstjóri Vilmundur Guðbrandsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Goðanes, Neskaupstað, aðstoðarvélstjóri Þórarinn Kristjánsson, 400 hestafla mótorréttindi.

587 BSR. Einkaskjalasafn nr. 370. Askja 5-5. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands. Aðildarfélag 1948-1999.

Foldin, Reykjavík, undirvélstjóri Guðjón Guðmundsson, 600 hestafla mótorréttindi. Aðstoðarvélstjóri, Skarphéðinn Fr Jónsson

Askur, Reykjavík, undirvélstjóri Árni H Backmann, 400 hestafla mótorréttindi. Aðstoðarvélstjóri Ingólfur Pétursson, án réttinda.

Herðubreiðin, Reykjavík, undirvélstjóri Friðrik Ottósson, 600 hestafla mótorréttindi.

Fylkir, Reykjavík, aðstoðarvélstjóri Sigurbjörn Halldórsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Neptúnus, Reykjavík, aðstoðarvélstjóri Halldór Þorláksson, 150 hestafla mótorréttindi.

Ægir, Reykjavík, undirvélstjóri Hallvarður Rósinkarsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Vatnajökull, Reykjavík, undirvélstjóri Jakob Daníelsson, 400 hestafla mótorréttindi. Aðstoðarvélstjóri Bjarni Guðjónsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Laxfoss, Borgarnesi, aðstoðarvélstjóri Grímur L. Lund, 400 hestafla mótorréttindi.

Hvassafell, Akureyri, undirvélstjóri Jón Lárusson, 600 hestafla mótorréttindi.

Skúli Magnússon, Reykjavík, aðstoðarvélstjóri Gísli Hannesson, 400 hestafla mótorréttindi.

Keflvíkingur, Keflavík, aðstoðarvélstjóri Jón Bjarnason, 250 hestafla mótorréttindi.

Tröllafoss, Reykjavík, undirvélstjóri Sigurður Guðjónsson, 600 hestafla mótorréttindi, þrjár aðstoðarvélstjórar allir með 400 hestafla mótorréttindi.

Goðafoss, Reykjavík, þrjár aðstoðarvélstjórar, þar af tveir með 400 hestafla mótorréttindi og einn með 250 hestafla mótorréttindi.

Katla, Reykjavík (sem væntanleg er til Íslands fyrir næstu áramót). Þrír aðstoðarvélstjórar allir með 400 hestafla mótorréttindi).

Á nýsköpunartogurunum munu vera einhverjir fleiri aðstoðarvélstjórar með mótorréttindi og undanþágur en ekki tekist hefir að fá fulla vissu um vegna stöðugra „mannabítta“. Pólstjarnan, Straumey, Árnanes, Snæfell: Í öllum þessum skipum eru 500 hestafla vélar en á þeim hafa eingöngu verið vélstjórar með 400 hestafla réttindi (engir frá Vélskóla Íslands) þar til nú að þeir hafa samkvæmt lögum frá 1946 sótt aukanámskeið sem veitir þeim upp á 600 hestöfl.

Ísborg, Ísafirði, ýmist undir -eða aðstoðarvélstjóri Magnús Eiríksson, 400 hestafla mótorréttindi.

Ísólfur, Seyðisfirði, aðstoðarvélstjóri Einar Pálsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Bjarni Ólafsson, Akranesi, aðstoðarvélstjóri Óskar Jónsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Eilliðaeý, Vestmannaeyjum, aðstoðarvélstjóri Pétur Sigurðsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Bjarnarey, Vestmannaeyjum, aðstoðarvélstjóri Elías Gunnlaugsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Bjarni riddari, Hafnarfirði, aðstoðarvélstjóri Halldór Guðjónsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Gardar Þorsteinsson, Hafnarfirði, aðstoðarvélstjóri Sig Sigurðsson, 400 hestafla mótorréttindi.

Júlí, Hafnarfirði, aðstoðarvélstjóri Stefán Jónsson, ókunnugt um réttindi.

Surprise, Hafnarfirði, aðstoðarvélstjóri Jón H Jóhannsson, áður kyndari og í mörg ár sem II. vélstjóri á togurum með undanþágu.

Röðull, Hafnarfirði, aðstoðarvélstjóri Ágúst Jóhannesson, hefur í mörg ár unnið á motorverkstæði og einnig verið undirvélstjóri á togurum með undanþágu.⁵⁸⁸

588 Bsr. Einkaskjalasafn nr. 370. Askja 5-5. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands. Aðildarfélög 1948-1999.

Þessi upptalning sýnir vel hve fulltrúar og félagsins þekktu vel til áhafna skipanna og voru vel að sér um undanþágur einstakra manna.

Félagið reyndi líka að bæta hag mótorvélstjóra í landi. Sérstaklega þótti brýnt að ná heildarsamningum við smiðjueigendur. En nokkuð gekk það treglega því þeir vildu gera kaupsamning við hvern mótorvélstjóra „eftir hentugleikum“.⁵⁸⁹ Eftir því sem leið á árið reyndi skipuð launanefnd að ná samningum við flesta félagsmenn sína og var miðað við að ná 20% hærri heildarlaunum en almennir verkamenn fengu í sinn hlut.⁵⁹⁰

Félag mótorvélstjóra gekk í Farmanna-og fiskimannasamband Íslands (FFSÍ) á árinu 1945.⁵⁹¹ Á undan fóru fram umræður um hvort félagið ætti frekar að vera í Alþýðusambandinu. Þar skipti máli að Stýrimannafélag Íslands flutti sig frá ASÍ í Farmanna- og fiskimannasambandið. Það kom einnig fram í umræðum um málið að sambandið hefði með ályktunum sínum mikil áhrif á löggjöfina í landinu en þar var félaginu litið til „Laga um atvinnu við siglingar“ sem því þótti þarft að laga.⁵⁹² En böggull fylgdi skammrifi, sambandið var stórt með mörgum félagsdeildum og oft urðu sjónarmið ofan á í samningum við útgerðirnar sem mótorvélstjórum líkaði ekki.⁵⁹³ Þar má t.d. nefna samninga FFSÍ við LÍÚ árið 1948.⁵⁹⁴ Oft voru þó fulltrúar mótorvélstjóra samstíga ályktunum FFSÍ á sambandsþingum, s.s. að fá fulltrúa í stjórn Síldarverksmiðja ríkisins (SR).⁵⁹⁵ Félagið lét einnig fylgja að því þætti mikilvægt að sérhver stjórn birti verðið sem verksmiðjurnar væru tilbúnar að greiða fyrir síldina í upphafi vertíðar.⁵⁹⁶ Síldveiðarnar voru mótorvélstjórum mikilvægar og kom fram að oft væru heildartekjur þeirra „á síldinni“ hærri en vélstjóra hjá Eimskip og Skipaútgerð ríkisins. Á móti kom að vinnuálag þeirra var mikið og reyndi félagið að gæta að aðbúnaði þeirra eftir því sem kostur var. Á félagsfundum 18. júní 1950 nefndi Lúther Grímsson að vélstjórar á nótabátum ættu að taka saman tímana sem þeir ynnu að viðhaldsvinnu við vélarnar og senda reikning til útgerðanna í vertíðarlok. Oft væru þetta margar vinnustundir sem útgerðarnar ættu að kosta eða útvega menn sérstaklega, til að sinna þessum verkum.⁵⁹⁷

Á haustþingi FFSÍ 1951 var samningur VSFÍ við Eimskip og Skipaútgerða ríkisins frá 17. ágúst 1950 tekinn fyrir.⁵⁹⁸ Samkvæmt 9. grein samningsins gengu réttindamenn hjá VSFÍ fyrir þegar kom að atvinnu hjá fyrrnefndum aðilum. Fulltrúar Mótorvélstjórafélags Íslands vildu hinsvegar að það væri skýrt að allir vélstjórar með réttindi hefðu sömu möguleika á vinnu án tillits til stéttarfélags.

589 Þ.Í. H/2, örk 1. Stjórnarfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 25. febrúar 1945.

590 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 9. desember 1945.

591 Þ.Í. H/2, örk 1. Stjórnarfundur Mótorvélstjórafélags 25. febrúar 1945.

592 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 5. nóvember 1944.

593 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 3. nóvember 1946.

594 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 11. janúar 1948.

595 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 23. júní 1948.

596 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 18. júní 1950.

597 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 18. júní 1950.

598 Þ.Í. H/2, örk 4. Aðal- og félagsfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 9. desember 1951.

Á almennum félagsfundum 2. júlí 1952 var eftirfarandi ályktun sett fram:

Ef F.F.S.Í. tekst ekki betur en hingað til að vinna samkvæmt lögum sambandsins, að samstarfi félaganna, svo að allir meðlimir félaganna njóti sömu atvinnuréttinda samkvæmt landslögum, samþykkir fundurinn að heimila stjórn M.F. Í. að segja sig úr F.F.S.Í. og ganga í A.S.Í.⁵⁹⁹

Það hafði ekki dugað mótórvéltjórum að stjórn FFSÍ sendi bréf í janúar 1952 til Pálma Loftssonar forstjóra Skipaútgerðar ríkisins þar sem stjórnin fékk staðfest að mótórvéltjórar nytu sömu kjara og véltjórar VSFÍ þegar sömu réttinda var krafist.⁶⁰⁰ Eftirfarandi tillaga var því samþykkt samhljóða: „Fundur haldinn í MFÍ 16. ágúst 1953 heimilar stjórn sinni að segja sig úr FFSÍ ef ekki verður betur hér eftir en hingað til framfylgt lögum sambandsins um atvinnu- og önnur réttindi félagsmanna.“⁶⁰¹ Í þessu ölduróti vegna sammings VSFÍ við verslunarflotann varð uppi talsverður ágreiningur mótórvéltjóra og félaga í VSFÍ sem leiddi til lögsókna og annarra flokkadrátta.⁶⁰² Í þessari deilu reyndi FFSÍ að ganga á milli og fá menn til að slíðra sverðin. Þar var varla von á góðu vegna tortryggni mótórvéltjóra í garð FFSÍ og gengu þeir formlega úr sambandinu í árslok.⁶⁰³

Þann 19. júní 1954 var almennur félagsfundur haldinn hjá MFÍ og skapaðist nokkur umræða um hvort félagið ætti að ganga í ASÍ en ákveðið var að fresta frekari ákvörðun um málið vegna dræmrar fundarsóknar.⁶⁰⁴ Á aðalfundi 30. janúar 1955 var þess síðan freistað að athuga hug félagsmanna varðandi inngöngu í ASÍ. Atkvæði féllu þannig að 56 sögðu já en 12 nei og einn seðill var auður.⁶⁰⁵ Reyndar fór svo á aðalfundi 29. september árið 1956 að meirihluti atkvæða féll með því að ganga aftur í FFSÍ.⁶⁰⁶ Hvað skýrir þessa kúvendingu? Fyrst má nefna að ýmsir félagsmenn tortryggðu inngönguna í ASÍ og létu álit sitt í ljós á almennum fundum félagsins. Þeim fannst að mótórvéltjórar ættu samleið með öðrum stéttum sem hefðu lífsviðurværi sitt af sjómennsku.⁶⁰⁷ Hér skipti einnig máli að breyting á frumvarpinu um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum frá árinu 1946 var í undirbúningi á næsta þingi. Frumvarpinu var sérstaklega ætlað að styrkja stöðu mótórvéltjóra.

599 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 2. júlí 1952.

600 Þ.Í. Mótórvéltjórafélag Íslands. Bréfasafn. H/1, örk 1. Bréfið var dagaðsett 25. janúar 1952 og svaraði Pálmi Loftsson 14. febrúar.

601 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 16. ágúst 1953.

602 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 27. nóvember 1955.

603 Þ.Í. H/2, örk 2. Stjórnarfundur Mótórvéltjórafélags Íslands 17. janúar 1954.

604 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 19. júní 1954.

605 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 30. janúar 1955.

606 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 29. september 1956.

607 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótórvéltjórafélags Íslands 27. nóvember, 1955.



**Veðar í herpinót
úti fyrir
Norðurlandi á
sjötta áratugnum**

Þann 11. mars 1957 sagði Karl Guðjónsson flutningsmaður frumvarpsins eftirfarndi í þingræðu:

Lögin um atvinnu við siglingar eru nú um það bil 32 ára gömul, og raunar eru þau langtum eldri að stofni. Á því tímabili sem liðið er, frá því að frá þeim lögum var gengið hafa orðið miklar og stórfelldar breytingar á verulegum hluta af þeim störfum, sem lögin kveða á um eða setja skilyrði fyrir rétti manna til að stunda. Fiskibátaflotinn fer stöðugt stækkanði, og bátarnir, sem notaðir eru til veiða, eru jafnan að stækka, og á þetta ennþá frekar við um vélakost þeirra.⁶⁰⁸

Frumvarpið var samþykkt. Sérstaklega jukust réttinda „minna prófs“ mótórvélstjóra. Hér eftir höfðu þeir réttindi til að stjórna allt að 500 hestafla vélum eftir áunnin réttindi og tveggja ára reynslutíma. Að sama skapi fengu „meira prófs“ mótórvélstjórar aukin réttindi. Á fiskiskipum var rétturinn til yfirvélstjórnar bundinn við 1000 hestöfl, 800 hestöfl á flutningaskipum og 600 hestöfl á farþegaskipum í strandferðum. Það fylgdi þessum breytingum að „minna prófs“ menn fengu aðild að MFÍ.⁶⁰⁹

Þessi nýju lög voru góður byr í seglin fyrir félagið og var hugur í mönnum og létu þeir í sér heyra þegar ríkisstjórn Hermanns Jónassonar ákvað þann 24. maí 1958 að fiskveiðilandhelgi Íslands skyldi verða 12 mílur út frá grunnlinum.

608 *Alþingistiðindi*, 1957, B deild, bls. 1601.

609 *Daníel G. Guðmundsson, „Drög að Mótórvélstjórásögu Íslands“, Vélstjóratal 1911-1972*, I. bindi, bls. 19-20.

Reglugerðin átti að taka gildi 1. september. Stjórn félagsins tók einarða afstöðu og beitti fyrir sér málflytningi sem olli nokkurri úlfúð á meðal landsmanna, „að slíta nú þegar formlega stjórnmalasambandi við England, og jafnhliða verði Atlantshafsbandalaginu gert ljóst að til athugunar sé úrsögn Íslands úr bandalaginu ef Bretar láti ekki nú þegar af hernaðarlegum ofbeldisaðgerðum innan íslenskrar fiskveiðilögsögu og kalli herskipin heim“.⁶¹⁰ Þarna var komið annað hljóð í strokkinn frá stofnfundi félagsins. Þá voru uppi raddir um að félagið ætti að skipta sér sem minnst af landsmálapólitíkinni. Það var þó ljóst að í þessu máli voru miklir hagsmunir fyrir þjóðarbúið að veði. Annað kom líka til. Á þessum árum var nokkur andstaða við veru hersins á Miðnesheiði og hafði Alþýðubandalagið unnið að því í ríkisstjórninni að koma honum burt og krafðist úrsagnar úr Nató. Ekkert varð þó af neinu slíku og náðust samningar við Breta skömmu eftir áramót 1961.⁶¹¹

Þáttaskil urðu við síldveiðar við landið árið 1960 og átti það eftir að hafa mikil áhrif á afkomu mótorvéltjóra. Nokkur skip tóku að nota hringnót og kraftblokk við veiðarnar í stað herpinótar.⁶¹² Af þessu varð góður árangur og mikið veiddist. Fleira kom þó til, „verður oss fyrst að athuga, að við herpinótarveiðarnar var aðeins hægt að kasta nótinni í einmunaveðri og þegar síldin óð á yfirborðinu. Takmarkaðist þó vinnutími skipshafnarinnar á síldveiðum eingöngu við dagsbirtuna. Við tilkomu fisksjárlinnar féll þessi vinnutímatakmörkun skipshafnarinnar algjörlega niður og færðist í það horf að verða ótakmörkuð“.⁶¹³ Nokkur harka var í kjaramálum í ársbyrjun 1961. Fór svo að þann 31. janúar var staðfest heimild til vinnustöðvunar en ekki kom til þess og þann 19. febrúar var samningur við útvegsmenn borinn undir félagsmenn og samþykktur.⁶¹⁴ Helsta nýmælið í samningunum var líf- og örorkutrygging sem nam 200.000 krónum handa yfirmönnum auk hækkunar á hinni lögboðnu launatryggingu. Annað baráttumál félagsins á þessum árum var að fá því framgengt að véltjórar í siglingum á bátafлотunum hefðu sama grunnkaup og véltjórar á farskipunum.⁶¹⁵ Þar vannst hálfur sigur. Á stjórnarfundum þann 17. september greindi Daníel Guðmundsson formaður frá því að samkomulag hefði náðst um bréflaga viðurkenningu farskipafélaganna innan vinnuveitendasambands Íslands um það að félagar í MFÍ nyttu sömu kjara og um gat í samningi VSFÍ við farskipafélögin, eftir því sem réttindi sögðu til um.⁶¹⁶ Félaginu féll því illa þegar LÍÚ ákvað að segja upp samningum samtakanna við aðildarfélög FFSÍ frá 14. febrúar 1961. Ástæða uppsagnarinnar var sú að LÍÚ vildi lækka prósentu hlut skipstjóra í heildarafla skipanna.

610 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótorvéltjórafélags Íslands 12. júní 1958.

611 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 287.

612 Sigfús Jónsson, *Sjávarútvegur Íslendinga á 20. öld*, bls. 157.

613 Þ.Í. Mótorvéltjórafélag Íslands. Bréfasafn. H/1, örk 1. Bréf, ódagsett ályktun frá FFSÍ.

614 Þ.Í. H/2, örk 2. Stjórnarfundur Mótorvéltjórafélags Íslands 31. janúar 1961. Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótorvéltjórafélags Íslands 19. febrúar 1961.

615 Þ.Í. H/2, örk 2. Stjórnarfundur Mótorvéltjórafélags Íslands 30. ágúst 1961.

616 Þ.Í. H/2, örk 2. Stjórnarfundur Mótorvéltjórafélags Íslands 17. september 1961.

Þetta kom vélstjórum ekki við og sárnaði þeim uppsögnin og kærðu þeir hana fyrir gerðardómi. Dómurinn úrskurðaði síðan þeim í hag.⁶¹⁷ Þessar deilur sýna fyrst og fremst hvernig sjómenn og útgerðarmenn bitust um síldina, eða silfur hafsins eins og hún hefur verið nefnd. En óveðursskýin tóku að hrannast upp. Aðallega veiddist smásíld úr stofnunum árin 1964 og 1965 en lítið eftir það. Næstu árin breytti síldin göngumynstri sínu vegna breytinga á hafstraumum. Á hafisárunum 1966-1969 var kaldur sjór úti fyrir Norðurlandi og gekk síldin djúpt norður-austur af landinu.⁶¹⁸

Framan af hafði félagið aðsetur upp á lofti í Hafnarhúsinu, síðan á Tryggvagötu 6.⁶¹⁹ Stærri fundir voru flest árin haldnir í sal Fiskifélagsins eða í sal Slysavarnafé-

lagsins. Í nóvember 1958 barst stjórninni bréf frá FFSÍ þar sem leitað var til sambandsfélaganna um þátttöku við að koma upp sameiginlegu félagsheimili og var farið þess á leit við félagið að það tilnefndi einstakling í væntanlega húskaupanevnd. „með tilliti til hve erfitt er fyrir félögin að vera alltaf á hrakhólum með húsnæði fyrir félagsstarfsemina, var ákveðið að taka þátt í nefndum húskaupum.“⁶²⁰ Húsið var Bárugata 11. Eftirfarandi félög FFSÍ höfðu aðsetur í húsinu: VSFÍ, MFÍ, Félag íslenskra loftskeytamanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagið Aldan, Skipstjóra- og stýrimannafélagið Ægir, Stýrimannafélag Íslands, kvenfélagið Keðjan, Skipstjórafélag Íslands.

Einn mikilvægasti þátturinn í starfsemi félagsins var að styrkja þá félagsmenn með fjárframlögum sem áttu um sárt að binda vegna veikinda eða slysa fyrir hver jól. Þá styrkti félagið einnig aðstandendur þeirra sem fallið höfðu frá. Fyrstu árin voru nöfn einstakra styrkþega birt og styrkirnir nefndir jólagjafir.

Seinni árin var þess einungis getið hve margir hefðu fengið umræddar jólagjafir.⁶²¹ Þetta sýnir að styrkveitingarnar voru viðkvæm mál og þegar frá leið var meiri krafa um þagmælsku þegar kom að því að veita þá. Sveinn Þorbergsson framkvæmdastjóri félagsins hafði umsjón með styrkveitingunum eftir að stjórnarmenn höfðu skoðað ýmsar ábendingar.

Daníel G. Guðmundsson¹¹

Daníel Guðmundsson

fæddist árið 1916 á

Bíldudal. Hann var við nám

í járnsmíði og vélsmíði

hjá Magnúsi Jónssyni í

Bíldudal árin 1936–1941.

Hann tók minna mótörvél-

stjóraþróf í Reykjavík árið

1938 og meira vélstjóraþróf árið 1944. Hann var

á ýmsum bátum fyrstu árin og á Vélaverkstæði

Sigurðar Sveinbjörnssonar í Reykjavík árin

1944–1946. Hann vann hjá Landhelgisgæslunni

árin 1948–1959. Hann vann hjá Tollgæslunni í

Reykjavík og formaður á tollbát til ársins 1986.

Hann var formaður Mótörvélstjórafélags Íslands

árin 1958–1968.



¹¹ Vélstjóra- og vélfræðingatal. I. bindi, bls. 359.

⁶¹⁷ Þ.Í. Mótörvélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. H/1, ör. 1. Bréf dagsett 10. september 1962.

⁶¹⁸ Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 295.

⁶¹⁹ Daníel G. Guðmundsson, „Drög að Mótörvélstjórásögu Íslands“, *Vélstjóratal 1911-1972*, I. bindi, bls. 20.

⁶²⁰ Þ.Í. H/2, ör. 5. Aðal- og félagsfundir Mótörvélstjórafélags Íslands 6. mars 1960.

⁶²¹ Þ.Í. H/2, ör. 2. Stjórnarfundir Mótörvélstjórafélags Íslands 16. desember 1962 og 14. desember 1965.

Margt gat orkað tvímælis við þessa skipan mála og á aðalfundi þann 6. mars 1966 var ákveðið að lögfesta reglur fyrir styrktar og sjúkrasjóð félagsins svo félagsmenn og aðstandendur þeirra stæðu sem jafnast að vígi þegar kæmi að úthlutunum.⁶²²

Eftir að löggin um atvinnuréttindi vélstjóra voru samþykkt árið 1966 þótti ýms-um tilefni til að sameina Vélstjórafélag Íslands og Mótorvélstjórafélag Íslands.⁶²³ Ekki þótti lengur ástæða til að halda félögunum aðskildum þar sem tekist hafði að samstillja allt nám vélstjóra í landinu og réttindi þeirra eftir áunnum námstigum. Á aðalfundi Mótorvélstjórafélags Íslands þann 22. apríl 1967 voru síðan tekin af öll tvímæli um vilja félagsmanna þegar skorað var á stjórn félagsins að beita sér fyrir að sameinast Vélstjórafélagi Íslands.⁶²⁴ Það gekk eftir og var síðasti stjórnarfundur félagsins haldinn 14. júní 1968. Af því tilefni kom eftirfarandi fram: „Stjórn M.F.Í. óskar þess af alhug að gifta megi fylgja hinu væntanlega Vélstjórafélagi Íslands. Um leið og hún kveður sitt gamla félag og þakkar framámönnum öll hin miklu óeigin- gjörnu störf í þágu M.F.Í. á liðnum árum.“⁶²⁵

622 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótorvélstjórafélags Íslands 6. mars 1966.

623 Þ.Í. H/2, örk 2. Stjórnarfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 18. júlí 1966.

624 Þ.Í. H/2, örk 5. Aðal- og félagsfundir Mótorvélstjórafélags Íslands 22. apríl 1967.

625 Þ.Í. H/2, örk 2. Stjórnarfundur Mótorvélstjórafélags Íslands 14. júní 1968.

9. kafli

SAMEINUÐ FÉLÖG



**Svalbakur EA 302 og
Harðbakur EA 3, við
bryggju árið 1973**

Þann 26. júní 1968 kom fyrsta stjórnin saman eftir að Vélstjórafélag Íslands og Mótórvélstjórafélag Íslands höfðu sameinast. Það var ákveðið að fram til haustsins 1969 væri stjórn félagsins skipuð stjórnarmönnum úr fyrri stjórnunum beggja félaganna. Frá hinu gamla Vélstjórafélagi voru það eftirtaldir: Örn Steinsson formaður, Guðmundur Jónsson, Guðmundur Pétursson, Jón Hjaltested, Andrés Andrésson, Þór Birgir Þórðarson og Kristján Hafliðason. Frá hinu gamla Mótórvélstjórafélagi Íslands voru það eftirtaldir: Daníel Guðmundsson varaformaður, Guðjón Sveinbjörnsson, Kári Guðbrandsson, Jón S. Pétursson og Sveinn Þorbergsson.⁶²⁶ Eftir sameininguna starfaði félagið á Öldugötu 15 (Jessenshúsi).

Sameining félaganna voru mikil tíðindi eftir þá flokkadrætti og ósætti sem oft hafði einkennt samskipti þeirra í gegnum tíðina. Þetta vissu menn og í ársskýrslu fyrir árið 1968 mátti sjá eftirfarandi hvatningarorð: „Á þeim miklu breytingartímum, sem nú ganga yfir, veitir vélstjórum ekki af að standa saman um málefni sín.

⁶²⁶ Þ.Í. E/4. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1967-1968, bls. 1.

Það gerum við best, með því að starfa í einu stéttarfélagi þar sem við af einurð og hreinskilni ræðum vandamál okkar og mörkum sameiginlega stefnu. Það skref, sem nú hefur verið stigið, vonum við að verði okkur til blessunar, og þá ekki síst ungu mönnum, sem eiga eftir að skipa sér undir merki okkar.⁶²⁷

Menn héldu ótrauðir áfram eins og önnur greinin í nýjum félagslögum sýnir:

Tilgangur félagsins er að gæta hagsmuna íslensku vélstjórastéttarinnar, semja við rétta aðilja um kaup hennar og kjör almennt, stofna og ávaxta sjóði, er verja skal til þess að tryggja aðstöðu hennar í lífsbaráttunni, og stuðla að stéttvísi, samhug og samstöðu íslenskra vélstjórnarmanna.⁶²⁸

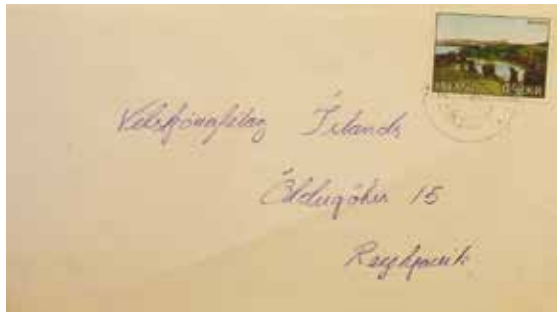


Öldugata 15.

Eldskírn hins nýja félags

Vorið 1968 var síldin langt frá landi og þurfti því að semja um laun fyrir að salta síldina um borð í bátunum. Þegar leið á vertíðina bar á því að bátaútgerðarmenn virtu ekki samningana. Einnig vildu vélstjórar taka upp samninga um vísitölubætur við bátaútgerðarmenn. Vísitala fékkst hinsvegar ekki á kauptrygginguna og leiddi deilan til mál-sóknar fyrir félagsdómi. Málið tapaðist þar sem dómurinn taldi kauptrygginguna fyrir ofan þau mörk sem verkalýðs-félögin fengju í bætur og vildi því ekki gangast við því að

samningsgreinin sem önnur verkalýðs-félög miðuðu við fæli í sér nokkra hækkun á kauptryggingu yfirmanna.⁶²⁹ Þetta fór illa í vélstjóra og ritaði Örn Steinsson formaður grein í *Sjómanna-bláðið Víking* í kjölfarið. Hann sagði meðal annars: „Sjómannafélagið hafði þá dregið sig út úr deilunni með þeim varnagla samt í samkomulagi við útgerðarmenn, að þess



félagar skyldu allar sömu kjarabætur hafa og yfirmenn kynnu að fá, og þar með var Jón Sigurðsson (formaður sjómannasambandsins), orðinn helsti dýrtingur þjóðarinnar og gat átt náðuga daga heima, meðan aðrir áttu að tosa inn frekari kjarabótum.⁶³⁰

627 Þ.Í. E/4. Skýrsla um starfsemi Vélstjórnafélags Íslands árið 1967-1968, bls. 2.

628 Þ.Í. E/4. Skýrsla um starfsemi Vélstjórnafélags Íslands árið 1967-1968, bls. 3.

629 Þ.Í. E/4. Skýrsla um starfsemi Vélstjórnafélags Íslands árið 1967-1968, bls. 17. Þ.Í. AB/2, örsk 1. *Stjórnarfundur Vélstjórnafélags Íslands*, 16. september 1968.

630 Örn Steinsson, „Sannleikurinn í bátadeilunni“, *Sjómanna-bláðið Víkingur*, 1-2. tbl. 31. árg., bls. 41.

Véltjórafélag Íslands reyndi síðan að fylgja þessari ákvörðun eftir og fóru Sveinn Þorbergsson og Arthúr Sigurbergsson til Ísafjarðar og Súðavíkur til að hafa eftirlit með framkvæmd verkfallsins þegar togarnir kæmu inn til löndunar. Þeir gátu lítið gert því véltjórnarnir hlýddu útgerðarmönnum og skipstjórum og héldu aftur til veiða.⁶³¹ Útvegsmenn kærðu síðan verkfallið sem ólögmætt og fengu sitt fram. Það var Véltjórafélagi Íslands mikið áfall og átti það eftir fá forystu félagsins til að hugsa sinn gang um hvernig ætti að skipa málum stéttarinnar til framtíðar, „því að í deilum sem þessari getum við ekki vænst meiri stuðnings frá öðrum samtökum og einstaklingum, en okkar eigin félagar eru reiðubúnir til að veita hver og einn og allir sam-eiginlega.“⁶³²



**Véltjórar á Svalbak EA.
Jóhann Júlíusson (Djóki)
og Árni Sigurpálsson**

631 Þ.Í. AB/2, örk 2. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 29. ágúst 1974.

632 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Véltjórafélags Íslands og reikningar 1973-1974, bls. 8.



Á sjöunda áratugnum kreppti að hjá vélstjórum. Fiskverð hækkaði ekki til samræmis við framfærslukostnað og einnig varð verulegur samdráttur í afla

Næstu misserin beindist athyglin æ meira að stóru togurunum. Vegna tæknibreytinga og nýrra veiðarfæra kom fram krafa frá útgerðarmönnum um að fækka úr 26 mönnum í 19 hverri í áhöfn og halda jafnframt óbreyttu aflaverðmæti til skiptanna fyrir áhöfnina eða 33%. Þetta þótti ótækt, „bæði vegna óhjákvæmilegra tafa við veiðar og einnig má gera ráð fyrir auknum tögum samfara kostnaðarauka, vegna viðgerða á tækjabúnaði skipanna. Má í þessu sambandi benda á þá skipun áhafna sambærilegra skipa hjá V-Þjóðverjum sem hvað mesta reynslu hafa í útgerð skuttogara, en hjá þeim eru 22 á og engin takmörkun vinnutíma háseta. Einnig er rétt að benda á, að með svo mikilli fækkun áhafnar, sem í tillögunni felst gæti slyshætta aukist verulega t.d. við töku á trolli og fleiri tilvikum“.⁶³³

Útgerðirnar héldu sig við fyrri kröfu og var haldinn félagsfundur hjá Vélstjórafélagi Íslands þar sem ákveðið var að boða til samúðarverkfalls á kaupskipum. „Um framkvæmd verkfallsins verði sú tilhögun, að þegar skipin hafa stöðvast í höfn verði heimilud öryggisgæsla véla og skipa og raforku til ljósa og hita ... Þeim strandferðaskipum sem eru í áætlunarferð þegar verkfall hefst skal heimilt að ljúka þessari ferð“.⁶³⁴ Eftir mikinn úlfabyt kærðu atvinnurekendur verkfallsboðunina til félagsdóms sem dæmdi hana lögmeata: „... með því hefur verið kveðinn upp einn merkasti dómur sem

633 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1974, bls. 3.

634 Þ.Í. AB/2, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 14. maí 1975.

Félagsdómur hefur dæmt og markar tímamót í sögu kjarabarattu stéttarfélaga þar sem staðfest er nú lögmæti þess að einn starfshópur innan sama stéttarfélags getur stutt annan, innan sama stéttarfélags, með samúðaraðgerðum, en um það hafa alla tíð verið nokkuð skiptar skoðanir en aldrei verið látið á það reyna fyrir dómstólum.⁶³⁵

Í kjölfarið var því heitið að binda enda á samúðarverkfallið um leið og „sýnilegur skriður“ væri kominn á togaradeiluna. Af því varð og vannst nokkur varnarsigur í togaradeilunni með samningum um mitt sumar 1975.

Í samtökum FFSÍ þar sem vélstjórar áttu aðild höfðu einnig hrannast upp óveðursský. Á stjórnarfundum þann 17. desember 1981 hafði Vélstjórafélagið samþykkt verkfallsboðun sem kom síðan til framkvæmda 26. desember.⁶³⁶ Eins og oft áður var það fiskverðið sem útgerðirnar (LÍÚ) og sjómenn tókust á um. Í byrjun janúar höfðu verið haldnir fjórir sáttafundir með ríkissáttasemjara en þar hafði ekki verið ræðst „við um eitt eða neitt“.⁶³⁷ Í þessum átökum þurfti Vélstjórafélagið að berjast af hörku fyrir réttindum félagsmanna því önnur sambandsfélög innan FFSÍ tóku ekki þátt í verkfallinu utan loftskeytamenn. Það gerðu

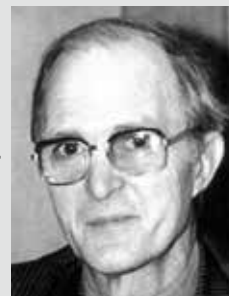
reyndar öll félög innan SSÍ. Samningar tókust síðan þann 13. janúar eftir miðlunartillögu sáttasemjara, „og var hún samþykkt af samingsaðiljum með því skilyrði að fiskverð yrði ákveðið með oddamanni og fulltrúum seljenda í yfirnefnd verðlagsráðs sjávarútvegsins.“⁶³⁸ Hinsvegar töldu menn sig ekki vera með pálmann í höndunum. „Það er ærið umhugsunarefni og alvarlegur hlutur að félögin innan FFSÍ geti ekki staðið saman þegar mest riður á.“⁶³⁹ Þarna höfðu gömul deiluefni vélstjóra og skipstjórnarmanna um hvernig bæri að semja við útgerðirnar komið upp á yfirborðið. Á meðal þess sem olli deilum voru örur tæknibreytingar í fiskiskipum og breytingar á því hvernig staðið skyldi að útgerð skipanna. Þá lá ekkert annað við en að þetta raðirnar á meðal vélstjóra.

Þetta voru verðbólguár og hafði það ekki síst áhrif á kjör vélstjóra á fiskiskipum; „ef ríkisstjórnin næði ekki yfirlýstum markmiðum um hjöðnun verðbólgunnar niður í 30% í árslok þá yrðu læti á vinnumarkaðnum,“ sagði í fundargerð stjórnarfundar 14. júlí 1983.⁶⁴⁰ Í ársskýrslu félagsins frá árinu 1983 sagði enn fremur:

Ingólfur Sigurdz Ingólfsson¹²

Hann fæddist árið 1928 á Akranesi. Hann lauk sveinsprófi í vélsvirkjun árið 1950 og vélstjóraprófi í Vélskólanum í Reykjavík árið 1952.

Hann var vélstjóri við rafstöðina við Elliðaár árin 1953–1968. Hann sat í stjórn Vélstjórafélagsins árin 1961–1967 og var forstöðumaður skrifstofu félagsins árin 1968–1970. Hann var formaður Vélstjórafélagsins árin 1970–1983. Um árabíl átti hann sæti í stjórn starfsmannafélags Reykjavíkurborgar, verðlagsráði sjávarútvegsins og lífeyrissjóðnum Hlíf.



¹² Vélstjóra og vélfæðingatal, III bindi, bls. 1088-1089.

⁶³⁵ Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1974, bls. 3 og 5.

⁶³⁶ Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 17. desember 1981.

⁶³⁷ Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 7. janúar 1982.

⁶³⁸ Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1982, bls. 4.

⁶³⁹ Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1982, bls. 3.

⁶⁴⁰ Þ.Í. AB/3, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 14. júlí 1983.

Okkar umbjóðendur hafa búið við þær kaupmáttarskerðingar sem aðrir launþegar hér á landi hafa orðið að þola en til viðbótar því að verðbótahækkanir og fiskverð hafa hvergi nærri hækkað til samræmis við framfærslukostnað og hefur verulegur samdráttur í afla valdið mikilli tekjurýrnun fiskimanna. Er nú allt útlit fyrir að heildarafinn í ár verði minni en í fyrra, og eins og alkunna er spáð mikilli aflaryrnun á næsta ári og vandséð á þessari stundu hvernig þeirri tekjurýrnun sjómanna og þjóðarbúsins í heild verður mætt.⁶⁴¹

Það þótti einnig brýnt að bæta kjör þeirra vélstjóra sem voru á skipum sem brenndu svartolíu. Það var gamalt hagsmunamál sem nauðsynlegt var að leysa í „dýrtíðinni“ og var gerð könnun á kostnaðarhlutdeild eins og eftirfarandi bréf sýnir:

Reykjavík 9. júní 1983.

Ágæti vélstjóri.

Eins og yður er eflaust kunnugt var í bátakjara- og togarasamningum eftir áramótin 1982 samþykkt svohljóðandi yfirlýsing:

Landssamband íslenskra útvegsmanna og Félag íslenskra botnvörpu-skipaeigenda samþykkja að vinna að könnun þess viðbótarálags sem brennsla svartolíu hefur í för með sér fyrir vélstjóra og gerð sérstaks samkomulags á grundvelli niðurstöðu þeirrar könnunar, og skal því lokið innan þriggja mánaða frá undirskriftardegi.

Í beinu framhaldi af því, er yður því sendur spurningalisti sem við biðjum yður að fylla út sem allra fyrst og senda til:

Vélstjórafélag Íslands,
Borgartúni 18,
105 Reykjavík

Vegna forfalla nefndarmanna og ýmissa ófyrirsjáanlegra orsaka hefur þessari könnun seinkað allt of mikið, og biðjumst við velvirðingar á því.

F.h. L.Í.Ú.
Jón Ólafsson

F.h. F.Í.B
Kristján S Birgisson

F.h. V.S.F.Í.
Helgi Laxdal⁶⁴²

641 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983, bls. 5.

642 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983.

Ingólfur S. Ingólfsson, formaður félagsins, Jón Ólafsson hjá LÍÚ og Kristján Þór Birgisson hjá FÍB unnu síðan úr könnuninni. Þegar á reyndi fannst fyrrnefndum hagsmunasamtökum Vélstjórafélagið gera of mikið úr fyrrnefndri yfirlýsingu en eftir nokkrar bollaleggingar „samþykkti stjórn VSFÍ að skrifa útgerðum og vélstjórum þessara skipa og reyna svo að ná samkomulagi við einstök útgerðarfyrirtæki“.⁶⁴³ Að lokum náðist samkomulag þess efnis að yfirvélstjórar fengju eingreiðslu til að bæta kostnaðarhlut sinn vegna svartolíu kaupa útgerðar.⁶⁴⁴ Næstu heildarsamningar voru lausir 1. janúar 1987 og var skrifað undir nýja samninga 17. janúar. Helstu nýmæli voru að samið var um aldurshækkanir á laun sem lutu ákveðinni prósentu af kauptryggingu sem greiddist án tillits til aflahlutar. Einnig var samið um hækkun á skiptaverði í 76% af heildarverði. Einnig þótti mikilvægt að rétta hluta II. vélstjóra á fiskiskipum þar sem greitt var samkvæmt hlutaskiptum og fengju þeir 1 - af hlut eða sama hlut og II. stýrimaður og var í kjölfarið „gengið frá því með handsali við Kristján Ragnarsson að á frystitogurum væri II. vélstjóra greiddur 1 1/5 hlutur í stað 11/8 hlutur“.⁶⁴⁵ Samningurinn ber þess merki að á hverju ári þurfti samninganefnd Vélstjórafélagsins að vera á verði til að ávinningur félagsmanna yrði sem mestur. Óstöðugt efnahagslíf og síbreytilegt fiskverð gat hinsvegar gert það erfitt. Með tilliti til þessa skilaði samningurinn „um það bil 13% hækkun“.⁶⁴⁶ Einnig gat aflasamdráttur og verð á mörkuðum fyrir seldar afurðir haft áhrif á kjörin.⁶⁴⁷



Árið 1993 urðu vaxandi deilur á milli sjómanna og LÍÚ um fiskveiðistjórnunina og sendu FFSÍ, VSFÍ og SSÍ frá sér sameiginlega yfirlýsingu um að LÍÚ væri að eyðileggja fiskveiðikerfið.⁶⁴⁸ Deilurnar snerust um kröfur LÍÚ um að sjómenn tækju í auknum mæli þátt í kaupum á veiðirétti. Sjómannasamtökin voru samstíga í að vinna gegn þessum áformum og boðuðu til fundaherferðar um landið. Í kjölfarið var boðað verkfall á fiskiskipaflotanum sem átti að hefjast 1. janúar 1994. Á fundi hjá ríkissátta-
semjara þann 20. desember greindi LÍÚ frá því að samtökin myndu fara með verka-
fallsboðunina fyrir félagsdóm til að kanna lögmati hennar. Félagsdómur dæmdi sjó-
mönnnum í vil og upphófst erfið samningalota sem endaði með því að ríkisstjórnin
setti bráðabirgðalög sem bundu enda á deiluna. Með lögunum voru allir samningar
sjómanna framlengdir til 15. júní. Það fylgdi lögunum að Þorsteini Pálssyni sjávar-
útvegsráðherra var ætlað að skipa þriggja manna nefnd sem hefði það hlutverk að
koma með tillögur um hvernig koma mætti í veg fyrir að viðskipti með aflaheim-

643 Þ.Í. AB/4, ör. 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 28. júní 1984.

644 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1985, bls. 13.

645 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1987, bls. 12.

646 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1987, bls. 12.

647 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1989, bls. 13.

648 Þ.Í. AB/4, ör. 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 29. apríl 1993.

ildir hefðu óeðlileg áhrif á skiptakjör sjómanna. Í nefndinni voru Árni Kolbeinsson ráðuneytisstjóri í sjávarútvegsráðuneytinu, Ólafur Davíðsson í forsætisráðuneytinu og Þorkell Helgason í heilbrigðisráðuneytinu. Tillögur þeirra gengu síðan út á að viðskipti með aflaheimildir færu í gegnum kvótaþing sem væri undir sérstakri stjórn. Tillögurnar komu reyndar ekki til framkvæmda vegna andstöðu útgerðarmanna og sjávarútvegsnefndar Alþingis.⁶⁴⁹ Í framhaldinu fékk forusta sjómannasamtakanna eftirfarandi frumvörp til umsagnar: Frumvarp til laga um samstarfsnefnd sjómanna, frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 27, 7. maí 1986, um skiptaverðmæti og greiðslumiðlun innan sjávarútvegsins, tvö frumvörp um breytingar á fiskveiðistjórn-



un og frumvarp til laga um þróunarsjóð sjávarútvegsins. Frumvörpin voru samþykkt sem lög frá Alþingi 19. maí 1994.⁶⁵⁰ Með þeim var gengið nokkuð að óskum sjómanna, „sem er nýtt fyrir sjómenn þar sem þeir hafa oftast, þegar Alþingi hefur fjallað um mál þar sem réttindi sjómanna og útgerðarmanna skarast, tekið undir sjónarmið útgerðarmanna“. Miklu skipti einnig samstaða sjómanna „sem aldrei rofnaði fram á síðustu stund. Stjórnmalamennirnir gerðu sér einfaldlega grein fyrir því, að ef þeir yrðu

við sanngjörnum óskum okkar, mundi leikurinn hefjast að nýju og verða enn hatrammari en áður“.⁶⁵¹

Í febrúar 1995 hófust viðræður á milli VSFÍ og LÍÚ um gerð nýs kjarasamnings en síðustu samningar á milli þessara aðila höfðu verið undirritaðir 1. mars 1993. Eftir nokkra árangurslausa fundi var ákveðið að boða til verkfalls á miðnætti 24. maí 1995. Nokkur harka fylgdi í kjölfarið eftir að nokkrar útgerðir ákváðu að fylgja ekki hinni lögsmætu vinnustöðvun og senda skip sín út skömmu fyrir verkfallið eða skráðu þau á svæði þar sem ekki var boðað til verkfalls. Sjómannasamtökin leituðu til Alþjóðaflutningaverkamannasambandsins (ITF) um aðstoð til að hindra landanir skipanna í erlendum höfnum. Samningar náðust síðan við VSFÍ, FFSÍ og SSÍ þann 15. júní. Helsta nýmælið í samningunum var að með lagasetningu var skipuð úrskurðarnefnd sem hafði það hlutverk að ákveða fiskverð þegar sjómenn og útgerðir koma sér ekki saman um það.⁶⁵² Næstu umskipti urðu árið 1998. Frá og með 2. febrúar höfðu sjómannasamtökin boðað til verkfalls. Undir lok janúar hófust samningarfundir hjá ríkissáttasemjara sem áttu eftir að ganga treglega og fylgdu hótanir ríkisstjórnarinnar um setningu bráðabirgðalaga. Að kvöldi 27. janúar voru síðan samþykkt á Alþingi lög sem bundu enda á deiluna. Löggin fólu í sér að sett var fram miðlunartillaga ríkissáttasemjara. Þar var meðal annars tekið fram að sett yrði á laggirnar sérstök úrskurðarnefnd sem hefði það hlutverk að skera úr um hvort koma ætti til sérstakra greiðslna handa vélstjórum á fiskiskipum vegna breytts verksviðs og aukinnar tækni-

649 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1994, bls. 12-13.

650 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1994, bls. 13-14.

651 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1994, bls. 14.

652 Þ.Í. E/2. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1995, bls. 11-14.

væðingar fiskiskipa.⁶⁵³ Guðfinnur G. Johnsen tæknifræðingur skipaði nefndina fyrir hönd LÍÚ, Helgi Laxdal formaður VSFÍ fyrir hönd félagsins og formaður nefndarinnar var Guðrún Zoega verkfræðingur frá kjaranefnd.

Þann 10. maí 1999 féll úrskurður nefndarinnar á eftirfarandi veg:

Skipum var skipt niður í tvo flokka. Annars vegar eftir vélarstærð og hins vegar eftir því hvort skipið var vinnsluskip eða ekki.

Auk hlutar samkvæmt kjarasamningi skulu vélstjórar á fiskiskipum þar sem krafist var vélfræðinga fá eftirfarandi greiðslur á þágildandi verðlagi. Á skipi með 3000 kW aðalvél og stærri fengi yfirvélstjóri kr. 40.000 per mánuð og 1. vélstjóri kr. 30.000 per mánuð. Á skipum með 1501 kW-2999 kW aðalvél fengi yfirvélstjóri kr. 25.000 og 1. vélstjóri kr. 20.000. Á skipum með 1800 kW vélar og stærri hækkar aukahlutur 2. vélstjóra úr 1.125 í 1.20, sem var óbreytt fyrir vinnsluskip.

Á vinnsluskipum með aðalvél 1501 kW og stærri fengi yfirvélstjóri 0,10 og fékk viðkomandi þá alls 1,60 í sinn hlut, auk 40.000 króna greiðslu eða 25.000 kr. per mánuð eftir vélarstærð. 1. vélstjóri fengi 0,08 og því heildarhlutur viðkomandi 1,33, auk 30.000 eða 20.000 kr. per mánuð eftir vélarstærð 2. Vélstjóri fengi 0,05 í aukahlut og samanlagður hlutur viðkomandi því 1,25. Þar var miðað við 1800 kW aðalvél.⁶⁵⁴

Eftirfarandi var ítrekað í niðurlagi úrskurðarins:

Athugasemdir: Í II lið er kveðið á um aukahlut vélstjóra á vinnsluskipum með aðalvélar yfir 1500 kW. Með vinnsluskipi er hér átt við hefðbundna skilgreiningu þess orðs samkvæmt almennri málvenju og í kjarasamningum milli sjómanna og útvegsmanna. Einungis er átt við vinnsluskip þar sem yfirvélstjóri hefur yfirumsjón með viðhaldi og eftirliti með fiskvinnsluvélum ásamt vélbúnaði tengdum vinnslu og geymslu aflans. Til viðmiðunar má nefna þau skip sem fengið hafa leyfi sjávarútvegsráðuneytisins til fullvinnslu botnfiskaflla um borð svo og skip þar sem rækja er soðin, pilluð, henni pakkað í neytendaumbúðir og hún síðan fryst um borð.

Breytingar samkvæmt þessum úrskurði verða hluti af kjarasamningi aðila, samanber 10. gr. fylgiskjals nr. III með lögum nr. 1998/10 um kjaramál fiskimanna. Samningsaðilum er falið að fella úrskurð þennan inn í kjarasamning sín á milli eftir því sem þeir telja best henta.

653 Þ.Í. E/2. Ársskýrsla 1998, bls. 13-15.

654 Þ.Í. E/2. Ársskýrsla 1999, bls. 13.

Rvík 10. maí 1999

Guðrún Zoega formaður

Helgi Laxdal fulltrúi VSFÍ⁶⁵⁵

Skipun slíkrar úrskurðarnefndar átti eftir að skipta miklu í kjarabaráttu vélstjóra.

Dagur í lífi vélstjóra í íslensku fiskipi á fyrstu árum nýrrar aldar. Samanber frásögn Orra Jónssonar yfirvélstjóra á Heimaey VE:



Heimaey VE 1

Á uppsjávarskipum geta dagarnir verið mjög mismunandi, fer allt eftir á hvaða veiðiskap við erum. Venjulegur dagur á síldartrolli: Hér um bord er bara tveir vélstjórar, þannig að ég kem á vakt kl 6:00 og byrja nú yfirleitt á

að fá mér kaffibolla og smá spjall við hinn vélstjóran um síðustu nótt o.þh. Oftast tek ég einn hring í vélarúminu til að athuga hvort allt sé eðlilegt fer svo inn í vaktklefa til að kíkja á viðhaldsstjóran og athuga hvort einhver verk séu komin á tíma. Oft byrja ég á því að skola vinnslutankana okkar og öll kerfi þ.e. ég dæli sjó í tankana (flössa) og dæli svo hreinum sjó í gegnum allt til að hreinsa allar lagnir svo að engin óhreinindi séu þar þegar við fáum nýjan afla. Svo er það að gangsetja kælinguna og sjá til þess að hún keyri eðlilega. Svo eru það verkin í viðhaldsstjóranum,

reglulega er kominn tími á að fara yfir öll hæðarbox og fylla á þau eftir þörfum. Yfirleitt er þetta bara athugun en stundum þarf að bæta á einhver box, þegar því er lokið þá er það skráð í viðhaldsstjóran. Kl. 12 tek ég skráningu þ.e. fer yfir alla mæla í vélarúminu og færir það í véladagbókina, einnig þarf ég að dæla svartolíu upp á setthylkið, bæta á bætiefnabox fyrir svartolíuna, svo tappa ég vatni undan loftkútum. Eftir hádegi er híft. Þá byrja ég á því að stöðva kælinguna, gera alla tanka klára fyrir dælingu, svo fer ég upp á dekk með hásetunum og við tókum trollið, dælum aflanum um bord og ég byrja að kæla aflann. Þetta tekur svona um 2 til 2 1/2 tíma, fer eftir veiði. Eftir kaffi er oft frí frá reglubundnum verkum þannig oft fer tíminn í ýmisskonar viðhald og reddingar, s.s. að smíða nýjar festingar fyrir fjarstýringar á dekkkrönunum. Undir kvöldmat fer ég niður í vél til að dæla upp á sethylkið, skola túrbínuna á aðalvélinni og tek skráningu fyrir véladagbókina. Svo eru vaktaskipti og er frí til kl. 6:00 næsta dag svo lengi sem ekkert kemur upp á.⁶⁵⁶

655 Þ.Í. E/J. Ársskýrsla 1999, bls. 13.

656 Orra Jónsson, tölvupóstur 19. janúar 2015.

Kjaramál frystihúsvéltjóra

Snemma árs 1972 var rætt um mögulega yfirtöku Vélstjórafélagsins á samningi frystihúsvéltjóra sem Dagsbrún hafði áður með höndum.⁶⁵⁷ Eftir að yfirtakan var afstaðin var knýjandi að endurskoða alla samninga frystihúsvéltjóra. Nokkur umræða skapaðist hvort skipta ætti hópnum eftir menntun, starfsreynslu eða gildandi launatöflum.⁶⁵⁸ Ekki gekk saman með samningsaðilum og kom til verkfalls í sjö frystihúsum í Reykjavík, Kópavogi og á Seltjarnarnesi á miðnætti 12. janúar 1973. Á Norð-ur- og Austurlandi og Suðurnesjum ásamt Akranesi náðust samningar við vinnuveitendur en verkalýðsfélögin á hverjum stað voru umbjóðendur frystihúsvéltjóra. Fyrst í stað náði verkfallið ekki til áframhaldandi frystingar á þeim vörum sem komnar voru í geymslur þegar verkfallið hófst. (sbr. ákvæði þar að lútandi frá árinu 1958) og átti það að gilda til næstu mánaðamóta.⁶⁵⁹ En það gekk ekki eftir;

Þar sem einstök frystihús hafa gert sig sek um brot á yfirlýsingu dags 19. nóv. 1958 og samkomulagi, sem gert var að viðstöddum ríkisráttasemjara hr Loga Einarssyni lítur félagið svo á að grundvöllur sé brostinn fyrir fyrrgreindri yfirlýsingu og samkomulagi og kemur því verkfall það sem boðað hefur verið við viðhaldskeyrslu í frystihúsum til framkvæmda 24 klst eftir móttöku bréfs þessa, nema fyrirliggi yfirlýsing um að af stórum verkfallsbrotum verði látið á meðan yfirstandandi deila varir.⁶⁶⁰

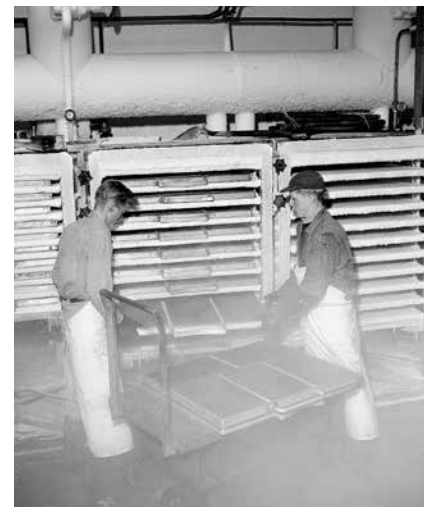
Þetta er mjög harðorð yfirlýsing sem sýnir á hversu alvarlegt stig deilan var komin. Það var lítið á samkomulagið frá árinu 1958 sem einhverskonar öryggisventil til að tryggja það að frystiafurðir sem komnar voru í geymslu myndu ekki eyðileggjast. Það var mikilvægt að tryggja það og gildi það fyrir báða samningsaðila og í raun samfélagið allt. Ekki kom til þess að brotið væri gegn fyrrnefndu ákvæði. Að kvöldi þann 24. janúar aflýstu frystihúsvéltjórar verkfalli og féllust báðir aðilar á þá ákvörðun Loga Einarssonar ráttasemjara að ágreiningurinn yrði lagður í kjaradóm.⁶⁶¹



Frystihús
Ísbjarnarins
á Seltjarnarnesi



Nýttiskuleg
frystitæki



Pönnufrystir í
frystihúsi

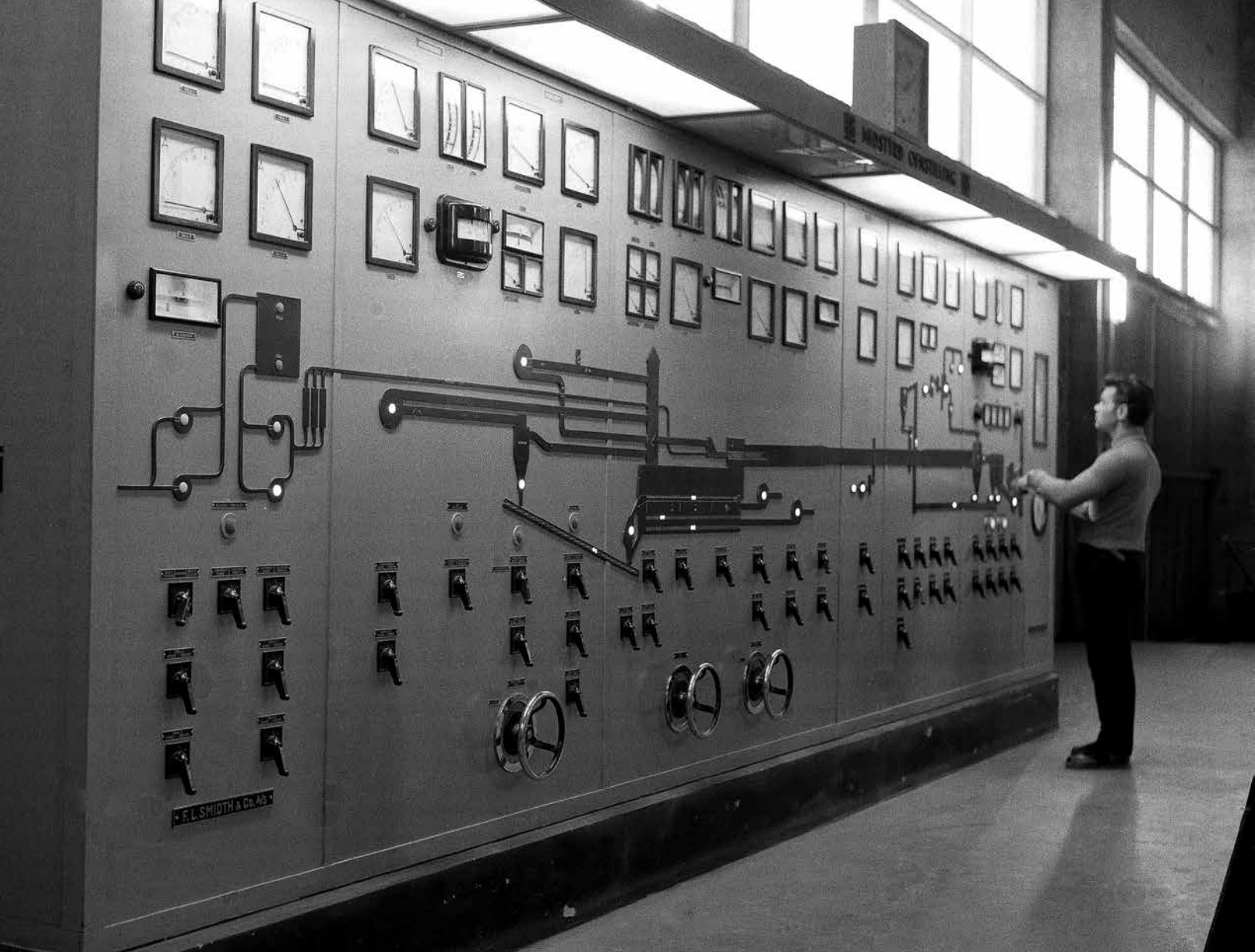
⁶⁵⁷ Þ.Í. AB/2, örð 1. Stjórnarfundir Vélstjórafélags Íslands 27. janúar 1972 og 29. febrúar 1972.

⁶⁵⁸ Þ.Í. AB/2, örð 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 26. október 1972.

⁶⁵⁹ Morgunblaðið 13. janúar 1973.

⁶⁶⁰ Þ.Í. AB/2, örð 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 23. janúar 1973.

⁶⁶¹ Morgunblaðið 25. janúar 1973, bls. 2.



Vélgæsla í
Sementsverksmiðju ríkisins
á Akranesi

Landvélstjórar

Ýmislegt var breytingum undirorpið hjá landvélstjórum á þessum árum. Þann 2. júlí 1970 var boðað til fundar með félögum í Áburðarverksmiðjunni, Sementsverksmiðjunni, starfsmönnum Varnarliðsins á Keflavíkurlflugvelli og starfsmönnum Landsvirkjunar og til umræðu var sameiginlegur samningur þessara starfshópa. Ingólfur S. Ingólfsson formaður lagði mikla áherslu á að koma þessu á en við ramman reip var að draga þar sem aðstæður og vinnuumhverfi var mismunandi á milli hópanna.⁶⁶² Á nefndarfundum landvélstjóra var síðan ákveðið að láta fara fram starfsmat til að auðvelda alla samræmingu í næstu samningagerð.⁶⁶³ Hér var félaginu nokkur vandi á höndum. Það var mikilvægt að samstillta allar launakröfur gagnvart vinnuveitendum og stjórnvöldum en einnig þurfti að gæta þess að hinir ólíkar hópar væru ekki hlunnfarnir þegar kom að einstökum sérkröfum.⁶⁶⁴ Staðan var ekki einföld eins og bréfið hér að neðan sýnir:

662 Þ.Í. AA/2, örkr 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 2. júlí 1970.

663 Þ.Í. AA/2, örkr 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 1. febrúar 1972.

664 Þ.Í. AA/2, örkr 2. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 4. maí 1974.

26. maí 1975

Til stjórnar Vélstjórafélags Íslands. Vegna yfirlýsingar formanns Vélstjórafélags Íslands á fundi með vinnumálanefnd ríkisins hjá sáttasemjara ríkisins um að ekki verði skrifað undir samning við ríkisverksmiðjurnar, fyrr en Landsvirkjun hefur lagt fram yfirlýsingu um kaup og kjör vélstjóra hjá Landsvirkjun, viljum við undirritaðir vélstjórar ríkisverksmiðjanna taka fram að við stöndum ekki í vinnudeilu við Landsvirkjun. Því er það krafa okkar að samningagerð okkar verði einskorðuð við ríkisverksmiðjurnar eingöngu.⁶⁶⁵

Bréfið lýsir vel hvernig vélstjórar í ríkisverksmiðjunum (Áburðar- og sementsverksmiðjunni) reyndu að marka brautina í kjaraviðræðum landsvélstjóra. Þegar frá leið urðu ríkisverksmiðjusamningarnir grunnur fyrir Landsvirkjun. Eitt af því sem hugað var að var uppbygging stóriðju. Árið 1966 undirrituðu ríkisstjórn Íslands og svissneska fyrirtækið Aluisse samstarfsamning um byggingu álvers á Íslandi. Í kjölfarið var Íslenska álfélagið stofnað og hóf undirbúning undir að reisa á álver í Straumsvík. Þar þurfti að gæta að ýmsu. Í september 1967 fór meðal annars 25 manna hópur væntanlegra verkstjóra í álverinu til verkþjálfunar í Steg í Sviss. Margir þeirra voru með vélstjórapróf, sem sýnir hve fagþekking vélstjóra var mikils metin þegar landsmenn reyndu að feta nýja slóð í atvinnuháttum sínum.⁶⁶⁶



Nesjavellir

Vegna áframhaldandi tæknibreytinga hjá Landsvirkjun náðist síðan samkomulag árið 1990 um að fyrirtækið greiddi hluta af kostnaði við endurmenntunarnámskeið vélstjóra sem störfuðu þar. Jafnframt var skipuð sérstök endurmenntunarnefnd sem í sátu Þrándur Rögnvaldsson vélfræðingur hjá Landsvirkjun, Eggert G. Gunnarsson kennari við Vélskóla Íslands og Gísli Gíslason tæknifræðingur hjá Landsvirkjun.⁶⁶⁷

665 Þ.Í. AB/2, örsk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 27. maí 1975.

666 Ísal tíðindi, 12. árg., 4. tbl., bls. 3.

667 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1990, bls. 24.



Apríl 1977,
menn að störfum
við Kröflu

Kröfluvirkjun

Í Bjarnaflagi við Mývatn var tekin jarðgufa fyrir kísiliðjuna og komin reynsla á rafstöð. Árið 1974 var ákveðið að ráðast í að reisa svonefnda Kröfluvirkjun á svæðinu. Landsvirkjun starfaði þá aðeins á Suðurlandi og fór svokölluð Kröflunefnd með umsjón framkvæmdanna. Jón G. Sólnes bankastjóri á Akureyri og þingmaður norðausturs kjördæmis var formaður nefndarinnar. Eitt af markmiðum nefndarinnar var að koma virkjuninni í gagnid eins fljótt og mögulegt var. En ekki fór allt eins og ætlað var. Rétt fyrir jólin 1975 hófst sprungugos á svæðinu sem stóð næstu vikurnar og aftur gaus árið 1977. Menn héldu þó ótrauðir áfram og árið 1978 tókst að ná í gufu til að framleiða nokkurt rafmagn og voru í því tilefni ráðnir sjö vélstjórar til að hafa eftirlit með vélbúnaði virkjunarinnar.⁶⁶⁸ En flýtirinn hafði sín áhrif eins og þetta bréf Jóhanns Guðmundssonar trúnaðarmanns vélstjóra á svæðinu til Ingólfs S. Ingólfs-sonar formans Vélstjórafélagsins ber með sér:

668 Þ.Í. AB/3, örkr 1. Stjórnfundur Vélstjórafélags Íslands 25. apríl 1978.

Krafla 5. febrúar 1978.

Kröflunefnd

C/O Jón G. Sólnes

Vegna óánægju vélgæslumanna við Kröfluvirkjun útaf húsnæðismálum, símamálum, o. fl. töldum við nauðsynlegt að skrifa þetta bréf. Í trausti þess að þið takið því vinsamlega og leysið úr þeim vanda er skapast hefur.

Í apríl 1977 voru allir væntanlegir vélgæslumenn við Kröfluvirkjun kallaðir til fundar í Kröflubúðum með Einari Tjörva Elíassyni, Gunnari Inga Gunnarssyni og Birki Fanndal Haraldssyni til að ræða um kaup, kjör og starfstilhögun. Eftir þann fund og fyrri umræður við E.T.E hefur verið talað um samning milli Landsvirkjunar og Vélstjórafélags Íslands, sem væntanlegan samning okkar við Kröflunefnd. Öll vafaatriði fram að þessu hafa verið leyst samkvæmt samningi þessum. Sem dæmi eru samningar vélgæslumanna við Laxárvirkjun miðaðir við hann. Auk þess eru ákvæði um húsnæði mun hagstæðari vélgæslumönnum þar. Varðandi húsnæðismál í samningi þessum segir í grein 5.3: „Við Elliðaárstöð skal Landsvirkjun sjá um flutning á vélstjórum að og frá vinnustað á vaktaskiptum. Vélstjórum við Sog og Búrfell mun látið í té húsnæði og rafmagn til ljóss og hita. Jafnframt mun Landsvirkjun tryggja flutning á gagnfræðaskólabörnum vélstjóra við Sog á milli Sogstöðvanna og gagnfræðaskólans á Selfossi, og er þá miðað við eina ferð á dag. Fyrir þessi hlunnindi greiði hver vélstjóri Landsvirkjunar 5% af mánaðarlaunum fyrir dagvinnu með fullum aldursuppbótum. Kosti opinberir aðiljar að einhverju leyti flutninga þessa kemur það Landsvirkjun til góða.“ Í janúar var Einar Tjörvi tilbúinn að undirrita staðhæfðan samning við Vélstjórafélag Íslands, að undanskyldum húsnæðismálum, þar sem hann telur Kröflunefnd hafa bundið sig öðrum húsnæðissamningi. Síðan skeður það um síðustu mánaðamót, að dregið er af launum vélgæslumanna við Skútahraun, rúmar 26 þús. kr. sem mánaðarleigu, án þess að rætt hafi verið við okkur eða Vélstjórafélag Íslands. Til að fólk sætti sig við að setjast að við þessa virkjun er nauðsynlegt að kaup og kjör séu síst lakari en við önnur raforkuver. Verði það í raun að við verðum látnir borga 26 þús. kr. í húsaleigu auk rafmagns og hita, áætlað kr. 15 þús. fyrir það kjör okkar um 17,5% miðað við Landsvirkjunarsamninga. Í desember kom það mjög á óvart, að dregið var af launum okkar, að okkur forspurðum, greiðslur fyrir símreikninga frá því um mitt sumar, sumt af þeim

voru reikningar í þágu Kröfluvirkjunar. Þegar sá háttur kom á að skrifað var hvert símtal hjá starfsmönnum virkjunarinnar, var okkur tjáð af okkar yfirmönnum að við yrðum ekki látnir borga símareikninga og litum við á það sem hlunnindi þar sem við unnum fjarri okkar fjölskyldum. Þar sem vitað er að, t.d. verkfræðingar og fleiri starfsmenn virkjunarinnar hafa ekki verið látnir greiða fyrir sín einkasímtöl teljum við okkur því síður þurfa að greiða umrædda reikninga. Teljum við vélgæslumenn því mjög óeðlilegt að rekstur stöðvarinnar hefjist áður en samningar séu fullfrágengnir. Árið-andi er því að þessum málum verði lokið fyrir miðjan mánuðinn.

Virðingarfyllt,
Jóhann Guðmundsson
Trúnaðarmaður.⁶⁶⁹

Samningar náðust við Kröflunefnd 6. mars. Það flækti málin að fljótlega afsalaði nefndin sér samningsumboði fyrir virkjunina og tóku Rafmagnsveitur ríkisins að sér reksturinn. Í framhaldi af því sagði trúnaðarmaður: „Við leyfum oss að ítreka



þá skoðun vora að samkvæmt samkomulagi ds. 6. mars 1978 beri yður að greiða þeim mönnum sem starfa við vélgæslu í orkuverinu í Kröflu samkvæmt samningi við Landsvirkjun á hverjum tíma. Hvort nefnt samkomulag skuldbindur rekstraraðila Kröfluvirkjunar um „um alla framtíð“ fer auðvitað eftir því hvort nýir samningar takast á milli aðila.“⁶⁷⁰ Fór svo að fyrri samningur var framlengdur fram í júní sama ár. Það var ým-

islegt sem skýrir kröfugerð vélstjóra við virkjunina. Í fyrsta lagi vildu þeir búa við sambærileg kjör og vélstjórar við Laxárvirkjun og vélstjórar sem störfuðu við virkjanir Landsvirkjunar á Suðurlandi. Aftur á móti hafði hröð uppbygging, fjarverur frá fjölskyldum, erfið ferðalög og krefjandi vinnuskilyrði þar sem hvenær sem er mátti búast við eldsumbrotum og hörðum vetrarveðrum þau áhrif að þeir tvíefldust í kröfum sínum.

669 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 5. febrúar 1978.

670 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, örk 4. Bréf dagsett 11. maí 1981.



VELFERÐARMÁL

Sjómannadagsráð

Starfsemi Sjómannadagsráðs var mikilvægur þáttur í starfi vélstjórafélaganna sem annarra sjómannafélaga. Fyrsti fulltrúafundur sjómannafélaganna í Reykjavík og Hafnarfirði var 25. nóvember 1937. Hallgrímur Jónsson og Þorsteinn Árnason voru fulltrúar Vélstjórafélagsins á fundinum. Fyrsti sjómannadagurinn var síðan haldinn hátíðlegur 6. júní 1938.⁶⁷¹ Fljótlega var ákveðið að bygging dvalar- eða elliheimilis yrði aðalmarkmið samtakanna. Þar lét Hallgrímur Jónsson ekki sitt eftir liggja og skrifaði gagnmerka grein í *Sjómannablaðið Viking* árið 1946.

13. júní 1954, Sjómannadagurinn haldinn hátíðlegur í Reykjavík. Hornsteinn lagður að Hrafnistu, dvalarheimili aldraðra sjómanna. Hrafnista við Brúnaveg í Laugarási fánum prýdd í tilefni dagsins. Ásgeir Ásgeirsson forseti Íslands lagði hornsteininn

⁶⁷¹ Ásgeir Jakobsson, *Siglingasaga sjómannadagsráðs*, bls. 9.

Greinin átti eftir að verða ákveðin undirstaða fyrir þá sem komu að uppbyggingu dvalarheimilisins sem seinna var nefnt Hrafnista. „Það er svo merkilegt, hvað þessi vélstjóri, en þeir eru ekki sérmenntaðir í elliheimilisbyggingum, gerir sér glögga grein á árinu á árinu 1946 fyrir hverju einu í allri gerð Hrafnistu. Það er næstum, eins og hann hafi séð hana fyrir sér eins og hún er nú.“⁶⁷²

Sjálfsgagt er að búa heimilið þannig úr garði og hafa aðbúð svo góða, að vistmenn sem þar setjast að, telji sér engan vinning í að skifta. Og ég teldi mikilsvert ef hægt yrði að búa svo vel að gamla fólkinu að það vildi ekki annarsstaðar fremur vera. Húsakostur heimilisins verður að miðast við það, að hægt sé að flokka vistmenn eftir formi þeirra og heilbrigði. Sumir vistmanna verða heilsugóðir og vel vinnandi, og vistin er ekki við þeirra hæfi nema þeim sé séð fyrir verkefnum sem þeir geta unað við. Aðrir vistmenn eru farnir af kröftum, útslitnir og með erfiða skapgerð, þeir þurfa meiri aðstoðar við. Í þriðja floknum eru svo þeir, sem svo eru komnir að fótum fram, að þeir hafa litla eða enga ferilvist, þeir eru nánast sjúklingar, og aðbúð öll verður að miðast við það. Eins og áður er sagt, verður að miða húsnaðið við það, að sæmilega greinilega flokkun vistmanna (muni verða), eins og hér er bent á, geti átt sér stað. Hér er nánast skilyrði fyrir því, að aðbúð vistmanna verði viðunandi. Þá er enn eitt atriði sem taka þarf til athugunar þegar farið verður að ræða um húsakost heimilisins. Það er naumast hægt að ræða um heimili fyrir aldraða sjómenn nema konur þeirra séu nefndar um leið. Verði aðeins reiknað með einstökum sjómönnum, finnst mér of skammt farið. Hitt tel ég liggja beint við að öldruð sjómanshjón eigi að fá þarna athvarf. Að húsnaði verði þarna svo fyrirkommið að þau þurfi ekki að skilja samvistir fyrr en annaðhvort dauðinn skilur þau eða annað eða bæði verða flytja á sjúkradeild heimilisins. Af þessu leiðir að óumflýjanlega, að á heimilinu verður að vera deild fyrir aldraðar sjómannskonur, því ekki er hægt að reka konurnar út, þó menn þeirra látist á heimilinu. Í rauninni ættu aldraðar sjómannskonur að vera þarna jafn velkomnar og sjómenn ef húsrúm leyfir, en þá hlið málsins verður að taka með reikninginn frá byrjun.⁶⁷³

672 Ásgeir Jakobsson, *Siglingasaga sjómannaðagsráðs*, bls. 148.

673 Hallgrímur Jónsson, „Dvalarheimili aldraðra sjómanna“, *Sjómannaðagsblaðið*, 1. töl. 9. árg., bls. 21.

Þegar hér var komið sögu sóttist Sjómannadagsráð eftir lóð fyrir heimilið í Laugarnesinu. Reyndar gekk það ekki eftir en árið 1951 fékkst byggingarleyfi í Laugarási og var fyrsti áfangi þess opnaður árið 1957 og voru nýjar álmur dvalarheimilisins opnaðar árið 1963 og aftur 1967. Að stærstum hluta var reksturinn styrktur af happdrætti í umsjón sjómannadagsráðs (DAS). Laugarásbíó tók til starfa árið 1960. Ágóði af miðasölu fór í rekstur í dvalarheimilisins.⁶⁷⁴ Árið 1964 stóð stjórn Sjómannadagsráðs fyrir því að kaupa jörðina Hraunkot í Grímsnesi sem sumardvalastað fyrir börn sjómanna og voru fyrstu íbúðarskálarnir fluttir austur árið 1968.⁶⁷⁵

Fulltrúar í sjómannadagsráði:

Mótorvélstjórafélag Íslands

Karl Stefánsson 1944-1947, Lúther Grímsson 1944-1947, 1952-54, Guðjón Sveinbjörnsson 1947-1948, Gísli Þorsteinsson 1947-1948, Jóhann Jónsson 1949-1950, Magnús Jónsson 1949-1950, Guðjón Sveinbjörnsson 1951, Bjarni Bjarnason 1952-1965, Halldór Guðbjartsson 1954-1955 og 1961-1967, Sveinn Sveinsson 1956, Sveinn Jónsson 1957-1960, 1966, Anton Nikulásson 1968-1969.

Vélstjórafélag Íslands

Hallgrímur Jónsson 1936-1946, 1954-1957, Þorsteinn Árnason 1938-1953, Júlíus Kr Ólafsson 1947-1979, Tómas Guðjónsson 1958-1982, Þór Birgir Þórðarson 1987-1988. Daníel Guðmundsson 1970-1998, Sveinn Jónsson 1980-1985, 1991-1994. Jón Guðmundsson 1983-2001, Sveinn Á. Sigurðsson 1986-1988 og 1996-2001, Ásgeir Guðnason 1997-2001. Árið 2002 var fulltrúum í sjómannadagsráði fjölgað í átta og voru þeir eftirfarandi til ársins 2006: Guðmundur Ragnarsson, Ásgeir Guðnason Guðmundur Lýðsson, Jón Guðmundsson, Sigurður Ólafsson, Jóhann Gíslason, Trausti Ingólfsson. Sveinn Á. Sigurðsson sat árin 2002-2003 og Hjálmar Baldursson tók við af honum.

Stjórn fulltrúaráðsins

Tómas Guðjónsson ritari 1959, meðstjórnandi 1958, 1983 Anton Nikulásson kosinn meðstjórnandi í stað Tómasar Guðjónssonar, Daníel Guðmundsson var meðstjórnandi 1991-1993. Ásgeir Guðnason var ritari stjórnar árin 1999-2005.

⁶⁷⁴ Ásgeir Jakobsson, *Siglingasaga sjómannadagsráðs*, bls. 11-12.

⁶⁷⁵ Ásgeir Jakobsson, *Siglingasaga sjómannadagsráðs*, bls. 12.



**Nýopnaður
sýningarsalur í
Laugarásbiói þann
26. febrúar 1960**

Lífeyrissjóðir

Á árinu 1961 voru samþykkt lög um Lífeyrissjóð togarasjóðmanna. Lagasetningin vakti vélstjóra til umhugsunar um að stofna sjóð fyrir þá félagsmenn sem nutu ekki réttinda þar. Á árinu 1963 tók síðan Lífeyrissjóðurinn Hlíf til starfa fyrir fyrrnefnda félagi í Vélstjórafélagi Íslands, ásamt Mótórvélstjórafélagi Íslands og Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Öldunni. Félögin áttu hvert um sig einn fulltrúa í stjórninni og var Tómas Guðjónsson formaður.⁶⁷⁶ Í fyrstu komu fram hugmyndir um að nefna sjóðinn *Skrúfunna* en síðar var horfið frá því.⁶⁷⁷ Sjóðurinn bætti stöðu margra félagsmanna sem voru komnir af atvinnumarkaði. Meira kom þó til. Í byrjun sjötta áratugarins var nokkur húsnæðisekla í Reykjavík og þurftu margir á lánsfé að halda. „Svo ríkt er lánasjónarmiðið í huga margra sjóðfélaga, einkum ungs fólks, að það myndi telja ástæðuna til þátttöku brottfallna, ef lánveitingar til sjóðfélaga yrðu skertar.“⁶⁷⁸

676 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/14, ör. 7.

677 Þ.Í. AB/2, ör. 2. Stjórnartundur Vélstjórafélags Íslands 12. júlí 1963.

678 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/15, ör. 1. Sameiginleg ályktun forustumanna lífeyrissjóða 26. febrúar 1964.

Forustumönnum lífeyrissjóðanna í landinu þótti orðið tímabært að setja sameiginlegar reglur um hvernig yrðu lánað úr sjóðunum og var boðað til stofnfundar Samtaka lífeyrissjóða í Þjóðleikhúskjallaranum þann 30. september 1964.⁶⁷⁹

Frá árinu 1970 hafði verið að því unnið að gera breytingar á Lífeyrissjóði sjómanna. Nýtt frumvarp var samþykkt vorið 1973 og lögfest árið eftir. Helstu breytingar voru að tekið var upp svokallað stigakerfi (punktakerfi) við útreikning bótaréttinda. Slíkt var nauðsynlegt að gera hjá mönnum sem voru hlutaráðnir og með breytilegar tekjur. Eftir breytingar var leyfilegt að hefja töku lífeyris eftir 60 ára aldur. Hjá bátasjómönnum voru fastar viðmiðunar greiðslur í sjóðinn felldar úr gildi en í staðinn skyldi semja um það í kjarasamningum á hverjum tíma hvaða fjárhæðir skyldu greiddar í hann.⁶⁸⁰ Árið 1976 var um helmingur félagsmanna eða rúmlega 400 einstaklingar tryggðir í Lífeyrissjóði sjómanna. Sama ár unnu á annað hundrað félagsmenn hjá Eimskipafélaginu og voru þeir tryggðir hjá samnefndum lífeyrissjóði. Þeir félagsmenn sem unnu hjá Skipaútgerð ríkisins, Landhelgisgæslunni, Hafrannsóknarstofnun og Landsvirkjun voru með réttindi sín hjá Lífeyrissjóði starfsmanna ríkisins (LSR). Þetta voru um 100 félagsmenn. Hjá Lífeyrissjóðnum Hlíf voru meðal annarra þeir félagsmenn sem störfuðu á Hvalbátum Hvals HF og hjá Varnarliðinu á Keflavíkurlflugvelli. Félagsmenn í öðrum sjóðum voru færri, s.s. hjá Skildi (starfsmenn hjá Jökluum), Lífeyrissjóði Áburðarverksmiðjunnar sem og ýmsum lífeyrissjóðum iðnaðarmanna.⁶⁸¹ Áunnin lífeyrisréttindi voru launamönnum ekki síður mikilvæg en dagvinnulaunin. Oft á tíðum var því tekist á um lífeyrisréttindi einstakra hópa innan Vélstjórafélagsins. Hér má nefna óánægju félagsmanna á Keflavíkurlflugvelli sem voru í Hlíf eftir samþykktar breytingar á sjóðnum síðla árs 1974. Í bréfi til stjórnar dagsett 6. mars 1976 vísuðu bréfitarar í samþykkt aðalfundar frá 29. október 1972 þar sem það var ítrekað „að ekki skuli vera í stjórn lífeyrissjóðsins Hlífar aðrir en virkir sjóðfélagar“. Bréfitarar létu eftirfarandi fylgja með fyrrnefndum orðum: „Við, sem stofnendur lífeyrissjóðsins Hlífar, svo og aðrir vélstjórar, sem með okkur vinna, höfum alla tíð verið miklir áhugamenn um vöxt og viðgang sjóðsins, því er ekki að leyna, að oft fannst okkur stjórn Vélstjórafélagsins, sem og stjórn Hlífar, hafa sýnt málefnum sjóðsins tómlæti.“⁶⁸² Það var aðallega fyrrnefnt punktakerfi þar sem öllum áunnum réttindum var safnað og flestir lífeyrissjóðir höfðu tekið upp á áttunda áratugnum sem bréfiturum líkaði ekki. Á næstu árum fannst mönnum mikilvægt að samræma lífeyrisréttindi vélstjóra. Sérstaklega þótti nauðsynlegt að samræma áunnin réttindi sem félagsmenn áttu í hinum ýmsu sjóðum.⁶⁸³



679 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/15, ör. 1. Stofnfundur 30. september 1964.

680 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1972 og 1973, bls. 14-15.

681 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1975-1976, bls. 11-16.

682 Þ.Í. AB/2, ör. 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 13. mars 1976.

683 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1985, bls. 5-6. Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983, bls. 6.

Styrktarsjóðir

Á árinu 1964 komu upp umræður um að endurskoða styrktar- og sjúkrasjóði félagsins og var Erni Steinssyni og Tómasi Guðjónssyni falið að gera uppkast að reglugerð fyrir sjóðina.⁶⁸⁴ Einnig var leitað til LÍÚ og FÍB þar sem atvinnurekendur greiddu í sjóðinn til móts við einstaka félagsmenn. Af hálfu Vélstjórafélagsins sátu Þorkell Sigurðsson og Loftur Ólafsson í sjóðnum og var Jósafat Hinriksson til vara. Frá vinnuveitendum var Guðjón Einarsson aðalmaður í stjórn sjóðsins og Gunnar Ólafsson til vara. Kjartan P. Kjartansson var endurskoðandi. Aðrir velferðarsjóðir frá fyrri tíð voru þó ennþá til s.s. Valdimarsjóður (stofnaður 1925) og Barnauppeldisjóður (stofnaður 1923) og má geta þess að Þorsteinn Árnason fyrrum framkvæmdastjóri félagsins gaf 5000. kr. í hvorn þeirra árið 1966. Eftir sameiningu Mótórvélstjórafélags Íslands og Vélstjórafélags Íslands árið 1968 þurfti að gera nokkrar breytingar á sjóðum félaganna. Vorið 1971 voru Daníel Guðmundsson, Ingólfur S. Ingólfsson, Sveinn Þorbergsson og Örn Steinsson skipaðir í svonefnda sameiningarnefnd. Hér á eftir fer hluti úr fundargerð nefndarinnar; (með breyttu orðalagi):

1. Félagssjóðir beggja félaganna skulu sameinaðir í einn sjóð og skal eignum félagsjóðs ráðstafað í samræmi við lög félagsins.
2. Vinnudeilu- og styrktarsjóður Mótórvélstjórafélags. Hann skal eftirleiðis heita vinnudeilusjóður og skal gera breytingar á reglugerð sjóðsins í samræmi við það sem í núverandi reglugerð er gert ráð fyrir að 30% af heildartekjum félagsjóðs renni í sjóðinn.
3. Styrktar- og sjúkrasjóðir félaganna skulu sameinaðir og skulu reglugerðir sjóðanna samræmdar og sameinaðar í eina.
4. Styrktarsjóður Vélstjórafélags Íslands. Hann skal starfa áfram sem sjálfstæður sjóður og skal honum sett reglugerð og tryggðir tekjustofnar í hann.
5. Valdimarsjóður. Hann skal starfa áfram sem sjálfstæður sjóður með sama nafni og samkvæmt sinni upphaflegu reglugerð.
6. Styrktarsjóður F.Í.B, framkvæmdasjóður og húsbyggingasjóður skulu sameinaðir í einn sjóð sem nefnist framkvæmdasjóður og skal setja honum reglugerð.
7. Barnasjóður Vélstjórafélags Íslands skal starfa áfram með sama nafni og skal honum sett reglugerð.
8. Orlofsheimilasjóður. Hann skal starfa undir því nafni og skal honum sett reglugerð.
9. Skemmti og fræðslusjóður Mótórvélstjórafélags Íslands og söfnunarsjóður Mótórvélstjórafélags Íslands skulu sameinaðir barnasjóði.⁶⁸⁵

684 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 9. desember 1964.

685 Þ.Í. AB/2, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands ódagsett.



Á stjórnarfundum þann 4. desember 1975 var síðan ákveðið að sameina barnauppeldis-
sjóð og framkvæmdasjóð undir Valdimarssjóð og áttu tekjur sjóðsins að nema 4% af
árlegum félagsgjöldum.⁶⁸⁶

**Happdrættisibúð hjá Happdrætti
DAS. Myndin tekin á fyrri
hluta sjöunda áratugarins í
fjölbýlishúsinu við Hátún 4**

⁶⁸⁶ Þ.Í. AB/2, örsk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 4. desember 1975.



**Húsnæði
Véltjórafélags
Íslands í Borgartúni**

Húsnæðismál

Vorið 1969 var Véltjórafélagi Íslands útveguð lóð í Borgartúni fyrir framtíðar starfsemi sína. Nokkurn tíma tók að rífa eldri byggingar niður sem voru á lóðinni og einnig þurfti að skipuleggja framkvæmdir með arkitektum. Þegar gengið var frá samningum um byggingu hússins að Borgartúni 18 voru fasteignir félagsins á Bárugötu 11 og Öldugötu 9 (Jessenshús) seldar.

Bygging hússins var boðin út og var tilboði Guðna Þ. Sigurðssonar húsameistara tek-



Guðrún Kristinsdóttir

ið. Á efri hæð hússins (750 m²) var gert ráð fyrir skrifstofurými og fundarherbergjum. Í kjallara var innréttað rými til félagsstarfs og fundahalda. Húsinu var skipt í eftirfarandi eignahluta: Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Skipstjórafélag Íslands, Skipstjóra- og stýrimannafélagið Ægir, Skipstjóra og stýrimannafélagið Aldan, Félag íslenskra loftskeytanna og kvenfélagið Keðjan fengu hvert um sig 1/12 af hverjum hlut. Stýrimannafélag Íslands fékk 2/12 hluta og Véltjórafélag Íslands 4/12 hluta.⁶⁸⁷ Sparisjóður véltjóra fékk síðan hluta af fyrstu hæð-

ina til umráða og flutti þangað árið 1977. Seinni hluta árs 1982 var síðan fyrsta öll hæðin tekin undir starfsemi Sparisjóðsins.

Áður hafði verslunarrekstur verið í hinum hlutanum.⁶⁸⁸ Eftir að Véltjórafélag Ís-

⁶⁸⁷ Á fundi hússtjórnar 14. desember 1977 var síðan ákveðið að Sjómannafélag Íslands fengi samskonar eignarhlut í húsinu og aðrir minna eftir því sem fjölguninni næmi. Þ.Í. AB/3, örkr. 1. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 29. desember 1977. Reyndar átti það eftir að hafa eftirmála því Kvenfélagið Keðjan og Skipstjóra- og stýrimannafélagið Ægir vildu ekki skerða sinn hlut. Þ.Í. AB/3, örkr. 1. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 11. ágúst 1978. Síðan fór svo að mál leystust eftir að kvenfélagið Keðjan seldi helming af sínum eignarhlut í húseigninni. Þ.Í. AB/3, örkr. 1. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands, 26. október 1979.

⁶⁸⁸ Elísabet Þorgeirsdóttir, „Sparisjóður véltjóra stækkar við sig“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 9-10. tbl. 44. árg., bls. 59.

lands flutti félagsstarfsemi sína í Jessenshús árið 1968 hafði Sparisjóðurinn fengið fyrra húsnæði félagsins á Bárugötu 11 til afnota. Þar hafði Sparisjóðurinn verið til ársins 1971 og var eftir það staðsettur í Hátúni 4 A fram að flutningunum í Borgartúnið.⁶⁸⁹ Sjóðurinn átti góð ár í Hátúni. „Hér var stofnunin komin á stað sem var miðdepill viðskiptalífs. Komu nú viðskiptavinir úr öllum stéttum þjóðfélagsins. Sjómannastéttina bar þó hæst í þessum hópi, enda alltaf lögð áhersla að veita sjómönnum þjónustu eftir bestu getu.“ Menn biðu því spenntir eftir því hvernig myndi ganga í Borgartúninu.⁶⁹⁰

Árið 1987 hófust framkvæmdir við þriðju hæðina í Borgartúni 18 og félögunum innan FFSÍ sem leigðu húsnæðið saman var ætlað að flytja þangað. Sparisjóðurinn átti að vera á miðhæðinni og var ætlunin að leigja jarðhæðina undir veitingasölu. Þegar á reyndi gekk veitingareksturinn illa hjá þeim aðila sem samið hafði verið við og ekki gekk að ná samningum við aðra veitingamenn og fylgdu þessu bollaleggingar um hvað ætti að gera við jarðhæðina til framtíðar.⁶⁹¹ Á árinu 1991 sögðu Skipstjóra- og stýrimannafélagið Aldan, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands og *Sjómannablaðið Víkingur* upp rekstri þjónustumiðstöðvar á þriðju hæðinni, eða sameiginlegri símsvörun, umsjón með pósti, ritvinnslu o.fl. Eftir það rak Vélstjórafélagið þjónustumiðstöðina á eigin kostnað. Hin félögin báru við skorti á fjármagni til að viðhalda rekstrinum.⁶⁹²

Í byrjun árs 1992 keypti Sparisjóður vélstjóra fundarsalinn á jarðhæðinni til eigin afnota. Það fylgdi með sölunni að Vélstjórafélagið gat notað salinn til fundahalda þegar á þurfti að halda. Reksturinn salarins var orðinn baggi á félaginu og einnig var fundarsókn s.s. á aðalfundi minni en áður hafði verið. Árið 1988 lauk framkvæmdum við hús verkalýðsfélaganna við Skipagötu á Akureyri og kom VSFÍ þar upp skrifstofu vegna starfa félagsins á Norðurlandi. Skrifstofan hætti síðan rekstri árið 2002.

**Kristrún
Kristjánsdóttir**



**Skrifstofan í
Borgartúni 1997.
Ólöf Stefánsdóttir og
Friðrik Hermannsson**

689 Órn Steinsson, „Sparisjóður vélstjóra í nýju glæsilegu húsnæði“, *Sjómannablaðið Víkingur* 7-8. tbl. 33. árg., bls. 246-247.

690 Órn Steinsson, *Sparisjóður vélstjóra 25 ára 1961-1986*, án blaðsíðutals.

691 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1991, bls. 9.

692 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1992, bls. 8.



Á Hólavatni
í Eyjafirði

Orlofsbústaðir

Árið 1967 fór stjórn félagsins austur í Laugardal til að athuga með land undir sumarhúsi félagsins. Um var að ræða landskika úr svokölluðu Snorrastaðalandi, skammt frá Laugarvatnsskólanum. Þar fundaði stjórnin með Jóhanni Sveinbjörnssyni landeiganda sem bauð félaginu 2,5 hektara fyrir 375.000 kr. og var tilboðinu tekið.⁶⁹³ Á vordögum árið 1968 voru Guðmundur Jónsson, Jón Hjaltested og Friðjón Guðlaugsson kosnir í nefnd til sjá um undirbúning framkvæmda á orlofslandinu.⁶⁹⁴ Næstu mánuði var leitað tilboða og hugmynda hjá arkitektum og teiknistofum, að auki var samliggjandi viðbótarspildu (2 ½ hektari) bætt við frá fyrri kaupum.⁶⁹⁵ Á árinu 1972 komst síðan skriður á málið eftir að ráðist var í byggingu tveggja húsa með alls 12 íbúðum. Til að fylgja framkvæmdunum eftir voru Guðmundur Jónsson, Guðlaugur Garðarson og Ingólfur S. Ingólfsson valdir í byggingarnefnd. Framkvæmdirnar voru félaginu erfiðar sem fjármagnaði þær að stærstum hluta með víxillánnum. Reyndar tók kvenfélagið Keðjan einnig þátt í kostnaðinum með 300.000 framlagi úr sjóðum félagsins. Eftir gengisfellingarnar árið 1974 og 1975 var ákveðið að veita nokkurri fjárhæð af gengismun sjávarafurða til að styrkja stéttarfélög sjómanna til að reisa og fullbúa orlofshús. Þar fengust 4,4 milljónir eða 20% af heildarskuld orlofsjóðs.⁶⁹⁶

693 Þ.Í. AB/1, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 26. október 1967.

694 Þ.Í. AB/2, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 28. maí 1968.

695 Þ.Í. AB/2, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 16. desember 1971.

696 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1974, bls. 7.

Á árinu 1977 náðist samkomulag við styrktar- og sjúkrasjóð félagsins um að sjóðurinn gerðist eignaraðili að húsunum og landi félagsins að einum sjötta hluta.⁶⁹⁷ Í byrjun ársins fór stjórn Keðjunnar síðan fram á það að Vélstjórafélagið yfirtæki allar eignir Keðjunnar í orlofsbústöðunum austur í Laugardal.⁶⁹⁸ Frá árinu 1977 lágu framkvæmdir við húsin niðri fram á sumarið 1980 þegar gerðir voru samningar við verktaka um áframhaldandi framkvæmdir.⁶⁹⁹ Seinni hluta ársins samdi Vélstjórafélagið einnig við stjórn Sparisjóðs vélstjóra um fjármögnun framkvæmda og yfirtöku sem svaraði fjórum íbúðareiningum af tólf en samkomulagið var umdeilt vegna þess hve endurgjaldið fyrir húsin var lágt.⁷⁰⁰ Það kom meðal annars fram í orðum Helga Laxdal þá varaformans Vélstjórafélags Íslands á aðalfundi þann 1. febrúar 1981 að Sparisjóðurinn „hefði fengið sinn hlut í húsunum á um 50% undir raunvirði“.⁷⁰¹ Eftir að framkvæmdir hófust að nýju við húsin var verkið í höndum Helga Laxdal, Daníels Guðmundssonar fyrir hönd styrktar- og sjúkrasjóðs og Jóns Júlíussonar frá Sparisjóði vélstjóra. Vorið 1981 lauk framkvæmdum við uppsetningu húsanna sem Albína Thordarson hannaði og komu fyrstu gestirnir fljótt upp úr því. „Það er samdóma álit allra þeirra, sem vistar nutu á s.l. sumri í húsunum, að vel hafi tekist um frágang og búnað húsanna, og hljóðna nú sem óðast þær raddir sem áður voru hvað háværar gegn húsunum.“⁷⁰²



Á Laugarvatni

697 Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 13. janúar 1977.

698 Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 4. febrúar 1977.

699 Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 31. júlí 1980.

700 Þ.Í. E/4. Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands á árinu 1980, bls. 9.

701 Þ.Í. AA/3, örk 1. Aðal- og félagsfundir Vélstjórafélags Íslands 1. febrúar 1981.

702 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1981, bls. 7.

Á eftir fylgdu frágangur og hönnun á útisvæði sem Reynir Vilhjálmsson landslagsarkitekt sá um. Vorið 1982 fékk félagið fundarboð eins og aðrir landeigendur í Laugardal. Hugmyndir höfðu komið upp um lagningu hitaveitu í sumarhús í sum-arhúsaahverfinu (Snorrastaða- og Hjálmsstaðahverfis).⁷⁰³ Þann 4. júní 1984 var síðan gengið frá samningi við landeigendur um að Vélstjórafélagið tæki að sér rekstur hitaveitunnar með þeim og greiddu leigjendur afnotagjald til fyrrnefndra aðilja. Í kjölfarið var gerður samningur við Verkfræðistofu Guðmundar Magnússonar um frágang hitaveitukerfa í húsunum. Framkvæmdunum lauk í maí 1985 og hafði Stálafll hf. þær með höndum. Á þessum tíma rak félagið einnig orlofshús á Hólavatni í Eyjafirði og hafði leiguskipti á húsi Verslunarmannafélags Reykjavíkur í Fnjóskadal á móti veru í einu orlofshúsa félagsins á Laugarvatni.⁷⁰⁴

Árið 1987 tók félagið fjögur orlofshús á leigu í Saarsburg í Þýskalandi og samdi við bílaleigur og Flugleiðir um verð.⁷⁰⁵ Árið 1988 hófust framkvæmdir við húsvarðarhús, sundlaug og baðhús á svæðinu sem lauk í maí 1989.⁷⁰⁶ Eigendur fasteignanna, voru orlofsheimilásjóður, 50%, Sparisjóður vélstjóra, 33% og sjúkrasjóður, 16%.⁷⁰⁷ Félag-sjóður keypti síðan þriggja herbergja íbúð í Sólheimum 27 í Reykjavík árið 1990 og árið eftir stóð sjóðurinn fyrir kaupum á þriggja herbergja íbúð í Furulundi 8g á Akureyri. Einnig samdi félagið við Alþýðusamband Austurlands um að það yrði eigandi að einu húsa félagsins sem reist var í Úlfsstaðaskógi í nágrenni Egilsstaða.⁷⁰⁸

Árið 1993 átti Vélstjórafélagið orðið 13 orlofshús og sitthvora íbúðina í Reykjavík og Akureyri. Stjórninni sveið hve nýting orlofshúsanna var lítil utan sumarmánuðina og vildi auka við nýtingu húsanna yfir vetrarmánuðina. Í samvinnu við stjórn Sparisjóðsins fór því fram hönnun á yfirbyggingu sundlaugarinnar sem ætlað var að auka nýtingu húsanna yfir veðrasamasta hluta ársins.⁷⁰⁹ Á aðalfundi félagsins 29. desember 1994 var ákveðið að fela stjórn félagsins að ganga til samninga við verktaka og eignar-aðila um byggingu húss yfir sundlaugina. Þegar til kastanna kom var stjórn Sparisjóðsins ekki tilbúin að fjármagna framkvæmdina, sem þótti of dýr. Stjórn Vélstjórafélag-sins taldi hinsvegar að framkvæmdin væri ábatasöm þegar til lengri tíma væri litið en þar við sat.⁷¹⁰ Með sameiningu vélstjórafélaganna á Ísafirði, á Suðurnesjum og í Vestmannaeyjum árið 1999 bættust orlofshús við í Grímsnesinu, hús í Flókalundi við Vatnsfjörð og í Furulundi á Akureyri. Árið 2000 var síðan bætt við íbúð í fjölbýl-ishúsi við Skúlagötu í Reykjavík.

703 Þ.Í. AB/3, örkr 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 27. maí 1982.

704 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1985, bls. 27.

705 Þ.Í. AB/4, örkr 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 18. nóvember 1987.

706 Þ.Í. AB/4, örkr 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 12. apríl 1989.

707 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1989, bls. 22.

708 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1990, bls. 28.

709 Þ.Í. AB/4, örkr 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 16. júní 1993. Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar. Vélstjórafélag Íslands fyrir árið 1993, bls. 9-10.

710 Þ.Í. E/2. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1995, bls. 8-9.



Útgáfumál

Á 50 ára afmæli Vélstjórafélagsins var ætlunin að gefa út Vélstjóratal og voru Júlíus Kr. Ólafsson, Hallgrímur Jónsson, Þorsteinn Árnason og Gunnar Kristinn Jónsson skipaðir í ritnefnd. Safnað var æviskýrslum vélstjóra og tekið að vinna úr þeim en verkið dagaði uppi. Árið 1970 voru Guðjón Sveinbjörnsson, Hjörtur Þórðarson og Jens Hinriksson skipaðir í útgáfunefnd og var hugmynd að vinna úr gögnum fyrri útgáfunefndar og safna upplýsingum um nýja félaga. Ingimar Óskarsson var ráðinn ritstjóri og kom verkið út árið 1974. Þar eru nöfn yfir 923 einstaklinga sem lokið höfðu vélskólaprófi, 200 einstaklinga sem lokið höfðu mótórprófum, 14 sem lokið höfðu prófum erlendis og 15 óskólagenginna einstaklinga, alls 1152 vélstjórar.⁷¹¹ En fleiri áttu kost að vera í ritinu og munaði þar mest um þá sem lokið höfðu minna vélstjóraprófi og alltaf fjölgaði í stéttinni eða um 2500 undir lok níunda áratugarins. Á stjórnarfundi 24. mars 1992 var ákveðið að endurútgefa vélstjóratalið. Í ritnefnd voru eftirtalin kjörin: Jóhanna S. Eyjólfsdóttir, Samúel Jón Guðmundsson og Aðalsteinn Gíslason og var Franz Gíslason kosinn ritstjóri. Síðar tók Þorsteinn Jónsson að sér ritstjórn ættfræðihluta verksins og Guðmundur Sighvatsson starfsmaður Þjóðsögu tók að sér umsjón með verkinu.⁷¹²

Á 50 ára afmæli
Vélstjórafélagsins

711 Óskar Ingimarsson, formáli, *Vélstjóratal 1974*, bls. 5.

712 Helgi Laxdal, formáli, *Vélstjóratal 1996*, bls. 5-6.

Á árabílinu 1979 til 1990 gaf Vélstjórafélagið út blaðið *Strokk* þar sem ýmis mál félagsins voru kynnt. Fyrstu tvö árin var Eva Hreinsdóttir ritstjóri. Á árabílinu 1981-1985 sinnti Ísak J. Ólafsson starfinu og Margrét Gísladóttir til ársins 1990. Eftir það var útgáfunni breytt. Félagið ásamt Vélstjórafélagi Suðurnesja og Vélstjórafélagi Vestmannaeyja hóf að gefa út blaðið *Vélstýringu* sem Sigurjón Valdimarsson ritstýrði, einnig sá Jóhanna Eyjólfadóttir um fréttarit Vélstýringar. Árið 2000 var útgáfunni aftur breytt og hóf Vélfræðingurinn göngu sína til ársins 2006. Helgi Laxdal og Guðmundur Lýðsson sáu um útgáfuna en Georg Árnason í stað Guðmundar frá og með miðju árið 2003.

Félagar Keðjunnar heiðraðir á árshátíð Vélstjórafélagsins og Keðjunnar árið 1971



Keðjan

Á sjöunda og áttunda áratugnum starfaði kvenfélagið Keðjan af miklum krafti. Félagið sá um kaffiveitingar á Skrufudeginum sem var árlegur vorfagnaður vélstjóranema. Sameiginleg árshátíð Keðjunnar, félagsmanna Vélstjórafélagsins og vélstjóranema á Hótel Sögu setti einnig mikinn svip á félagslífið á þessum árum.

90 ára afmæli Vélstjórafélagsins



Mönnun og undanþágur

Töluvert bar á því að ákvæðum um fjölda vélstjóra í vélarrúmi væri ekki fylgt.⁷¹³ Í árs-skýrslu fyrir árin 1975-1976 kom fram að ástandið á fiskiskípaflotanum væri þannig að til algerra undantekninga heyrði „að á þeim skipum sem búin eru 1000-2000 hestaflla vélum séu þrír vélstjórar, eins og vera á samkvæmt lögum. Á minni togurunum, sem eru í þessum hópi skipa er sem kunnugt er mikill og margbrotinn búnaður sem vélstjórar verða að sinna. Þrátt fyrir þetta hefur það engan hljómgrunn hlotið í reynd meðal félagsmanna sem á þessum skipum starfa að knýja það fram að 3. vélstjóri sé í raun á skipunum“.⁷¹⁴ Í skýrslunni mátti einnig sjá eftirfarandi: „Fullyrða má, að þessi tilhögun er fyrst og fremst komin frá skammsýnum skipstjórum, sem hafa verið að pressa niður fjölda áhafna skipanna, svo aukahlutur þeirra yrði stærri og hafa vélstjórar, sem margir eru ungir og reynslulitlir látið undan þrýstingnum og furðu margir sannfærst um ágæti þessarar tilhögunar.“⁷¹⁵

Þetta eru stór orð en fleira kom til, s.s. ör tæknivæðing, stærri vélar, fjölgun skipa og skortur á vélstjórum. Annað vandamál sem einnig þurfti að taka á voru undanþágurnar en þeim fjölgaði mikið á þessum árum. Þetta var gamall draugur sem hafði verið á sveimi allt frá fyrstu árum félagsins. Þegar leið á áttunda áratuginn keyrði um þverbak. Vélstjórar vissu af þessu og fengu stuðning annarra sambandsfélaga innan Farmanna- og fiskimannasambandsins til að leita úrbóta enda svipað uppi á teningnum þar. „Það er skoðun félaganna, að vegna þess hve auðvelt hefur verið að fá útgefnar undanþágur frá ráðuneytinu, hafi í fjölmörgum tilfellum ekki verið reynt sem skyldi að fá menn með fullnægjandi atvinnuréttindi til starfa og jafnvel dæmi þess að réttindamenn hafi verið sniðgengnir.“⁷¹⁶ Eitthvað þurfti að gera. Þann 16. nóv. 1977 voru eftirtaldir boðaðir til fundar í samgönguráðuneytinu: Kristinn Gunnarsson deildarstjóri, Birgir Guðjónsson lögfræðingur, Jónas Haraldsson skrifstofustjóri Landsambands íslenskra útvegsmanna, Ingólfur S. Ingólfsson formaður Vélstjórafélags Íslands, Björn Einarsson frá Skipstjóra- og stýrimannafélagi Íslands, Guðlaugur Gíslason frá Stýrimannafélagi Íslands og Jón Magnússon frá Vinnuveitendasambandi Íslands. Vandamálin sem þurfti að kljást við voru hvert öðru tengd og það vissu nefndarmenn. Hvað átti að gera? Ýmsar hugmyndir komu fram. Sumir vildu leysa málin á breiðum grundvelli s.s. athuga öflun réttinda, fjölda skipverja, nýja gerð skírteina, lögskráningu o.s.frv., „en aðrir að verkið yrði takmarkað við breytingar á skilyrðum til réttindaöflunar og strangari undanþága til þessara starfa“.⁷¹⁷ Í framhaldinu fundaði nefndin nokkrum sinnum. Í kjölfarið skipaði samgönguráðherra sérstaka nefnd árið 1979 til að endurskoða löggin um atvinnuréttindi vélstjóra frá árinu 1966. Í nefndinni sátu Kristinn Gunnarsson deildarstjóri sem var einnig formaður, Jónas Sigurðsson fyrrverandi skólastjóri og Jónas Haraldsson skrifstofustjóri, ásamt Ingólfi

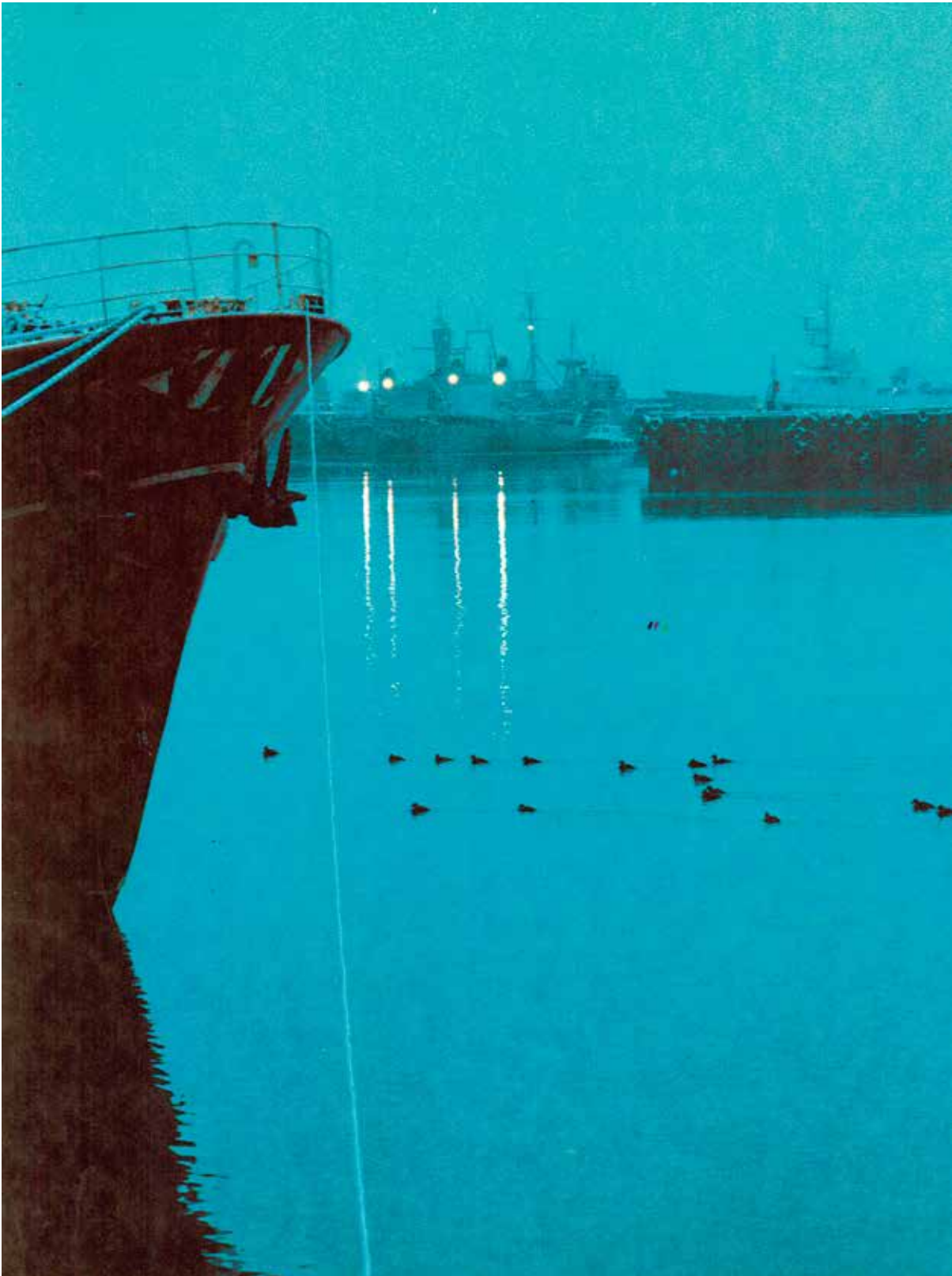
713 *Alþingistiðindi*, 1965, A deild, bls. 165.

714 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1975-1976, bls. 25.

715 Þ.Í. E/4. Skýrsla stjórnar Vélstjórafélags Íslands og reikningar 1975-1976, bls. 25-26.

716 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/11, ör. 3. Bréf dagsett 19. júlí 1973.

717 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands B/21, ör. 1. Bréf 16. nóvember 1977.



S. Ingólfssyni, fyrir hönd vélstjóra.⁷¹⁸ Eftir að Ingólfur veiktist árið 1982 tók Helgi Laxdal sæti hans.⁷¹⁹ Frá þessum tíma var Helga minnstætt hversu kærulausir ýmsir voru þegar kom að því að sækja um undanþágu. Hann mundi eftir að ein umsóknin var skrifuð á bíómiða.⁷²⁰ Á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins þann 18. janúar 1980 gerði Helgi Laxdal að umtalsefni að bæta þyrfti umsóknarferli þeirra sem sóttu um undanþágu og væri nauðsynlegt að umsækjendur framvísuðu skilríkjum og einnig nefndi hann að útgerðir fullvissuðu sig ekki um að réttindamenn væru á lausu. Eftirfarandi ályktun var því samþykkt: „að framvegis gildi sú meginregla að ekki verði



gefin umsókn um undanþágu til vélstjórastarfa nema fyrirliggi að kannað hafi verið af viðkomandi útgerðarmanni með auglýsingu í útvarpi, að ekki fái réttindamaður í starfið. Auglýsa skal a.m.k. tvisvar tíu dögum áður en viðkomandi starf losnar“.⁷²¹

Ný atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavörðna á íslenskum skipum urðu síðan að lögum þann 22. maí 1984. Helstu nýmæli voru að sömu reglur giltu um allar gerðir skipa, áður höfðu sérstakar reglur gilt fyrir fiskiskip, farskip og farþegaskip. Það fylgdi lögunum að þeir sem lokið höfðu vélstjórnarréttindum til 4. stigs og höfðu sveinspróf í viðurkenndri iðngrein gátu notað starfsheitið vélfræðingur. Starfsheitið vélavörður kom einnig inn og tók við 2. vélstjóra í fiskiskipum með 300-1019 hestafla vélar.⁷²² Sérstök mönnunarnefnd var skipuð sem fjallaði um frávik frá lögunum, sbr. hvort ætti að fækka eða fjölga vélstjórum í áhöfn. Einnig voru

réttindi hækkuð sem samsvaraði öflugri vélakosti. Í þessu sambandi má nefna að þess var gætt að segja mönnum ekki upp þó ákveðið væri að fækka vélstjórum, hinsvegar var ekki endurráðið í stöðuna. Einnig verður að ítreka að oft gat orkað tvímælis hver skilin áttu að vera á fjölda vélstjóra í vélarrými þegar miðað var við vélarstærð.⁷²³ Það ber að nefna að hlutverk mönnunarnefndar var að fjalla um fjölda manna í skipsrúmi og hvort og hversvegna ætti að breyta því. Hinsvegar bar nokkuð á því að erindi útgerðarmanna um að fækka vélstjórum eða vélavörð-

718 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983, bls. 10.

719 Kjörin alltof léleg. Viðtal við Helga Laxdal. *Sjómannblaðið Víkingur*, 1-2. tbl., 46. árg., bls. 13.

720 Höf. ókunnur, Viðtal við Helga Laxdal 5. júní 2015.

721 Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 17. janúar 1980.

722 *Alþingistiðindi* 1984, A deild, bls. 2496-2502.

723 Viðtal við Helga Laxdal 5. júní 2015.

um bærust til nefndarinnar. Þar var aðalmarkmiðið að lækka launakostnað án tillits til öryggissjónarmiða eða breyttrar tækni eða nýrra útgerðarháttá. Það var ekki hlutverk nefndarinnar að afgreiða slíkt. Öryggi áhafnarinnar var lykilatriði og þar skiptu vélstjórar miklu máli eins og reglur um vaktir í vélarrúmi kváðu á um. Þar var tilgreint hvernig bregðast skyldi við vondum veðrum, ísingu, mengun og öðrum neyðaraðstæðum.⁷²⁴ Í vélabók skráðu vélstjórar síðan niður öll dagleg verk, s.s. „eldsneytisforða skips og öðrum vélarnaðsynjum, er skip lét úr höfn, eyðslu á eldsneyti hvern sólarhring og um allt annað, er vélar skipsins snertir, gang þeirra og gæslu.“⁷²⁵

Önnur hlið á þessum pening var hvernig skyldi fara með ráðningar þeirra sem höfðu ekki full vélstjórnarréttindi. Á grundvelli laganna frá 22. maí 1984 var skipuð sérstök nefnd þann 17. júlí sem ætlað var að fara yfir undanþágur yfirmanna. Í nefndinni sátu Magnús Jóhannesson formaður, frá Farmanna- og fiskimanna-sambandinu, Helgi Laxdal formaður VSFÍ fyrir vélstjóra og Víðir Sigurðsson fyrir skipstjóra og stýrimenn. Halldór Ibsen og Jónas Haraldsson voru tilnefndir af Landsambandi íslenskra útvegsmanna. Fyrsti fundur nefndarinnar var haldinn þann 24. júlí 1984.⁷²⁶ Það lá mikið á að koma þessum málum í réttan farveg. Þá má nefna að veturinn 1981-1982 voru veittar 656 undanþágur til vélstjórnar og þar af 461 til manna sem engin réttindi höfðu fyrir.⁷²⁷ Starfsreglur nefndarinnar tóku mið af réttindanámskeiðunum sem fóru fram um þetta leyti og var gert ráð fyrir að þeir sem fengju undanþágur sæktu næstu námskeið til að öðlast full réttindi. Þau ákvæði giltu að yfirvélstjórar fengju aðeins framlengda undanþágu á sama skip, hinsvegar var heimilt að flytja undanþágu undirvélstjóra á milli skipa. Með þessu móti reyndi nefndin að halda uppi vissum sveigjanleika og útiloka ekki undanþágur ef svo bar undir.⁷²⁸ Nefndinni var einnig mjög umhugað að afla gagna um veittar undanþágur á liðnum árum svo hægt væri að gera sér grein fyrir hvar vandinn myndi liggja og svo mögulegt væri að bregðast við sem kostur væri.⁷²⁹ Nefndin samþykkti 1048 undanþágur á tímabilinu 1. janúar til 1. október 1985. Flestar undanþágurnar eða 443 sneru að hinu nýja starfsheiti, vélavarða, eða 443. Til samanburðar voru veittar 1722 undanþágur allt árið 1984. Allt horfði því í rétta átt.⁷³⁰ Af þessu má sjá að starfandi vélstjórum fækkaði eftir að undanþágunefndin fór að vinna eftir nýju lögnum en aldrei gat nefndin unnið þannig að mörg skip lægju samtímis við bryggju. Hvorki útgerðir né ríkisvaldið gátu liðið það. Þarna þurfti því að beita ákveðinni lagni.⁷³¹

724 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands, B/28, örsk 3.

725 Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands, B/23, örsk 5.

726 Þ.Í. AB/4, örsk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 20. september 1984.

727 Þ.Í. AB/3, örsk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 20. janúar 1983.

728 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1985, bls. 20.

729 Viðtal við Helga Laxdal 5. júní 2015.

730 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1985, bls. 21.

731 Viðtal við Helga Laxdal 5. júní 2015.

Í gegnum tíðina höfðu ýmsir fengið undanþágu til að gegna stöðu vélstjóra á íslenskum fiskiskipum. Í *Tímanum* þann 23. ágúst 1974 mátti lesa eftirfarandi:

Eitt af einkennum nútímans er að konur taka að sér æ fleiri störf er karlmenn unnu einvörðungu áður. Við höfum að vísu heyrt um konur sem stunduðu sjóinn. Það var ekkert nýtt. Þuríður formaður byrjaði og svo komu þær ein af annari, en þó hafa þeir einkum tileinkað sér eldhússtörf til sjós, verið kokkar, brytar, þernur og loftskeytamenn. Já jafnvel ein var háseti. Konan til sjós var sumsé staðreynd. En hvað skal segja. Maskinsheff í pilsu, var þetta ekki einum of mikið af því góða? Vonandi flækjast pilsin ekki í vélina. Við hittum Brynhildi Björnsson að máli á Hótel Sögu en þar höfðu hjónin gist um helgina, en þau sigla bæði á vélskipinu Ögurnesi, hann sem skipstjóri og hún sem vélstjóri og virðist sambandið á milli brúar og vélarrúms vera nánar í Ögurnesinu en undirritaður á að venjast til sjós, svo ekki sé meira sagt. Brynhildur Björnsson er dóttir hjónanna Björns Sv Björnssonar og Maríu Jónsdóttur og Brynhildur því barnabarn Sveins Björnssonar fyrsta forseta Íslands. María móðir Brynhildar er látin en faðir hennar býr í Reykjavík og er kennari við vélskólann. Ekki hefur hann samt kennt dóttur sinni vélfræðina, heldur er hún numin á annan hátt. Brynhildur hafði þetta að segja um vélstjórnina og sjómenskuna. Ég er fædd í Svíþjóð þar sem foreldrar mínir bjuggu þá. Við fluttum þó skömmu síðar, nokkrum mánuðum eftir að ég fæddist til Þýskalands. Ég kom fyrst til Íslands árið 1946, þá sextán ára gömul og dvaldist hér á landi til 18 ára aldurs, er ég fluttist til Suður-Ameríku með fjölskyldu minni. Ég kom heim aftur, þegar ég var 25 ára og hefi verið búsett hér síðan og er nú 44 ára að aldri. Við bjuggum í Buenos Aires lengst af. Þegar ég kom heim fékk ég vinnu í gestamóttökunni á Hótel Borg þar sem ég starfaði í mörg ár, en seinustu árin hef ég stundað sjómenskuna en maðurinn minn Eyþór Björgvinsson er skipstjóri og sjómaður. Þetta byrjaði þannig að ég fór með honum eina ferð, svona til að gá hvað hann væri að gera á sjónum en þá réri hann á trillu frá Sandgerði og síðan hefur hann bókstaflega ekki losnað við mig af skipinu því ég kann mjög vel við mig til sjós. Ég byrjaði að fást við vélina á trillubátum sem við rérum á tvö ein út frá Sandgerði. Hann taldi nauðsynlegt að kenna mér að setja vélina í gang á trillunni ennfremur kenndi hann mér að sigla inn til Sandgerðis, svona öryggisins vegna. Sambandið við vélina er náð á trillubátum. Þar er vélin hálf lífið og menn komast ekki hjá því að nema einhverja vélfræði á trillum. Ekki bóklega heldur einhverja svona umönnun. Ég vissi auðvitað ekkert um mótora fyrst, sem geta má nærri, en smám saman fékk ég áhuga og lærði einfalda hluti. Ég fórnaði guðunum í fyrsta túrnum en svo fór ég að draga fisk eins og karlarnir og svo fyrir hálfum öðrum mánuði þá vantaði vélstjóra á Ögurnesið og þá fékk ég undanþágu til að verða vélstjóri. Þeir í ráðuneytinu og aðrir sem um þetta fjalla tóku mér tóku mér afskaplega ljúflega og nú hefi ég verið vélstjóri á Ögurnesinu í hálfan annað mánuð og gengur ljómandi vel.⁷³²

732 J. G., „Kona til sjós. Rætt við Brynhildi Björnsson vélstjóra á Ögurnesi“, *Tíminn* 23. ágúst 1974, bls. 8.

Erlend samskipti

Í lok árs 1982 gekk Vélstjórafélag Íslands í Vélstjórásamband Norðurlanda (Nordiska Maskinsbefals Federationen). Þing sambandsins voru haldin þriðja hvert ár í einhverju aðildarlandanna og einnig komu formenn félaganna saman tvisvar á ári. Fyrsti fundur eftir inngönguna var 23.-24. nóvember í Gautaborg og sat Helgi Laxdal, þá varaformaður félagsins fundinn.⁷³³ Helstu viðfangsefni fundanna voru mennta- og kjaramál stéttarinnar og hjálpaði það Íslendingum að sjá hvernig nággranna þjóðirnar leystu úr þeim málum.⁷³⁴ Þann 19.-20. maí 1983 var þing sambandsins haldið í Reykjavík í húsakynnum VSFÍ í Borgartúni 18. Á þinginu var gengið endanlega frá inngöngu VSFÍ í sambandið og fjallað sérstaklega um nám vélstjóra og atvinnuréttindi. Fulltrúar í Vélstjórafélagi Íslands fengu fullvissu fyrir því að nám íslenskra vélstjóra væri metið gilt á Norðurlöndunum en hinsvegar þurftu viðkomandi félög að samþykkja hvert starfsleyfi.⁷³⁵ Á þessum árum kom fram vaxandi umræða um þægindafána (útfloggun) því fleiri og fleiri norræn skip sigldu undir öðrum fána en heimalandsins og smám gætti þess einnig á Íslandi. Þar lá fyrir að fyrirkomulagið gerði að verkum að skattar og gjöld útgerðanna voru lægri og oft fylgdu minni kröfur um öryggi skipshafna. Einnig skertust lífeyris- og örorkuréttindi áhafnarmedlima.⁷³⁶ Vélstjórum á kaupskipum fækkaði jafnt og þétt. Fyrsta janúar 1990 sigldu um 40 skip í eigu eða vegum íslenskra útgerða með um 460 sjómenn. Fyrsta júní eða hálfu ári síðar voru skipin 22 og hafði fækkað um 45% og stöðugildin orðin 224. Á árinu 1990 voru stöðugildi vélstjóra 98. Árið 1995 voru stöðugildin hinsvegar 50.⁷³⁷

Úrsögn úr FFSÍ

Í lok árs 1990 var FFSÍ með 15 aðildarfélög og 3300 félagsmenn. Þetta voru 11 skipstjóra- og stýrimannafélög, Félag loftskeytamanna og Félag bryta. Einnig voru þarna tvö vélstjórafélög, eða Vélstjórafélag Íslands (VSFÍ) og Vélstjórafélag Vestmannaeyja. Í Vélstjórafélagi Íslands voru um 2100 félagsmenn, þar af um 1300 sjóvélstjórar og í síðarnefnda félaginu voru um 120 félagsmenn. Á stjórnarfundum 17. desember 1990 bar Helgi Laxdal formaður VSFÍ fram tillögu um úrsögn félagsins úr Farmanna- og fiskimannasbandi Íslands, sem var samþykkt. Tillagan var síðan borin upp á aðalfundi VSFÍ þann 29. desember, sem samþykkti tillöguna. Í kjölfarið var úrsögnin borin upp á aðalfundi sambandsstjórnar Farmanna- og fiskimannasambandsins þann 16. janúar.⁷³⁸ Helgi fór yfir aðdragandann að úrsögninni og nefndi að á síðasta sambandsþingi hefði verið ákveðið að gera breytingar á lögum sambandsins. Eftir það var ákveðið að setja á stofn nefnd til að skoða starfshætti sambandsins til framtíðar. Guðjóni Arnari Kristjánssyni forseta FFSÍ fannst hins-

733 Þ.Í. AB/3, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 11. nóvember 1982.

734 Þ.Í. AB/4, örk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 13. október 1983.

735 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1983, bls. 12.

736 Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1986, bls. 17. Þ.Í. E/4. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1987, bls. 26.

737 Þ.Í. E/2. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1995, bls.15.

738 Þ.Í. AB/4, örk 2. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 17. desember 1990 og Þ.Í. AA/3, örk 1. Aðal- og stjórnarfundir Vélstjórafélags Íslands 29. desember 1990. BsR. Einkaskjalasafn nr. 370. Askja 8. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands 16. janúar 1991.

vegar á skorta að stjórn Vélstjórafélagsins kynnti vinnu nefndarinnar fyrir félagsmönnum sínum. Þessu mótmælti Helgi Laxdal: „Hið sanna er að í nefndinni eiga sæti tveir stjórnarmenn V.S.F.Í og að sjálfsögðu hafa þeir greint stjórn félagsins frá því sem þar var fjallað um.“ Í framhaldinu nefndi Helgi að tillögurnar miðuðu að því „að tryggja jafnrétti milli þessara tveggja starfsgreina innan F.F.S.Í“ (þ.e. vélstjóra og skipstjórnarmanna).⁷³⁹ Vélstjórar voru um helmingur þeirra sem áttu aðild að sambandinu

en áfram var lítil samsvörun á stærð aðildarfélaganna og fjölda fulltrúa í sambandsstjórninni. Þetta hafði verið ásteytingarsteinn á undan og sáu menn fram á óbreytt ástand.⁷⁴⁰ Helgi nefndi að hann hafi verið á Hornafirði fyrir skömmu „og þar hafi verið einróma samstaða um að slíta þessu. Vélstjórar eru á þeirri skoðun að þeim muni vegna ekki síður utan samtakanna. Hlutverk okkar er að verða við óskum okkar félagsmanna“.⁷⁴¹ Í framhaldinu nefndi Helgi síðan að það þyrfti atkvæði 50% félagsmanna VSFÍ í FFSÍ til að úrsögnin væri gild sbr. 8. gr. laga FFSÍ.

Félagið leitaði álits Hjalta Steinþórssonar hæstaréttarlögmanns á því hvort allir félagsmenn VSFÍ ættu rétt á að kjósa um úrsögn úr FFSÍ eða einungis sjóvélstjórar. Niðurstaða Hjalta var eftirfarandi:

Úrsögn VSFÍ úr FFSÍ er fyrst og fremst félagsmál innan VSFÍ. Aðild félagsins að heildarsamtökum á borði FFSÍ er mál sem varðar alla félagsmenn yðar hvort sem þeir eru starfandi til sjós eða lands. Er t.d. ljóst að aðild að heildarsamtökum hlýtur að setja mark sitt á starfsemi félagsins og getur hugsanlega haft áhrif á rekstrarafkomu þess og tekjubörf, þ.e. félagsgjöldin sjálf.⁷⁴²

Helgi Laxdal¹³

Hann fæddist árið 1941 á Syðri-Grund í Grýtubakka-hreppi. Hann lauk minna mótörvélstjóraþrófi á Ísafirði árið 1962, fjórða stigi í Vélskóla Íslands árið 1970 og sveinsprófi í vélvirkjun árið 1973. Hann var vélstjóri hjá Gögri hf með hléum frá árinu 1962–1975 og vann á tæknideild Fiskifélags Íslands árin 1975–1983. Hann var varaformaður Vélstjórafélags Íslands frá árinu 1978 og formaður árin 1982–2006. Helgi var forseti FFSÍ árin 1987–1988. Hann sat í orkunefnd sjávarútvegsráðuneytisins árin 1982–1986 og sat í sanráðsnefnd um stjórnun fiskveiða árin 1983–1988. Einnig sat hann frá árinu 1983 í verðlagsráði sjávarútvegsins, í undanþágunefnd um atvinnuréttindi yfirmanna frá árinu 1985 og í siglingamálaráði frá árinu 1986. Hann hefur verið formaður Vélstjórnarsambands Norðurlandanna frá árinu 1995.



¹³ Vélstjóra- og vélfræðingatal, III. bindi, bls. 981.

⁷³⁹ Þ.Í. Bréfasafn. B/23, örk 2. Bréf dagsett 2. júlí 1991.

⁷⁴⁰ Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1989, bls. 23-24 og viðtal við Helga Laxdal 5. júní 2015.

⁷⁴¹ BsR. Einkaskjalasafn nr. 370. Askja 8. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands 16. janúar 1991.

⁷⁴² Þ.Í. Vélstjórafélag Íslands, B/23, örk 2. Bréf dagsett 4. febrúar 1991.

Það fór síðan fram kosning á meðal félagsmanna og lauk henni 31. júlí 1991. Á kjörskrá voru 1522 félagar og kusu 533 og féllu atkvæði þannig að já sögðu 471 eða 89% og nei sögðu 58 eða 11% og auðir og ógildir seðlar voru 4.⁷⁴³ Eftir að úrsögnin var um garð gengin þurfti að ganga frá fjárhagsmálum á milli félagsins og farmannasambandsins eða skiptingu á greiðslum úr svonefndum greiðslumiðlunarreikningi. Stjórn félagsins vissi að fyrrnefndar greiðslur myndu ekki renna til VSFÍ eftir úrsögnina án sérstaks samkomulags þar um. Félagið hafði undirbúið farveginn og leitað álits Hjalta Steinþórsson hæstaréttarlögmans um það.

Reykjavík 25. apríl 1989

Með bréfi dags 14. þ.m. óskið þér álits á því hver sé réttur V.S.F.Í. til hlutdeildar í greiðslum úr greiðslujöfnunarsjóði sjávarútvegsins til F.F.S.Í komi til úrsagnar Vélstjórafélagsins úr sambandinu.

Ég tel að óbreyttum lögum eigi Vélstjórafélagið ekki sjálfstæðan rétt til greiðslna þessara, enda eru í gildandi lögum tæmandi taldir upp þeir aðilar eru þeirra skulu njóta. Ég hefi einnig kannað lög F.F.S.Í og er hvergi í þeim tekin afstaða til þess hver sér réttur félaga til hlutdeildar í umræddum greiðslum við úrsögn.

Ég tel hinsvegar augljóst að V.S.F.Í. eigi siðferðislega rétt til hlutdeildar í umræddum framlögum hlutfalli við fjölda félagsmanna og leita ætti annarsvegar samkomulags við F.F.S.Í. um að það endurgreiði V.S.F.Í. hlutfallslega hlutdeild þess í framlögunum og hinsvegar að óska ætti breytingar á gildandi lögum þannig að V.S.F.Í. yrði tryggður réttmætur hluti í umræddum framlögum. Mætti hugsa sér að fara þess á leit við sjávarútvegsráðherra að hann hlutaðist til um flutning frumvarps um þessa breytingu

Virðingarfyllt
Hjalti Steinþórsson hrl.⁷⁴⁴

743 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1991, bls. 9.

744 Þ.Í. Bréfasafn. B/23, örsk 2. Bréf dagsett 25. apríl 1989.



Frá vinstri: Ólafur Gunnarsson, Jón Guðmundsson (fyrir farskip), Ingólfur Sig. Ingólfsson, Ásgeir Sumarliðason, Hlöðver Einarsson, Helgi Laxdal (formaður), Ísak Ólafsson (skrifstofustjóri), Georg Árnason (landvélstjórari), Páll Magnússon (landvélstjórari), Guðmundur Hafsteinsson (fyrir fiskiskip), Samúel Guðmundsson (fyrir fiskiskip).

Lögin voru frá árinu 1986 og gerðu ráð fyrir að 15% af aflaverðmæti gengju til ákveðinna verkefna, 7% til stofnfjárjóðs fiskiskipa, 6% inn á váttryggingareikning fiskiskipa, 1,84% til Lífeyrissjóðs sjómanna og 0,16% til LÍÚ, SSÍ og FFSÍ. Af fyrrnefndum hluta fékk LÍÚ 50%, SSÍ 30% og FFSÍ 20%. Þar sem ekki gekk að semja um skiptinguna um síðastnefnda hlutan fór stjórn VSFÍ fram á það við Halldór Ásgrímsson sjávarútvegsráðherra að hann myndi flytja nýtt frumvarp um greiðslumiðlunarreikninginn. Þegar á reyndi treysti hann sér ekki til þess og má eflaust rekja það til ýmissa hagsmunatengsla innan FFSÍ. Þann 30. apríl 1992 urðu síðan stjórnarskipti þegar svonefnd Viðeyjarstjórn tók við. Þá var leitað til Jóns Sigurðssonar iðnaðarráðherra sem var formaður nefndarinnar sem samdi upphaflega frumvarpið 1986 í ráðherratið Halldórs Ásgrímssonar í ríkisstjórn Steingríms Hermannssonar (1983-1987). Jón vísaði málinu áfram til Össurs Skarphéðinssonar þingflokksformans Alþýðuflokksins. Í kjölfarið var ákveðið „að fá flutningsmenn úr öllum stjórnmalaflokkunum til liðs við málið. Það gekk mjög vel einfaldlega vegna þess að þegar viðkomandi höfðu kynnt sér málavexti voru allir sammála um að hér væri um ótvírætt réttlætismál væri að ræða“.⁷⁴⁵ Nýju lögin voru samþykkt um vorið 1992 og þar kom fram að sjávarútvegsráðherra bæri að skipta umræddum fjármunum á milli FFSÍ og VSFÍ og skyldi hann við skiptinguna taka mið af heildarfjölda félagsmanna hjá hvoru félagi. Um sumarið og fram á haustið tókust fyrrnefndir aðilar á um skiptinguna.

⁷⁴⁵ Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1992, bls. 9.

Þorsteinn Pálsson sjávarútvegsráðherra úrskurðaði síðan að hlutur FFSÍ yrði 66,6% og VSFÍ 33,3%. Þegar VSFÍ sætti sig ekki við úrskurðinn og hótaði því að skrifa sjávarútvegsnefnd Alþingis bréf þar sem óskað yrði eftir því að kerfið yrði aflagt nema að VSFÍ fengi eðlilegan hlut af kökunni, þá gáfust þeir upp og samþykktu 60% til FFSÍ og 40% til VSFÍ.

Sameiningar

Á stjórnarfundum Vélstjórafélagsins þann 12. apríl 1984 sagði Helgi Laxdal frá fundi sem hann sat ásamt forseta Farmanna- og fiskimannsambandsins með formanni Vélstjórafélags Ísafjarðar um að félagið sameinaðist VSFÍ eða yrði deild í því. Einnig nefndi Helgi samskonar viðræður við Vélstjórafélag Suðurnesja.⁷⁴⁶ Í kjölfarið var ákveðið að skipa Helga, Georg Árnason og Guðmund Hafsteinsson í viðræðuhóp. Á næstu misserum átti Vélstjórafélag Suðurnesja frumkvæði að því að leita eftir stofnun vélstjórafélaga víðsvegar um landið. Suðurnesjamenn litu á slíka stofnun félaganna sem nauðsynlegan undanfara fyrir stofnun vélstjórásambands. Hér má nefna að á Akranesi var starfrækt vélstjóradeild innan verkalýðsfélagsins á staðnum og í Grindavík voru sjómenn og vélstjórar saman í félagi (Sjómanns- og vélstjórafélag Grindavíkur). Annarsstaðar voru vélstjórar yfirleitt almennir félagsmenn í viðkomandi verkalýðsfélagi. Einnig voru einstakir vélstjórar úti um landið oft meðlimir í Vélstjórafélagi Íslands.⁷⁴⁷ Vélstjórafélagið fór sér hægt þegar kom að hugmyndum um stofnun Vélstjórásambands. Ályktun stjórnarinnar frá 12. janúar 1987 átti þó eftir að verða stefnumarkandi fyrir það sem átti eftir að koma:

Markmið endurskoðunarinnar skal m.a. að vera að athuga með hvaða hætti tryggja megi betur en nú er tengsl félaganna úti á landi og þátttöku þeirra í stjórn félagsins. Til þess að ná því markmiði kemur vafalaust margt til greina. Í því sambandi þarf að huga að stærð stjórnarinnar hvort vænlegra sé til árangurs að stjórnin sé stærri, þá gætu fleiri fulltrúar víðar af landinu átt sæti í henni. Stjórnin kæmi þá sjaldnar saman til funda en nú er og myndi aðallega fjalla um stefnumarkandi mál en sérstök framkvæmdastjórn sæi um hin daglega rekstur félagsins. Einnig skal nefndin skoða kosti og galla aðildar VSFÍ að FFSÍ með það fyrir augum að næsti aðalfundur félagsins gæti tekið afstöðu til áframhaldandi aðildar að FFSÍ. Nefndin starfi í náinni samvinnu við stjórn félagsins og skili til hennar skriflegri niðurstöðu eigi síðar en einum mánuði fyrir næsta aðalfund félagsins.⁷⁴⁸

Fundarmenn samþykktu tillöguna og voru Rúdólf Ásgeirsson, Sævar Örn Kristjánsson og Guðmundur Hafsteinsson kosnir í umrædda nefnd.⁷⁴⁹

⁷⁴⁶ Þ.Í. AB/4, örsk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 12. apríl 1984.

⁷⁴⁷ Það hafði reyndar komið til tals að stofna sérstakar deildir í stærri plássum úti um landið. Þ.Í. AB/4, örsk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 5. september 1985.

⁷⁴⁸ Þ.Í. AB/4, örsk 1. Stjórnarfundur Vélstjórafélags Íslands 12. janúar 1987.

⁷⁴⁹ Þ.Í. AA/3, örsk 1. Aðal- og félagsfundur Vélstjórafélags Íslands 18. janúar 1987.

Þannig var að á þessum árum fór að gæta nokkurrar óánægju með veruna í Farmanna- og fiskimannasambandinu og þótti stofnun vélstjórásambands nauðsynleg forsenda þess að mögulegt væri fyrir félagið að segja sig úr sambandinu. Þann fyrsta júní 1987 héldu sérfélög vélstjóra, þ.e. Vélstjórafélag Suðurnesja, Vélstjórafélag Vestmannaeyja, Vélstjórafélag Ísafjarðar ásamt Vélstjórafélagi Íslands fund í Borgartúni 18. Fundarmenn voru sammála um að vinna bæri að auknu samstarfi félaganna þótt „formleg sambandsstofnun gæti eitthvað dregist“.⁷⁵⁰ Ákveðið skref í þá átt var samkomulag um stofnun nefndar með fulltrúum frá sérfélögunum þremur og Vélstjórafélagi Íslands. Samkomulagið var undirritað á Ísafirði 11. september 1987 og fól í sér skuldbindingu um að nefndin beitti sér fyrir nánari samvinnu fyrrnefndra félaga. Menn vildu þó stíga varlega til jarðar eins og ályktun frá aðalfundi Vélstjórafélags Ísafjarðar frá 5. október sýnir. Þar var samþykkt að taka þátt í stofnun Vélstjórásambands Íslands með það að markmiði að sambandið yrði sjálfstæður aðili líkt og Farmanna- og fiskimannasamband Íslands „enda gæti sambandið þess að sjálfstæði hvers félags haldist óskert og reglur sambandsins verði bornar undir félagsfund“.⁷⁵¹ Eftir fund í Borgartúni þann 23. október 1987 var eftirfarandi samþykkt:

1. grein

Eftirtalin félög vélstjóra eru aðilar að þessu samkomulagi: Vélstjórafélag Ísafjarðar, Vélstjórafélag Íslands, Vélstjórafélag Suðurnesja og Vélstjórafélag Vestmannaeyja.

2. grein

Markmið samstarfsins er að vinna að stofnun Vélstjórásambands Íslands. Á undirbúningstíma á nefndin að beita sér fyrir auknu samstarfi áðurnefndra félaga á þeim sviðum sem samkomulag verður um í nefndinni.

3. grein

Nefndin skal skipuð einum fulltrúa frá hverju félagi, hún kjósi sér formann, varaformann, ritara og gjaldkera.

Nefndinni var ætlað að halda með sér a.m.k. fjóra fundi á ári og oftast ef verkefni gæfu tilefni til þess. Undir þetta skrifuðu Friðbjörn Óskarsson frá Vélstjórafélagi Ísafjarðar, Helgi Laxdal frá Vélstjórafélagi Íslands, Jón Kr Ólsen frá Vélstjórafélagi Suðurnesja og Gísli Sigurður Eiríksson frá Vélstjórafélagi Vestmannaeyja. Áður en félögin stofnuðu Vélstjórásamband þurftu þau að slíta sig frá öðrum samböndum sem þau tengdust, þ.e. Vélstjórafélag Ísafjarðar frá Alþýðusambandi Íslands, Vélstjórafélag Suðurnesja frá Sjómannasambandinu, Vélstjórafélag Vestmannaeyja frá Farmanna- og fiskimannasambandinu, og sama gildi um Vélstjórafélag Íslands. Annað sem þurfti að taka tilliti til var að samræma kjarasamninga og gera allsherjar samning fyrir vélstjóra á fiskiskipum

750 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/11, örk 1.

751 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 5. október 1987.



og frystihúsum. Í því sambandi gat það flækt málin að Alþýðusamband Vestfjarða hafði gert samning við frystihúsvéltjóra á Ísafirði og á einstaka stöðum sömdu hlutaðeigandi verkalýðsfélög fyrir frystihúsvéltjóra. Í kjölfarið komu þær hugmyndir fram að stækka félagssvæði Véltjórafélags Ísafjarðar. Einnig þurfti að taka ákvörðun um innheimtu félagsgjalda og að samræma sjóði. Önnur mikilvæg ákvörðun var að fréttabréfið *Strokkur* sem VSFÍ hafði eitt gefið út yrði sameiginlegt fréttabréf allra félaganna. Af þessu má sjá að nóg vinna var framundan.⁷⁵² Lítið gerðist hinsvegar næstu misserin.⁷⁵³ Næstu skref í málinu voru að daganna 7.-10. nóvember 1991 var haldið Véltjóraþing í Reykjavík. Þingið sóttu fulltrúar frá Véltjórafélagi Íslands, Véltjórafélagi Ísafjarðar, Véltjórafélagi Suðurnesja, véltjóradeild Verkalýðsfélags Akraness og Véltjórafélagi Suðurnesja. Í ályktun þingsins var stefnt að víðtæku samstarfi véltjóra á landsvísu fyrir árslok 1993 Til að ná því fram var ákveðið að stofna 10 manna starfshóp með fulltrúa úr öllum félögum. Framan af gekk vinnan hægt og kom upp ágreiningur um félagsgjöld og hvernig fyrirhugað samband yrði byggt upp. Smám saman fór síðan að rofa til eftir aðilar einbeittu sér samstarfinu sem slíku og lögðu sambandsstofnuna á hilluna.⁷⁵⁴ Þann 9. desember 1992 gerðu Véltjórafélag Íslands og Véltjórafélag Vestmannaeyja með sér samstarfsamning. Samningur varð gerður að frumkvæði síðarnefnda félagsins sem lét framkvæma skoðanakönnun um áframhaldandi veru í FFSÍ.

Guðni Þór Elísson
(fyrir fiskiskip),
Lárus Hjaltsted
(landvéltjór),
Páll Magnússon
(landvéltjór),
Jóhanna Eyjólfsdóttir
(skrifstofustjóri),
Helgi Laxdal formaður,
Jóhann Unnsteinson,
Bjarni Sveinbjörnsson
(fyrir farskip), **Samúel**
Guðmundson (fyrir
fiskiskip), **Bragi**
Guðmundsson, **Þór**
Sævaldsson. 1992

752 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Véltjórafélags Íslands fyrir árið 1987, bls. 17-19.

753 Þ.Í. AB/4, örkr 2. Stjórnarfundur Véltjórafélags Íslands 20. desember 1988.

754 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Véltjórafélags Íslands fyrir árið 1992, bls. 11-12.

Meirihluti félagsmanna vildi úrsögn og taldi stjórnin samninginn við VSFÍ tryggja félaginu „fast land á félagsmálasviðinu“.⁷⁵⁵ Vélstjórafélag Íslands og Vélstjórafélag Suðurnesja undirrituðu síðan sambærilegan samning 7. maí 1993. Áður en kom að undirritun vildu Suðurnesjamenn þó árétta eftirfarandi:

Stjórn VSFS telur rétt að einungis verði um samsstarfsamning að ræða og næstu tvö til þrjú árin leiði í ljós hver þróunin á samstarfi verður. Stjórn VSFS getur fallist á þá lausn hvað varðar ágreining um félagsgjöld, að félagsmenn í VSFS sem vinna utan síns félagssvæðis greiði sín gjöld til VSFÍ svo lengi sem þeir óska þess og samstarfsamningur varir, enda eru gjöld til VSFÍ nú sömu og VSFS, þ.e. 1% af launum og þar með val einstaklingsins haft í fyrirrúmi. Stjórn félagsins mun leita eftir því á næsta aðalfundi félagsins sem verður haldinn 09.05 n.k. að stjórn verði veitt umboð til úrsagnar úr Sjómannasambandi Íslands, telji stjórn félagsins fullmótaður samstarfsamningur hafi náðst við VSFÍ.⁷⁵⁶

Í byrjun árs 1995 voru styrktarsjóðir félaganna sameinaðir. Að auki var að nafninu til hafin útgáfa á sameiginlegu blaði sem fólst fyrst og fremst í því að félagsblað VSFÍ var sent til félagsmanna allra félaganna. Í nóvember 1995 gengu formenn félaganna á fund sjávarútvegsráðherra og fóru fram á að hlutur Vélstjórafélags Vestmannaeyja og Vélstjórafélags Suðurnesja af svonefndum greiðslumiðlunar-reikning gengi til VSFÍ.⁷⁵⁷ Á sama tíma gerðu VSFÍ og Vélstjórafélag Ísafjarðar samskonar samstarfssamning og fyrrnefnd félög höfðu áður gert. Þá höfðu öll sérfélög vélstjóra gert með sér samstarfsamning við VSFÍ. Öll félögin funduðu síðan í Vigur í Ísafjarðardjúpi þann 24. júlí 1998 um næstu skref. Fyrir fundinn í Vigur var enn sem komið var ekki vilji til að sameina félögin formlega „og reiknaði ég svo sem ekki með neinni breytingu þar á, á fundinum en samdi engu að síður tillögu sem ég tók með mér um að fundurinn legði til að nú þegar yrði gengið til sameiningar félaganna. Síðan gerðist það á fundinum að þessi vilji kom skýrt fram hjá formönnum hinna félaganna sem leiddi til þess að ég dró fram tillöguna sem eftir stutta umræðu var samþykkt“.⁷⁵⁸

Atkvæðagreiðsla um sameiningu fór fram þann 4. desember sama ár og samþykktu 96% þeirra sem greiddu atkvæði tillöguna.⁷⁵⁹ Í kjölfarið voru félögin lögð niður sem formleg stéttarfélög á lögboðuðum aðalfundum þeirra.⁷⁶⁰

755 Þ.Í. E/3. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1992, bls. 12.

756 Þ.Í. I/13. Vélstjórafélag Suðurnesja, örsk 3. Fundargerðarbók 9. apríl 1993.

757 Þ.Í. E/2. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1995, bls. 24.

758 Helgi Laxdal, tölvupóstur 6. júní 2016.

759 Þ.Í. E/2. Ársskýrsla 1998, bls. 29.

760 Þ.Í. E/2. Ársskýrsla 1999, bls. 31.



Í júní 2004 könnuðu Vélstjórafélag Íslands og Járniðnaðarmannafélagið hvort grundvöllur væri fyrir sameiningu félaganna. Í kjölfarið var stofnuð fjögurra manna viðuræðunefnd. Frá Járniðnaðarmannafélaginu sátu Örn Friðriksson og Gunnar S. Gunnarsson í nefndinni og Helgi Laxdal og Sævar Örn Kristjánsson frá Vélstjórafélaginu. Fór svo að í ársbyrjun 2006 sendi stjórn Vélstjórafélagsins bréf til félagsmanna þar sem sameiningarmálin voru kynnt og boðað var til allsherjaratkvæðagreiðslu sem átti að ljúka 30. mars um sameiningu félaganna.⁷⁶¹ Í atkvæðagreiðslunni nýttu 44% félagsmanna atkvæðisrétt sinn og af þeim voru 54% fylgjandi sameiningu og 44% á móti. Í Járniðnaðarmannafélaginu fór einnig fram atkvæðagreiðsla og nýttu einungis 38% atkvæðisrétt sinn en þar voru 93% fylgjandi sameiningu. Stofnfundur hins nýja félags (Félags vélstjóra og málmæknimanna, VM) var haldinn 14. október 2006.⁷⁶²

Stjórn Vélstjórafélagsins 1997. Aftari röð frá vinstri, Agnar Ásgrímsson (fyrir fiskiskip), Þór Sævaldsson, Lárus Hjaltsted (landvélstjórar), Sævar Örn Kristjánsson (landvélstjórar), Þorbergur Þórhallsson (fyrir fiskiskip), Bragi Guðmundsson (fiskiskip). Neðri röð frá vinstri, Ásgeir Guðnason (varaformaður), Jóhanna Eyjólfsdóttir (skrifstofustjóri), Helgi Laxdal (formaður), Jóhann Unnsteinsson (endurskoðandi), Bjarni Sveinbjörnsson (fyrir farskip)

761 Þ.Í. E/1. Skýrsla og reikningar 2005, bls. 59.

762 Friðrik G. Ólgeirsson, Saga Félags járníðnaðarmanna 1920-2006, bls. 277-281.

10. kafli

LANDSHLUTAFÉLÖG



Véltjórafélag Akureyrar, V.S.F.A

Frostaveturinn 1918 var haldið fjölmennt námskeið á Akureyri á vegum Fiskifélags Íslands.⁷⁶³ Námskeiðið hófst í janúar og lauk 26. mars. Undir lok ársins fóru nokkrir þeirra sem tóku þátt í námskeiðinu að ræða þann kost að stofna félag mótórvéltjóra á Akureyri. Hvítamennirnir að stofnuninni voru Þórhallur Jónsson, Kristinn J. Helgason og Ólafur Guðmundsson. Stofnfundur félagsins var haldinn 5. janúar 1919 og voru stofnendur 22. Fyrstu stjórnina skipuðu Óskar Sigurgeirsson formaður, Páll Jónatansson gjaldkeri og Jón Hinriksson ritari.

Í 2. grein félagslaganna kom fram:

Tilgangur félagsins er, að efla félagslíf meðal véltjóra og (vélgæslumanna) þeirra, sem í félagið ganga og auka þekkingu þeirra í starfinu og yfirhöfuð að efla og viðhalda hag félagsmanna og sjá um að félagsmönnum sé ekki gert órétt í því, sem að véltjórn lýtur.⁷⁶⁴

⁷⁶³ Árið 1916 hafði fyrsta námskeið Fiskifélagsins verið haldið á staðnum. H. P., „Véltjórafélag Akureyrar 25 ára“, *Ægir*, 2.-3. tbl. 37. árg., bls. 84.

⁷⁶⁴ H. P., „Véltjórafélag Akureyrar 25 ára“, *Ægir*, 2.-3. tbl. 37. árg., bls. 84. Fundargerðir félagsins til ársins 1924 eru glataðar. Fyrsta varðveitta fundargerðin er frá 21. desember 1924.

Það er ljóst af fundargerðum félagsins að félagsmenn reyndu í hvívetna að fara eftir þeim ákvæðum sem þarna komu fram og lögðu sig fram um að verja hagsmuni mótórvéltjóra á félagssvæðinu. Þar voru samskiptin við Útgerðarmannafélag Akureyringa mikilvæg. Á fundi 21. desember 1924 var eftirfarandi bréf lesið upp:



Á fundi sem útgerðarmannafélag Akureyringa hélt 10. þ.m. vorum vér undirritaðir kosnir til að ræða við yður um launakjör véltjóra á mótorskipum á komandi ári. Það eru því vinsamleg tilmæli vor, að þér hið allra fyrsta látið nefnd manna eða stjórn yðar ræða þetta mál við oss, og væri æskilegt að þeir hinir sömu hefðu fullmagt félagsins til að semja um kaupgjald vélamanna fyrir næstkomandi ár.⁷⁶⁵

Undir bréfið skrifuðu eftirtaldir útgerðarmenn: Ásgeir Pétursson, Stefán Jónasson og Ingvar Guðjónsson. Þetta er merkilegt bréf og sýnir að útgerðarmenn í bænum voru tilbúnir að virða samningsrétt félagsins en slíku var ekki alltaf að heilsa í upphafi í þriðja áratugarins.⁷⁶⁶ Á næsta aðalfundi 28. desember var brugðist við þessu bréfi og eftirfarandi ákveðið sem viðmið fyrir samningana við útgerðarmenn. Samþykktin varpar skýru ljósi á helstu baráttumál félagsins og veiðar mótorbáta á þessum tíma:

1. Færafiskerí. Fyrsti véltjóri hafi 150.00 krónur á mánuði. Frítt salt og olíu eða lifur og olía mætist og kr. 25.00 fæðispeninga á mánuði. Annar véltjóri hafi krónur 100.00 á mánuði og önnur kjör þau sömu og fyrsti.
2. Línufiskerí. Fyrsti véltjóri hafi kr. 400.00 á mánuði og frítt fæði. Annar véltjóri hafi hásetahlut og kr. 100.00.
3. Flutningaferðir. Fyrsti véltjóri hafi kr. 450.00 á mánuði en annar kr. 350.00 á mánuði.
4. Síldveiði. Fyrsti véltjóri hafi kr. 475 á mánuði og 10 aura premíu af tunnu eða krónur 425 og 15 aura premíu, annar véltjóri hafi 25% minna.
5. Hákarlaveiði. Fyrsti véltjóri hafi krónur 400 á mánuði og frítt fæði.⁷⁶⁷

Oft voru slíkir kauptaxtar auglýstir í bæjarblöðum Akureyrar. Helst bar á því að tekist væri á við útgerðamenn um kaupgjald fyrir veiðar á herpinót. Á fjórða áratugnum og stríðsárunum var algengast að síldarbátar notuðu herpinót og þá oftast tvo nótabáta því flestir vertíðarbátarnir voru of litlir til að stunda veiðarnar einir.⁷⁶⁸ Hluti síldarinnar fór í bræðslu og oft gat verðið á bræðslusíldinni verið þrætuþli sem tekist var á um. Þar létu véltjórar ekki sitt eftir liggja.

⁷⁶⁵ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Véltjórafélags Akureyrar. 21. desember 1924.

⁷⁶⁶ Sumarliði Ísleifsson, *Í samtök. Saga Alþýðusambands Íslands*, bls. 100.

⁷⁶⁷ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Véltjórafélags Akureyrar, aðalfundur 28. desember 1924.

⁷⁶⁸ Sigfús Jónsson, *Sjávarútvegur Íslendinga á 20. öld*, bls. 152.

Sameiginlegur fundur nefnda frá Útgerðarmannafélagi Akureyrar, Skipstjórafélagi Norðurlands, Sjómannafélagi Norðurlands, Vélstjórafélagi Akureyrar og Félagi síldarframleiðanda á Akureyri og við Eyjafjörð, haldinn á Akureyri 14. apríl 1935, skorar á stjórn síldarverksmiðja ríkisins að áætla verð á bræðslusíld á komandi sumri ekki lægra en kr. 4.50 en greiði út kr. 4.00 fyrir hvert mál síldar.⁷⁶⁹

Eitt af mikilvægu verkefnum félagsins á Akureyri var að hindra að réttindalausir menn tækju atvinnu frá réttindamönnum. Eftirfarandi bréf sýnir það ljóslega:

Akureyri 12. maí 1936.

Herra hreppstjóri, Grímur Laxdal Grenivík.

Þar sem Vélstjórafélagi Akureyrar er kunnugt, að Leó Guðmundsson frá Akureyri, er ráðinn til vélgæslu á m/b Hjalti á Grenivík á yfirstandi sumri, einnig að maður þessi hefir ekki réttindi þau, sem honum er skylt að hafa samkvæmt lögum nr. 50, 4. júní 1924, getur félagið ekki látið þetta afskiptalaust þar sem völ á er á mönnum með fullum réttindum, og hefir því ákveðið að fara þess á leit við yður að skrásetja ekki man þennan sem vélstjóra. Treystir félagið að þér verðið góðfúslega við þessari beiðni, svo félagið þurfi ekki að leita réttar síns á annan hátt.⁷⁷⁰



**Síldveiðar úti fyrir
Norðurlandi á sjötta
áratugnum**

769 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar.

770 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Vélstjórafélag Akureyrar. Bréf dagsett 12. maí 1936.

Árið 1937 versnuðu atvinnuhorfur mótórvélstjóra á Akureyri verulega. Þetta var Tryggva Helgasyni ofarlega í huga. Á fundi félagsins sem haldinn var þann 7. mars í samkomuhúsinu í Skjaldborg, nefndi hann að vaxandi atvinnuleysi væri áhyggjuefni. Margir mótórvélstjórar hefðu aðeins atvinnu 2-3 mánuði yfir árið og við því þyrfti félagið að bregðast við með öllum ráðum.⁷⁷¹

Þann 25. apríl kom fram að útgerðarmenn á Akureyri væru „ófánlegir til að semja um þær kjarabætur sem félagið fór fram á“.⁷⁷² Vélstjórafélagið brást við af hörku á næsta fundi félagsins 7. júní.

Vegna þess að útgerðarmenn hafa neitað að ganga að kauptaxta Vélstjórafélags Ak samþykkir fundurinn að lýsa yfir verkfalli við að hreyfa vélar eða taka olíu um borð í skip meðlima Útgerðarfélags Akureyringa, Ingvars Guðjónssonar, Ásgeirs Péturssonar, Sigurðar Bjarnasonar, og annarra þeirra er gera út á síldveiðar héðan frá Akureyri,⁷⁷³

Reyndar var horfið frá verkfalli á síðustu stundu og gengið til samninga. Þar skipti mestu að félagið hafði slegið af sínum ítrustu kaupgjaldskröfum eftir að Alþýðusambandið vildi ekki styðja félagið.⁷⁷⁴

Þannig hljóðaði samningurinn:

Undirritaður f.h. útgerðarmannafélags Akureyrar og Vélstjórafélags Akureyrar gjörum með okkur svohljóðandi samning um kjör vélstjóra á mótorskipum við síldveiðar í sumar

1. vélstjóri skal hafa 4 1/2% af brutto veiði skips og krónur fimmtíu yfir vertíðina fyrir lán á verkfærum. Lágmarkstrygging kr., 350. 00 á mánuði.
2. vélstjóri skal hafa 3 % af brutto veiði skips og krónur 50 yfir vertíðina fyrir lán á verkfærum. Lágmarkstrygging krónur., 250.00 á mánuði.
3. Báðir vélstjórar fæði sig sjálfir.

Akureyri 11. júní 1937.⁷⁷⁵

Fyrir hönd Vélstjórafélags Akureyrar skrifuðu Kristján Kristjánsson, Tryggvi Helgason og Friðþór Jakobsson undir samninginn. Fyrir hönd útgerðarmanna, Stefán Jónasson Guðmundur Pétursson og Helgi Pálsson.

771 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, 7. mars 1937.

772 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, 25. apríl 1937.

773 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, 7. júní 1937.

774 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, 24. október 1937.

775 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Vélstjórafélag Akureyrar. Bréf dagsett 11. júní 1937.



Seinna um haustið var ákveðið að semja við bæjarstjórn Akureyrar um kjör vélstjóra sem unnu í Tunnuverksmiðjunni. Akureyrbær hafði rekið verksmiðjuna um hríð og fengu vélstjórar sem aðrir vinnu yfir vetrarmánuðina þegar lítið annað var að hafa. Þetta sýnir að félagið reyndi eftir fremsta megni að sjá til þess að félagsmenn á svæðinu hefðu tryggja atvinnu þegar syrti í álinn hjá launafólki víða um land.⁷⁷⁶

Vélstjórafélag Akureyrar hafði gengið í Alþýðusambandið um mitt árið 1937.⁷⁷⁷ Árin á undan höfðu verið nokkrar væringar á Akureyri á meðal óbreyttra verkamanna um afstöðuna til sambandsins.⁷⁷⁸ Snemma gætti því nokkurs vantraust til sambandsins á meðal féлага Vélstjórafélagsins og þar bætti afstaða þess til verkfallsboðunarinnar 1937 ekki úr skák. Á fundi 6. maí 1939 var samþykkt tillaga um úrsögn félagsins úr Alþýðusambandinu en hún fékk ekki brautargengi.⁷⁷⁹ Tortrygginn í garð sambandsins hélt samt áfram. Á haustmánuðum 1942 fékk félagið boð um að taka þátt í 17. þingi sambandsins. Af því tilefni lagði Kristján Kristjánsson til eftirfarandi: „Sökum þess að hætta er að töluverð pólitísk átök eigi sér stað á næsta Alp. Samb. þingi, og þátttaka V.S.F.A. í þeim gæti auðveldlega raskað þeim félagsanda sem ríkt hefur í félaginu, samþ. fundurinn að senda ekki fulltrúa á þingið.“⁷⁸⁰ Breytingar á Alþýðusambandinu höfðu að fullu komið til framkvæmda árið 1942 og var þá alveg skilið á milli Alþýð-

**Tunnuverksmiðjan á
Siglufirði brann árið
1964 og fóru starfsmenn
hennar í millitíðinni
til Akureyrar þar sem
þeir unnu vaktavinnu á
móti Akureyringum við
tunnusmiði**

776 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 24. október 1937.

777 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 25. apríl 1937.

778 Tryggvi Emilsson, *Baráttan um brauðið*, bls. 324-325.

779 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 6. maí 1939.

780 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 10. október 1942. Ekki fór þó svo að fulltrúar Vélstjórafélagsins á Akureyri létu ekki verða af því að mæta á sambandsþingin næstu árin en í ályktunum fulltrúanna í fundargerðabók félagsins má sem fyrr sjá nokkra neikvæðni í garð starfsins á þingunum. Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 9. desember 1946. (Ártalið 1944 er misritað í fundargerð).

uflokksins og sambandsins. Sú ákvörðun hafði valdið töluverðum hræringum innan verkalýðshreyfingarinnar árin á undan.⁷⁸¹

Í byrjun febrúar 1941 var samið við Útgerðarfélag Akureyringa.⁷⁸² Þar fylgdu akureysku útgerðarmennirnir F.Í.B. sem hafði sagt upp ákvæðinu um áhættuþóknun fyrir siglingar frá Suðvesturhorninu með ísfisk til Englands.⁷⁸³

Fljótlega bar á óánægju með greiðslur fyrir siglingar með ísfisk til Englands. Reyndan þótti samningsstaðan vera erfið því mestur hluti aflans var fluttur af Suðvesturlandi og urðu norðanmenn að miða kjör sín við aðstæður þar. Ekki bætti úr skák að mannekla væri fyrir norðan og nýttu útgerðarmenn sér það. Þar má helst nefna mikla vinnu vegna komu breska hernámsliðsins til Akureyrar vorið 1940.⁷⁸⁴ Ekki voru samningar endurnýjaðir við Útgerðarfélag Akureyringa fyrr en 1. júlí 1949. Þar fylgdu akureysku útgerðarmennirnir F.Í.B. sem hafði sagt upp ákvæðinu um áhættuþóknun fyrir siglingar með ísfisk til Englands.⁷⁸⁵



Stjórnarmönnum Vélstjórafélags Akureyrar fannst mikilvægt að vélstjórar væru í hentugum klæðnaði. Friðgeir Grímsson. Myndin er tekin um borð í Garðari GK á árunum 1935-1938

Félagið lét sig varða um öryggismál vélstjóra. Á fundi 26. október 1932 nefndi Páll Vatnsdal hversu mikilvægt væri að vélstjórar væru í heppilegum klæðnaði við störf sín. Í kjölfarið voru hann ásamt Jóni Hinriksson og Viggó Guðbrandssyni skipaðir í þriggja manna búninganefnd.⁷⁸⁶ Í ályktun nefndarinnar sagði:

Nefndin álitur að vélstjórum beri að klæða sig þannig, er þeir eru að starfi sínu, að sem minnst hætta sé á því að hinir ýmsu hlutir vélarinnar er snúast, geti gripið í fót þeirra. Heppilegast mun vera að klæðast samfellu, (overalls), en ef menn klæðast venjulegum vinnufötum, treyju og buxum, þá á að girða treyjuna ofan í buxurnar, því þá er stórum minni hætta á að fötin festist í öxlum eða slíku. Ef þeir nota hálsnet (sic hálstrefil), þá að stinga endunum vandlega inn undir treyjuna, og hneppa henni síðan vel að sér, svo að ekki sé hætta á að þeir flaksist. Þegar vélstjórar

á mótorbátum fara í dúnfötum og sjóstígvélum, þá gæti þeir allrar varúðar, svo þeir ekki hrasi, sérstaklega er þeir eru að eiga við reimar undir slíkum kringumstæðum.⁷⁸⁷

781 Sumarliði Isleifsson, *Í samtök. Saga Alþýðusambands Íslands*, bls. 254.

782 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 2. mars 1941.

783 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 5. október og 15. desember 1947 og 1. júlí 1949.

784 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, 1. nóvember 1941. Jón Hjaltason, *Saga Akureyrar 1940-1962*, bls. 12-53.

785 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 5. október og 15. desember 1947 og 1. júlí 1949.

786 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 26. nóvember 1932.

787 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Ódagsett gögn Vélstjórafélags Akureyrar.

Það er eftirtektavert hversu Vélstjórafélag Akureyrar reyndi að beita sér í stuðningi við félagsmenn þegar slys eða veikindi bar að höndum. Á framhaldsaðalfundi 25. janúar 1931 var reglugerð fyrir styrktarsjóð félagsins endurskoðuð og síðan samþykkt samhljóða. Reglugerðin var í 11 liðum og mjög ítarleg:

Reglugjörð fyrir styrktarsjóð Vélstjórafélags Akureyrar

1. Sjóðurinn heitir „Styrktarsjóður Vélstjóra Akureyrar“ og á lögheimili á Akureyri.
2. Tilgangur sjóðsins er að styrkja þá sem verða fyrir slysum við vélgæslu, eða ekki geta stundað vélgæslu um lengri tíma sökum veikinda.
3. Tekjur sjóðsins eru ½% af árstíllögum félagsmanna. Sömu leiðis ágóði af skemmtunum, fyrirlestrum og slíku.
4. Stjórn V.S.F.A. hefur á hendi stjórn sjóðsins og skal hún sjá um, að fé hans sé ávaxtað á tryggum stað. Á aðalfundi ár hvert skal hún leggja fram reikninga sjóðsins til endurskoðunar og samþykktar.
5. Þegar sjóðurinn er orðinn 2000.00- tvö þúsund krónur-má verja vöxtum hans og tekjum til styrkveitinga samkvæmt 7. grein.
6. Aðnjótandi styrks úr sjóðnum geta allir orðið, er hafa verið góðir og gildir meðlimir V.S.F. ins minnst 3 ár. Yngri félagar fá því aðeins styrk, að þeir greiði í sjóðinn kr. 5.00- fimm krónur-við inngöngu í Vélstjórafélagið. Gangi maður úr V.S.F.inu, eða sé rekinn úr því, öðlast hann ekki rétt til styrks úr sjóðnum, þótt hann gengi í félagið aftur, nema með sömu skilyrðum og nýjir félagar. Skuldi einhver meðlimur 2 árstíllög, missir hann rétt til sjóðsins, og öðlast hann ekki aftur fyrr en hann hefur greitt skuldir sínar.
7. Hverjum féлага, sem er frá verkum vegna veikinda minnst 14 daga samfleytt ber styrk úr sjóðnum þannig: Á tímabilinu 1. maí til 30. október.

Yfir fyrsta mánuðinn 50 aurar á dag.

Annan	100
Þriðja	150
Fjórtða	200
Fimmta	200

Á tímabilinu 1. nóvember til 30. apríl

Yfir fyrsta mánuðinn 25 aurar á dag.

Annan	50
Þriðja	75
Fjórtða	100
Fimmta	100

Enginn getur notið styrks úr sjóðnum lengur enn 5 mánuði á einu reikningsári félagsins.



Vélstjórafélag Akureyrar tók þátt í byggingu nýrrar sundlaugar á Akureyri. Myndin er tekin á fjórða áratugnum

8. Skýlt skal hverjum þeim, sem rétt hefur til styrks úr sjóðnum, að tilkynna stjórn V.S.F. ins um veikindi sín, og skal tilkynningunni fylgja vottorð tveggja skilríkra manna úr félaginu og læknisvottorð ef stjórnin krefst þess.
9. Í almennum farsóttum falla niður ákvæði 7. greinar. Berklasjúklingar, eða aðrir sem opinbers styrks njóta, eiga ekki tilkall til styrks úr sjóðnum, en heimilt er, að fenginni fundarsamþykkt að styrkja slíka menn með ákveðnum upphæðum úr sjóðnum, ef fé er fyrir hendi.
10. Leysist Vélstjórafélagið upp, skal styrktarsjóðurinn afhentur bæjarfógeta Akureyrar, og skal hann ávaxta hann á tryggum stað. Verði aftur stofnað Vélstjórafélag hér á Akureyri innan 10 ára, frá upplausn félagsins, fær það helming sjóðsins til fullra umráða, og heldur hann þá áfram starfsemi sinni sem styrktarsjóður, en hinn helmingurinn til gamalmennahælis á Akureyri. Verði ekkert Vélstjórafélag stofnað innan 10 ára, rennur allur sjóðurinn til gamalmennahælis á Akureyri.
11. Reglugerð þessi öðlast gildi þegar V.S.F.A. hefur samþykkt hana á lögsmætum fundi, og er bundin sömu ákvæðum með breytingar og félagslögin Með reglugjörð þessari eru lög um styrktarsjóðinn frá 12. janúar 1930 úr gildi numin.⁷⁸⁸

788 Uppkastio var samið á fundi reglugerðarnefndarinnar 21. janúar 1931. Í nefndinni voru: Kristján Jakobsson, Jónsas Jónsson, Helgi Kristjánsson, Jón Hinriksson og Páll Vatnsdal. Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, framhaldsaðalfundur 25. janúar 1931.

Það má sjá af fundargerð þann 21. desember 1935 að félagið veitti Sigurlaugi Guðbjartssyni 140. kr. styrk úr sjóðnum. Áður hafði stjórnin veitt honum 90 kr. styrk en undangengna mánuði hafði hann legið á Kristneshæli. Einnig fengu þrír aðrir að viðbættum Sigurlaugi 30 -50 kr styrk vegna komandi jólahalds.⁷⁸⁹ Félagið leit einnig út fyrir landsteinana þegar kom að aðstoð við þá sem minna máttu sín. Það þótti við hæfi að hjálpa börnum í stríðshrjádum löndum með lýsiskaupum þegar svo bar undir, sbr. á Spáni og í Finnlandi.⁷⁹⁰ Að viðbættum félagsgjöldum hélt félagið dansleiki og skemmtikvöld til að afla fjár í styrktarsjóðinn.⁷⁹¹ Einnig var reynt að styrkja sjóðinn með sölu happdrættis-miða.⁷⁹² Það virðist sem nokkuð félagslíf hafi fylgt fundum félagsins. Í fundargerð þann 14. nóvember 1926 var t.d. nefnt að fundarmenn hefðu sest við kaffidrykkju í lokin. „Undir kaffinu voru lesnar upp nokkrar skrytlur og hlustað á „grammófónmúsik.“⁷⁹³ Má því ætla að þátttaka í félaginu hafi verið mörgum tilbreyting frá vinnuþjarki og öðru sem fylgdi hversdagslífinu.

Félagið lét sig líka ýmis samfélagsmál varða. Þegar framkvæmdir hófust við Sundlaug Akureyrar hjálpuðu félagsmenn án endurgjalds við verkið. Einnig lánaði félagið Akureyrarbæ fé til framkvæmdanna.⁷⁹⁴ Að auki styrkti félagið *Samtök norðlenskra kvenna* við að koma upp vinnustofum í bænum þar sem íslenskt handverk var unnið.⁷⁹⁵ Einnig má nefna að félagið ályktaði gegn ofdrykkju og heimabruggun og mæltist til þess að aðflutningsbanni á áfengi yrði afnumið og ríkið tæki að sér einkasölu á því.⁷⁹⁶

Svokallað „fánamál“ sýnir vel samtakamátt og hug félagsmanna. Á fundi þann 8. febrúar 1942 sýndi Jón Árnason fundarmönnum uppdrátt að fyrirhuguðum fána félagsins sem Geir Þormar teiknaði. Það kom reyndar fram eftir fyrirspurnir að hentugt efni í fánann væri ekki fánlegt.⁷⁹⁷ Málið lá niðri um hríð.

Jón Árnason¹⁴

Hann fæddist árið 1911 á

Þverá í Svarfaðardal árið

1911. Hann lauk meira

vélstjóraþrófi í Reykjavík

árið 1940. Hann var vél-

stjóri á ýmsum bátum sem

gerðir voru út frá Norðurlandi. Hann var verk-

smiðjustjóri í Síldarverksmiðjunni í Krossanesi

frá árin 1954–1962. Hann var formaður Vélstjóra-

félags Akureyrar árin 1936, 1942 og 1950.

Hann kenndi við námskeið Fiskifélags Íslands á

Akureyri.



¹⁴ Vélstjóra- og vélfræðingatal, III. bindi, bls. 1202.

⁷⁸⁹ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 21. desember 1935.

⁷⁹⁰ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 29. maí 1938 og 16. desember 1939.

⁷⁹¹ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 8. janúar 1928.

⁷⁹² Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 22. febrúar 1933.

⁷⁹³ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 14. nóvember 1926.

⁷⁹⁴ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 25. október 1931 og 22. júní 1933.

⁷⁹⁵ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 7. nóvember 1926.

⁷⁹⁶ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 2. febrúar 1933. Það gekk eftir árið 1935 eftir þjóðaratkvæðagreiðslu, Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 127.

⁷⁹⁷ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyringa, aðalfundur 8. febrúar 1942.

Á fundi þann 27. febrúar 1949 skýrði Hallur Helgason formaður fánanefndar að leitað hefði verið bæði innanlands og utan landsteina að hentugu efni en ekki fundist.⁷⁹⁸ Það má nefna að á þessum árum voru ríkjandi innflutningshöft og því almennur vöruskortur á svokölluðum „lúxusvarningi“⁷⁹⁹ Á fundi þann 1. október 1950 kom fram

Hallur Helgason¹⁵

Hann Helgason fæddist árið 1900 á Akureyri. Hann stundaði járnsmíðanám á Akureyri árin 1916–1919, lauk sveinsprófi árið 1922 og meistara-réttindi árið 1945. Hann lauk vélstjórprófi úr



Vélstjóraskólanum árið 1925. Hann var vélstjóri á togurum Kveldúlfs á þriðja og fjórða áratugnum. Eftir það var hann verkstjóri í Fiskimjölsværksmiðjunni Kletti í Reykjavík til ársins 1938. Hann starfaði við járnsmíðar á Akureyri næstu árin, meðal annars í vélsmiðjunni Odda. Hann var yfirvélstjóri hjá Síldarverksmiðjum ríkisins á Skagaströnd árin 1946–1949 og eftir það yfirvélstjóri á togurum Útgerðarfélag Akureyrar. Hann var formaður Vélstjóraráðs Akureyrar árin 1955–1956.

¹⁵ Vélstjóra- og vélfræðingatal, III. bindi, bls. 913.

að nefndarmenn leituðu ennþá að hentugu efni í fánann og skýrði Hallur Helgason frá því að nefndin væri komin í samband við tengilið í London sem ynni að því koma málinu í höfn.⁸⁰⁰ Þegar á reyndi þótti sú framkvæmd of dýr og í framhaldinu var ákveðið að nota íslenska ull í fánann sem unnin hafði verið í Gefjun. Félagið hafði leitað til Halldóru Bjarnadóttur hússtjórarskólalastjóra sem útvegaði vefara til verksins (Guðrúnu Jónasdóttur úr Reykjavík).⁸⁰¹

Lengi framan af hafði félagið ekki húsnaði til afnota fyrir starfseminu. Fundir voru haldnir þar sem gott húspláss var á hverjum tíma.⁸⁰² Þann 10. mars 1945 fékk V.S.F.A. bréf frá fulltrúaráði verkalýðsfélaganna í bænum, þar sem spurt var eftir því hvort félagið vildi gerast sameiginlegur aðili að skrifstofu verkalýðsfélaganna. Tillagan fékk dræmar undirtektir á fundinum og þótti mörgum að fé félagsins væri illa varið með slíkum gjörningi.⁸⁰³ Málinu var samt sem áður haldið vakandi og á aðalfundi 26. febrúar 1950 var ákveðið að styðja endurbætur á fyrirhuguðu félagsheimili með 500. kr. fjárframlagi.⁸⁰⁴ Á fundi þann 4. nóvember voru

marginir heldur „dauftrúa“ á þessi húsakaup þar sem gera þyrfti miklar lagfæringar á húsinu. Jón Árnason formaður lagði hinsvegar áherslu á að félagið gæti ekki skorist úr leik í þessu máli.⁸⁰⁵ Þann 3. desember 1951 var síðan ákveðið að taka þátt í hlutfélagi um endurbætur á húsinu (við Lundargötu, áður Þvottahús) sem ætlunin var að kaupa.⁸⁰⁶

⁷⁹⁸ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar, aðalfundur 27. febrúar 1949.

⁷⁹⁹ Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 309.

⁸⁰⁰ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar 1. október 1950.

⁸⁰¹ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar, aðalfundur 24. febrúar 1952.

⁸⁰² Þar má nefna, Hótel Oddeyri, Hótel Goðafoss, Samkomuhúsið Skjaldborg, Hótel Akureyri, Hótel Gullfoss, Iðnaðarmannahúsið, Verkalýðshúsið, Verslunarmannahúsið, Hótel Kea, Hótel Norðurland og Bílastöðina Stefni

⁸⁰³ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar 10. mars 1945.

⁸⁰⁴ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar, aðalfundur 26. febrúar 1950.

⁸⁰⁵ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar 4. nóvember 1951.

⁸⁰⁶ Reyndar kom fram á fundinum að ýmsum fannst húseignin henta illa til fundahalda, vegna þess hve lágt var til lofts. Það skýrir að félagið hélt fundi sína áfram á Tungötu 2 í miðbæ Akureyrar. Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráðs Akureyrar 3. desember 1951. Önnur félagið sem höfðu aðstöðu í

Eitt af baráttu málum félagsins var sameiginlegt með öðrum mótórfélögum á landinu eða fyrirkomulag mótornámskeiðanna. Þann 2. desember 1928 nefndi Jónas Jónsson hve mörgu væri ábótavant í kennslu á mótornámskeiðunum sem Fiskifélagið hélt í bænum á hverju ári. Reyndar má nefna að Jón Sigurðsson, sem sá um námskeiðið frá byrjun nóvember til janúarloka, tók fram að ýmislegt hafi gert framkvæmd námskeiðsins erfiða. Hann sagði að kennslustofan í Gagnfræðaskólanum sem Fiskifélagið fékk úthlutað hafi ekki hentað og einn mótóranna sem nemendur fengu til að spreyta sig á í verklegu kennslunni var í skipi sem lá bundið við hafnarkantinn.⁸⁰⁷

Einnig fannst félagsmönnum að breyta þyrfti ákvæðunum um réttindi í lögnum um atvinnu við siglingar frá árinu 1924. Á þessum fáu árum hefðu vélar stækkað og nauðsynlegt að löggin tæku mið af því. Í kjölfarið var ákveðið að fela Erlingi Friðþjófssyni sem sat á Alþingi fyrir Alþýðuflokkinn að koma þessu til skila á Alþingi.⁸⁰⁸ Þar lagði hann fram frumvarp um breytingar á fyrrnefndum lögum.

Sá hefir rétt til að stunda vélgæslu á mótorskipum með 12 til 50 hestafla vél er, sannað getur, að hann hafi stundað nám við mótorskólann í Reykjavík eða námskeið Fiskifélags Íslands. Nú hefur vélstjóri staðist próf samkvæmt framanrituðu og reynst fær um að stjórna 50 hestafla mótórvél og gegn þeim starfa sem yfirvélstjóri að minnsta kosti 12 mánuði, og öðlast hann þá rétt til þess að stjórna 50-100 hestafla mótórvél.⁸⁰⁹

Sama ákvæði í lögnum frá árinu 1924 gerði ráð fyrir 12-50 hestafla vélum. Frumvarpið hlaut ekki brautargengi í þinginu. Þrátt fyrir það vildu menn ekki gefast upp. Þann 25. janúar 1931 barst félaginu tilkynning frá vélstjórafélaginu Stjörnunni á Siglufirði um stofnun mótorskóla á Norðurlandi. Fundurinn tók undir þau sjónarmið og var ákveðið að Hallur Helgason, Ebenharð Jónsson, Jón Hinriksson, Páll Vatnsdal og Aðalsteinn Jónsson skipuðu sætu í nefnd sem ynni að framgangi málsins.⁸¹⁰



Fáni Vélstjórafélags Akureyrar

húsinu voru Sjómannafélag Akureyrar, Verkakvennafélagið Eining, löja, félag verksmiðjufólks, Bílstjórafélag Akureyrar og Sveinafélag járnnaðarmanna.

Verknaðurinn, 26. janúar 1952.

807 Áður hafði Fiskifélagið aðgang að kennslustofum lönnskólans „Jón Sigurðsson“, Skýrsla um vélfræðinámskeiðið haldið á Akureyri 1927-1928, að tilhlutan Fiskifélags Íslands“, *Ægir*, 7. tbl. 21 árg. 1928, bls. 151.

808 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 2. desember 1928.

809 *Alþingistíðindi*, 1929, A deild, bls. 433.

810 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, framhaldsaðalfundur 25. janúar 1931. Samkvæmt lögnum um kennslu í mótórvélfræði frá árinu 1920 var gert ráð fyrir stofnun sérstakrar deildar sem kenndi mótórvélfræði í Reykjavík en var í raun var ekki til í þeirri mynd sem löggin kváðu á um. Mótórvélstjórar fengu sín réttindi á námskeiðum Fiskifélagsins sem haldin voru í Reykjavík og um landið. *Alþingistíðindi*, 1920 A deild, bls. 504.

Eftir gildistöku nýrra laga um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum árið 1936 lét félagið áfram til sín taka. Á árinu 1936 var mikill hugur í félagsmönnum. Í janúar gaf félagið út blaðið *Ræsi* og fylgdi ritstjórnin því úr hlaði með eftirfarandi orðum:

Vélamenningin er nú komin á svo hátt stig hjá okkur Íslendingum, að hún hefur skapað heila stétt í þjóðfélaginu, vélstjórana. Landslög skipa þessari stétt í tvo flokka, gufuvélstjóra og mótórvélstjóra. Landslög skipa einnig svo fyrir, að til þess að gegna þessari stöðu, vélstjórastöðunni, þarf þar til ákveðna þekkingu á starfinu, og því meiri sem sú þekking einstaklingsins eða heildarinnar er, því meiri hagnað hefur þjóðin af starfi þeirra. Hvaða aðstöðu eða möguleika hefur svo vélstjórastéttin til þess að afla sér þessarar þekkingar? Hvað gufuvélstjóra snertir þá hefur hið opinbera sett á stofn fyrir þá sérskóla, Vélstjóraskólann, og er þeim því þar með séð fyrir ágætri menntun. Aftur á móti hefur hið opinbera ekki lagt eins mikla rækt við að búa mótórvélstjórana undir þeirra starf, en vonandi verður þó þess ekki langt að bíða, þar sem mótórvélin er nú komin á reksþöl með að útrýma gufuvélinni. Alþingi hefur að vísu, fyrir nokkrum árum, samþykkt lög um stofnun mótorskóla í Reykjavík, sem ennþá er þó ekki kominn. Hingað til hefur því verið látið nægja 6-8 vikna námskeið, oft með ófullkomnum kennslutækjum. Eins og gefur að skilja á svo stuttum tíma er varla hægt að búast við svo miklum árangri og hafa því mótórvélstjórar orðið að fá sína þekkingu af reynslunni, en þótt reynslan sé að vísu besti skólinn, verður hún þó alltaf seinvirk. Tilgangurinn með útgáfu þessa blaðs er því sá að reyna hvort við mótórvélstjórar getum ekki frætt hver annan, með því að rita í það greinar um okkar áhugamál, viðvirkandi starfinu.⁸¹¹

Á fundi félagsins 13. des. 1936 kom fram ályktun um nauðsyn þess að halda „hið meira“ námskeið til mótórprófs á Akureyri á yfirstandandi vetri.⁸¹² Þetta var ítrekað 24. október 1937 og fylgdi að þeir hefðu viljrði fyrir not af vélaverkstæði Óskars Sigurgeirssonar fyrir námskeiðið.⁸¹³ Eftir áramótin sendi stjórnin bréf til Fiskifélagsins og krafðist úrskurðar í málinu á næsta Fiskipingi.⁸¹⁴ Ekkert varð hinsvegar af því að Fiskifélagsmenn létu málið til sín taka á þeim tíma þar sem fyrirkomulagið um tvískiptingu mótornámskeiðanna var nýkomið til framkvæmda og vildu þeir meta stöðunna.

811 Reyndar kom ritið bara út í þetta eina skipti. Í blaðinu voru meðal annars greinar um þróun mótórvéla og nýjustu fréttir sem komu mótórvélstjórum við. *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn, Vélstjórafélags Akureyrar.

812 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 13. desember 1936.

813 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 24. október 1937 og 26. október 1937.

814 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar, framhaldsaðalfundur 13. febrúar 1938.

Úr sögu Bolinder/Munktell verksmiðjunnar:

Árið 1844 settu bræðurnir Jean Bolinder og Carl Gerhard Bolinder á fót vélaverkstæði á Kungsholmen í Stokkhólmi. Verkstæði þetta J & C.G. Bolinder's Mekaniska Verkstad. Verkstæði þeirra bræðra mun í fyrstu ekki hafa verið neitt risafyrirtæki á nútíma mælikvarða, og til marks um það má nefna að t.d. rennibekkurinn þeirra var handsnúinn. Framleiðsla þeirra í byrjun var aðallega allskonar verkfæri og vinnuvélar, t.d. trésmíðavélar, sem verksmiðjan enn í dag framleiðir í stórum stíl. Árið 1873 er fyrirtæki þeirra bræðra gert að hlutafélagi og árið 1893 hefst undirbúningur að smíði olíumótora, en árið 1900 byrjar verksmiðjan framleiðslu þeirra.

Munktell verksmiðjan er stofnsett af Th. Munktell árið 1832 í Eskilstuna og er hún því nokkuð eldri en Bolinders. Framleiðsla hennar var í fyrstu eins og Bolinders, vinnuvélar fyrir iðnað og landbúnað. Árið 1848 smíðar verksmiðjan fyrstu eimreiðina, er smíðuð var í Svíþjóð, og árið 1853 byrjar hún smíði sporvagna, og af þeim hefur hún til þess tíma smíðað alls 7000 og er samanlagður hestaflafjöldi þeirra um 50,000 hestöfl. Árið 1913 byrjar svo verksmiðjan að smíða dráttarvélar með mótör. Árið 1932 sameinast svo þessar tvær verksmiðjur og flytur þá Bolinders til Eskilstuna, og síðan heitir verksmiðjan A/B Bolinder-Munktell. Aðalstarfsgrein verksmiðjanna er nú, eins og allir vita mótörframleiðslan, og svo langt er verksmiðjan komin í þeim iðnaði, að nú er hún farin að smíða dieselvélar. Til dæmis um stærð verksmiðjunnar nú, er að gólf-flötur hennar undir þaki er 58.000 fermetrar. Tala verkamanna við verksmiðjuna er ca. 1300 og fyrir utan verksmiðjuna, bæði í Svíþjóð og öðrum löndum, vinna í þjónustu hennar um 300 manns.⁸¹⁵

Árin 1939 og 1941 hélt Fiskifélag Íslands fjölmenn námskeið til „hins minna mótörprófs“ á Akureyri.⁸¹⁶ Á fundi félagsins 10. október 1943 komust réttindamál mótörvélstjóra aftur á dagskrá og var ákveðið að stjórnin sendi bréf til Fiskifélagsins og ítrekaði fyrri óskir um að halda „meira prófs mótornámskeiðin“ á Akureyri.⁸¹⁷ Bréfið var dagsett 6. nóvember og stílað á Þorstein Loftsson vélfræðiráðunaut. Í bréfinu kom fram að þar sem bátavélar færu stækkandi þyrftu alltaf fleiri og fleiri „minna prófsmenn“ undanþágu til að fá lögskráningu til að öðlast skipsrúm. Þar var einnig ítrekað að bréfitarar væru ekki mótfallnir því að vélstjórar væru sem best menntaðir:

815 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. *Ræsir*, 2. tbl. 1. árg. (Úr Boldinder/Munktell Review).

816 Bernharð Haraldsson, „Mótörfræði og vélstjórn“, *Sútur* 41. árg., bls. 14.

817 *Hskj.Ak* (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 10. október 1943.



**Vélaverkstæðið
Marz, Strandgötu
11, seinna sameinað
Odda. Frá vinstri:
Eggert Stefánsson,
Steingrímur
Seyðfjörð, Óskar
Sigurgeirsson,
Ebenharð Jónsson
og Páll Jónatansson**

Hitt er okkur hinsvegar ljóst, að eins og nú er komið, þá þarf að gera einhverjar úrbætur á þessum málum vegna þeirra manna, sem lengst búa frá Reykjavík og hafa stundað vélgæslu um fleiri ára skeið. Það er þegar komið í ljós hér, að Sunnlendingar, sem hafa haft aðstöðuna til þess að sækja námskeiðin, eru nú að koma hér norður og setjast í þau skipsrúm, sem ágætismenn héðan höfðu meðan vélarnar voru minni og eins er sjáanlegt, að með hverju ári, sem líður, komi fleiri af þessum námskeiðum og þá verði undanþágumennirnir að víkja.⁸¹⁸

Í svari Þorsteins Loftssonar kom fram að það væri vissulega góður kostur fyrir Norðlendinga að „hið meira mótornámskeið „yrði haldið á Akureyri.

Ég tel hinsvegar, að það séu engin skilyrði til þess að halda hið meira mótornámskeið á Akureyri eða annarsstaðar utan Reykjavíkur, hvorki hvað snertir húsnæði né vélakost eða annan búnað. Ég býst jafnvel við að húsnæði fyrir verklega kennslu sé algjörlega ófáanlegt, því það hefur síðustu árin reynst all erfitt að fá slíkt húsnæði fyrir verklega kennslu á hinu minna námskeiði svo viðunandi sé, þó því nægi mikið minna húsnæði og með minni búnaði og tel ég Akureyri ekki betur setta í því efni en aðra kaupstaði.⁸¹⁹

818 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. Bréf dagsett 6. nóvember 1943.

819 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. Bréf dagsett 16. nóvember 1943.

Þorsteinn tók jafnframt skýrt fram að breyta þyrfti núverandi lögum um atvinnu við siglingar (frá 1936). Í ársbyrjun 1944 hafði því félagið samband við þingmenn bæjarins, Sigurð E. Hlíðar og Steingrím Aðalsteinsson, og óskað eftir liðsinni þeirra.⁸²⁰

Í kjölfarið lýsti Útgerðarmannafélag Akureyrar yfir afdráttarlausum stuðningi við vélstjóra í bænum: „Félagið telur algjörlega óviðunandi að ekki skuli vera hægt að fá menn hér til vélgæslu við hinar stærri vélar, og álitur að það stafi af því að áður nefnd námskeið eru eingöngu haldin í Reykjavík.“⁸²¹

Við fráfall Halls Helgasonar þáverandi formanns, 1. febrúar árið 1956, lá félagsstarfið niðri um tíma. Hann hafði hvatt menn til dáða og verið duglegur við að halda félaginu saman. Árið 1959 var aftur kallað til funda og var Kristján Kristjánsson kosinn formaður. Aðrir í stjórn voru Vigfús Vigfússon gjaldkeri og Bjarni Gestsson ritari. Í millitíðinni hafði Jón Hinriksson varaformaður tekið við formennsku.⁸²² Það er ljóst að á þessum árum var róðurinn þungur hjá félaginu. Ekki var aftur boðað til fundar fyrr en 28. desember 1962 á hótél Varðborg. Nokkuð harkalegar umræður voru á fundinum um hvort leggja ætti félagið formlega niður eða reyna að blása lífi í það.⁸²³ Að lokum var eftirfarandi tillaga stjórnarinnar samþykkt:

Fundur V.S.F.A. haldinn 28.12. 1962 samþykkir að reynt skuli að hefja félagið til virkrar starfsemi að nýju með því

1. Að skrifa öllum vélstjórum á skipum frá Akureyri og Eyjafirði og óska þátttöku þeirra.
2. Að vinna að því að félagið verði sammingsaðili um kaup og kjör vélstjóra á félagssvæðinu.⁸²⁴

Eftir þessu var unnið og aftur boðað til fundar á hótél Varðborg þann 29. desember 1963. Á fundinn mættu einnig 14 vélstjórar frá Ólafsfirði og 12 frá Dalvík, að viðbættum 22 Akureyringum. Í kjölfarið var boðað til aðalfundar og ný stjórn kosin. Þorsteinn Magnússon var kosinn formaður, Bjarni Gestsson gjaldkeri og Björn Sigmarsson ritari.⁸²⁵ Félagsmenn vildu ganga aftur í ASÍ og lögðu jafnframt til að stofnað yrði sérstakt Vélstjórásamband innan ASÍ.⁸²⁶ Þetta sýnir að félagið vildi endurvinnna traust



Fundarboð V.S.F.A.

⁸²⁰ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjóraráfélags Akureyrar. Bréf dagsett 27. janúar 1944.

⁸²¹ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjóraráfélags Akureyrar. Bréf dagsett 2. febrúar 1944.

⁸²² Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráfélags Akureyrar 3. febrúar 1959.

⁸²³ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráfélags Akureyrar 28. desember. október 1962.

⁸²⁴ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráfélags Akureyrar 28. desember 1962.

⁸²⁵ Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjóraráfélags Akureyrar 29. desember 1963.

⁸²⁶ Félagið gekk aftur í ASÍ árið. Ekki sést á gögnum félagsins hvenær úrsögn hafði verið samþykkt. Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjóraráfélags Akureyrar. Bréf dagsett 21. maí 1965.

sitt til sambandsins og skapa vélstjórum sterka stöðu innan þess. Þetta var ekki í samræmi við vilja Mótórvélstjórafélags Íslands og VSFÍ sem reyndu að treysta stöðu sína innan Farmanna- og fiskimannasambandsins. Á hinn bóginn vildi Vélstjórafélag Akureyrar einnig að félagsmennirnir gengu úr Mótórvélstjórafélagi Íslands þar sem félagið ætlaði sér að styrkja sig á Eyjafjarðarsvæðinu og vera málsvari allra vélstjóra þar.⁸²⁷ Ýmislegt var félaginu þó mótdrægt og dró það máttinn úr félagsstarfinu.

Eftirfarandi bréf sendi félagið til samgöngu- og iðnaðarráðuneytisins 7. apríl 1965:

Að gefnu tilefni vegna ummæla hr. Sveins Þorbergssonar hjá Mótórvélstjórafélagi Íslands um, að það eitt hefði rétt til að mæla með undanþágum fyrir vélstjóra með vélar yfir 400 hestöfl, leyfir Vélstjórafélag Akureyrar, Akureyri sér hér með að óska eftir því við Samgöngu- og Iðnaðarráðuneytið, að það taki gild meðmæli frá því, fyrir þess félagsmeðlimi, þegar réttindamenn fást ekki til starfa á þeim skipum, sem skráð eru á félagssvæði Vélstjórafélags Akureyrar, en það er nú Akureyri, Dalvík, Hríssey, Ólafsfjörður og væntanlega Húsavík.

1. Teljum við okkur kunnugri mönnum og málefnum á okkar félagssvæði, en fulltrúa Mótórvélstjórafélags Íslands í Reykjavík, og þar með sjálfsagðari meðmælendur en það.
2. Fyrir félagsins hönd munu þessir menn mæla með undanþágum, Bjarni Gestsson Grænumýri 17 fyrir Akureyri. Björn Elíasson, Hólavegi 9, fyrir Dalvík. Bjarni Sigmarsson, Túngötu 5, fyrir Ólafsfjörð.⁸²⁸

Þessari beiðni var hafnað.⁸²⁹ Ráðuneytið hafði fengið bréf Mótórvélstjórafélags frá Íslands sem vildi styrkja sig á landsvísu og taldi félagið sig því fulltrúa mótórvélstjóra á öllu landinu. Fleira dró máttinn úr Vélstjórafélagi Akureyrar. Það reyndi að vinna að því að fá „meira prófsnámskeið“ Fiskifélagsins til Akureyrar. Í bréfi til Fiskifélagsins þann 12. janúar 1965 var vísað í dýrtíð og húsnæðiseklu í Reykjavík. Þar kom einnig fram að á Akureyri væri heppileg kennsluvél, eða Rúston 400 hestafla vél sem áður var í m/s Snæfelli EA 700 og líka gætu félagsmenn útvegað öflugt frystikerfi í kennsluna.⁸³⁰ Í svarbréfi frá Fiskifélaginu var beiðninni eins og oft áður hafnað og vísað í 13 grein laga nr. 71 frá 23. júní 1936 um námskeið Fiskifélags Íslands. Þar var tekið fram að „Meira prófs námskeiðið“ færi aðeins fram í Reykjavík og þyrfti því lagabreytingu til að breyta því.⁸³¹ Þessi mótbyr hefur vafalítið verið félaginu erfiður. Ekki bætti úr skák að félagsmenn leituðu til forvígismanna Mótórvélstjórafélags Íslands á þessum tíma og óskuðu eftir aðstoð þeirra við að semja við fyrirtæki í bænum um kaup og

827 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 11. nóvember 1964.

828 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. Bréf dagsett 7. apríl 1965.

829 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. Bréf dagsett 28. júní 1965.

830 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. Bréf dagsett 12. janúar 1965.

831 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Gögn Vélstjórafélags Akureyrar. Bréf dagsett 16. febrúar 1965.



**Snæfell EA 70 siglir út
Eyjafjörðinn árið 1965**

kjör.⁸³² Það bendir til þess að félagið hafi átt í erfiðleikum og ekki náð að viðhalda því trausti sem það hafði áður. Seinasti fundur félagsins var síðan haldinn 5. febrúar 1967 og félagið lagt niður í kjölfarið.⁸³³

832 P.Í. H/2, örsk 3. Stjórnarfundur Mótörvélstjórafélags Íslands 25. janúar 1965.

833 Hskj.Ak (Aðfanganúmer 2014/39, óskráð). Fundargerðabók Vélstjórafélags Akureyrar 5. febrúar 1967.



Ísafjörður við
aldamótin 1900,
skip og bátar liggja
við festar á legunni
við Ísafjarðareyri

Vélstjórafélag Ísafjarðar

Síðla árs 1931 stóð Fiskifélag Íslands fyrir námskeiði í mótórvélfraeði á Ísafirði. Guðmundur Jónsson vélfraeðiráðunautur hafði umsjón með náminu að undanskildri kennslu í íslensku sem Guðmundur Hagalín rithöfundur og bókavörður sá um. Almennt var álitid að námskeiðið hafi farið vel fram og var aðstaðan til fyrirmyndar. Hjálpraeðisherinn lánaði húsnæði undir kennsluna og fengu nemar aðgang að smiðju J. H. Jessens fyrir verklega hluta kennslunnar. Guðmundur sá einnig til þess að nemendur fengju að kynnast helstu tækninýjungum. Þeir fengu meðal annars tækifæri til að sjá díselvél sem fiskimjölsverksmiðjan Víking hafði nýlega tekið í notkun og frystitæki hjá íshúsfélaginu Jökli. Próftöku nemenda lauk 11. desember og stóðust allir nemendur, alls 18 einstaklingar, prófin.⁸³⁴ Námskeiðið kveikti neista hjá þátttakendum og var mikill hugur í mönnum í að bæta kjör mótórvélstjóra á Ísafirði. Þann 24. janúar 1932 var boðað til stofnfundar mótórvélstjórafélags Ísafjarðar í I.Ó.G.T. húsinu. Arnbjörn Clausen var kosinn fundarstjóri og Rafn Sveinbjörnsson ritari. Sigurður Pétursson var formaður nefndar sem hafði verið kosin fyrir stofnunina á fundi sem haldinn var þann 13. desember 1931. Hlutverk nefndarinnar var að semja lög fyrir félagið. Í 2. grein, a lið, félagslaganna sagði:

Tilgangur félagsins er að efla félagslíf meðal vélstjóra (og vélgæslumanna) þeirra sem í félagið ganga og auka þekkingu þeirra á starfinu og yfirhöfuð efla og viðhalda hag félagsmanna, og sjá um, eftir mætti, að félagsmönnum sé ekki gert órétt í því, sem að vélstjórn og vélgæslu lítur.⁸³⁵

834 Guðmundur Jónsson, „Skýrsla um vélfraeðinámskeið sem haldið var á Ísafirði veturinn 1931“, *Ægir*, 12. töl. 24. árg., bls. 243-244.

835 *Skjalasafnið Ísafirði*, 4187/ 861. Sjá samþykkt stofnfundar Vélstjórafélags Ísafjarðar 24. janúar 1932.

Í fyrstu stjórn félagsins voru eftirfarandi kosnir: Sigurður Pétursson formaður, Sigtryggur Guðmundsson gjaldkeri og Guðfinnur Sigmundsson ritari. Aðrir vélstjórar sem sátu stofnfundinn voru eftirfarandi: Ingvar Guðjónsson, Kristján Bjarnason, Guðmundur Ágúst Aðalsteinsson, Jón Guðmundur Jónsson, Eymundur Torfason, Viggó B. Bergsveinsson, Jón G. Sigurgeirsson, Þorsteinn Finnbogason, Bjarni Bjarnason, Guðmundur Bjarnason, Hermann Erlendsson, Guðmundur Rósmundsson, Tómas E Magnússon, Sigurður Hj. Sigurðsson, Stígur Guðjónsson, Adólf Albertsson, Magnús Eiríksson, Arnbjörn G. Guðnason, Kolbeinn L. Brynjólfsson.⁸³⁶ Almennir meðlimir félagsins gátu þeir orðið sem höfðu vélstjóraréttindi. Hinsvegar mátti gera undantekningu, „ef hlutaðeigandi hefir stundað vélgæslu við 50 hestafla vél eða stærri í 12 mánuði.“⁸³⁷ Fundir félagsins voru yfirleitt vel sóttir framan af eða um 15-20 félagar á hverjum fundi. Á fyrstu árunum voru aðalfundir ætíð haldnir 1. janúar, en síðar fyrsta sunnudag í janúarmánuði. Félagfundir voru ýmist haldnir í samkomusal Hjálpræðishersins, í kaffisal Templara eða í veitingasal Nordpolen í Pólgötu 5. Eftir árið 1935 voru fundir haldnir í veitingasal Alþýðuhússins.⁸³⁸

Kjaramálin voru efst á baugi. Á stofnfundinum var lesinn upp kauptaxti á vélbátum á Akureyri og var í kjölfarið ákveðið að stofna sérstaka kauptaxtanefnd. Eftirfarandi voru kosnir í nefndina: Sigurður Pétursson, Kristján Bjarnason, Ingvar Guðjónsson, Arnbjörn Clausen og Adólf Albertsson.⁸³⁹ Það var ekki nóg að kasta fram kröfum um kauptaxta, oftast þurfti að semja við atvinnurekendur um kaup og kjör. Stærsta fyrirtækið í bænum var Samvinnufélag Ísfirðinga, sem gerði út sjö stóra vélbáta. Á fundi þann 12. júní 1932 bar Sigurður Pétursson fram tillögu frá framkvæmdastjóra Samvinnufélags Ísafjarðar. Þar sagði: „Bið vélstjórafélag Ísfirðinga að taka til athugunar hvort fyrstu vélstjórar á Samvinnufélagsbátunum séu fánlegir yfir síldartímann gegn 5% af brúttósöluverði aflans.“⁸⁴⁰ Vélstjórar gengu að þessu tilboði.

Sigurður Pétursson¹⁶

Hann fæddist árið 1893 á

Kleif á Skaga. Sigurður tók minna mótórvélstjóraþróf

á Ísafirði árið 1916 og meira vélstjóraþróf í Reykjavík

árið 1942. Hann var vélstjóri á ýmsum bátum árin

1914–1928. Hann var vél-

stjóri hjá Samvinnufélagi Ísfirðinga árin 1928–

1940 og á ýmsum fiski- og flutningaskipum til

ársins 1947. Hann var vélstjóri hjá Rafveitu Ísa-

fjarðar og Eyrarhreppi árin 1948–1955. Hann var

aðalhvatamaður að stofnun Vélstjórafélags Ísa-

fjarðar og formaður félagsins fyrstu árin.



¹⁶ Vélstjóra- og vélfirðingatal, V bindi, bls. 1856-1857.

⁸³⁶ Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Félagaskrá Vélstjórafélags Ísafjarðar.

⁸³⁷ Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Sjá samþykkt stofnfundar Vélstjórafélags Ísafjarðar 24. janúar 1932.

⁸³⁸ Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Sjá fundargerðir Vélstjórafélags Ísafjarðar.

⁸³⁹ Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 24. janúar 1932.

⁸⁴⁰ Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 12. júní 1932.

Samvinnufélagið hafði verið stofnað árið 1927 eftir að helstu útgerðarmenn höfðu hætt rekstri í bænum eftir erfið ár sem komu í kjölfar „krakksins“ árið 1919 þegar verðlækkun varð á síldarafurðum í kjölfar offramboðs.⁸⁴¹ En sjaldan var ein báran stök og næstu áföll riðu yfir. Árið 1934 var Heimskreppan farin segja verulega til sín í landinu og gekk erfiðlega að ná samningum við útvegsmenn og þótti samvinnufélagsstjórnin sérstaklega hörð í horn að taka. Krafa vélstjóra um 360 króna föst mánaðarlaun og frítt fæði og 2% af söluverði síldar fyrir 1. meistara, en 60 krónur að viðbættum hásetahlut fyrir 2. vélstjóra. Fljótlega var ¼ úr prósentu gefinn eftir



**Hús Hjalpræðis-
hersins á
Ísafirði þar sem
námskeið á vegum
Fiskifélagsins voru
haldin í kjallaranum
fyrstu árin**

af premíunni, en það dugði ekki til.⁸⁴² Á fundi Vélstjórafélags Ísafjarðar þann 30. júní 1934 las Sigurður Pétursson formaður upp bréf frá Sjómannafélagi Ísafjarðar sem sent var til stjórnar Samvinnufélagsins þess efnis að hásetar munstruðu sig ekki upp á sömu kjör og síðastliðið sumar nema vélstjórar féllu frá sínum kröfum um launahækkanir.⁸⁴³ Félagsmenn töldu sig ekki eiga aðra kosti en ganga að þessu. Erfitt var að fá vinnu annarsstaðar og vildu menn halda saman gagnvart atvinnurekendum.

Í kjölfarið samþykktu vélstjórar að vinna með Sjómannafélagi Ísafjarðar og verkalýðsfélaginu

Baldri að bættum kjörum sjómanna og landverkafólks. Þessu aðilum sveið að þeir höfðu ekki eins góð kjör og sambærilegir hópar við Faxaflóann og á Suðurnesjum. Á árinu 1935 gekk erfiðlega að semja og var ákveðið á fundi þann 13. júní „að fela Alþýðusambandi Íslands kaupgjaldsmálið til meðferðar“ og var félagið tilbúið að halda úti verkfalli ef með þyrfti.⁸⁴⁴ Hannibal Valdimarsson fulltrúi Alþýðusambandsins fékk það hlutverk að ganga á milli samningsaðilja og fá þá til að semja. Niðurstaðan varð sú að vélstjórar náðu samningum á svipuðum kjörum og árið 1932 og var það vel að verki staðið miðað við þá erfiðleika sem voru í rekstri Samvinnufélagsins og efnahagslífi landsmanna almennt.⁸⁴⁵ Á þessum árum var Hannibal fulltrúi Alþýðuflokksins í bæjarstjórn Ísafjarðar og formaður ASV frá árinu 1936. Alþýðuflokkurinn hafði sterka stöðu á Ísafirði og náði fyrsta sætinu frá Sjálfstæðisflokknum bæði í alþingiskosningunum í Vestur- og Norður-Ísafjarðarsýslu vorið 1937. Sama var ekki uppi á teningnum annarsstaðar þar sem Kommúnistaflokkurinn tók fylgi af Alþýðuflokknum. Margir í verkalýðsarmi flokksins vildu bregðast við þessu og töldu að sameinuð verkalýðshreyfing og sameining verkalýðsflokkanna myndi styrkja samtök launa-

841 Sigurður Pétursson, „Samvinnufélag Ísfirðinga“, *Saga*, XXV. árg., bls. 168-169.

842 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 27. júní 1934.

843 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 30. júní 1934.

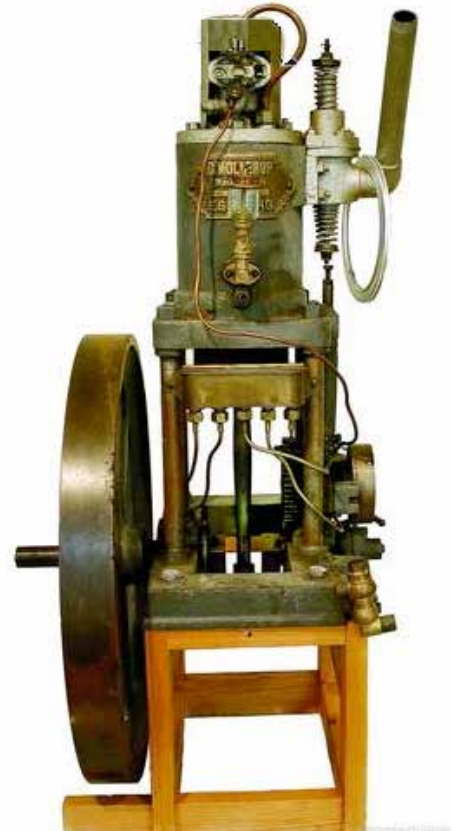
844 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 13. júní 1935. Þann 17. desember 1933 hafði verið samþykkt á félagsfundum að ganga í ASÍ.

Skjalasafnið Ísafirði. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 17. desember 1933.

845 Þór Indriðason, *Hannibal Valdimarsson og samtíð hans*, bls. 227.

manna í landinu. Hannibal Valdimarsson var í byrjun samþykkuur þessari stefnu og átti sína fylgismenn á Ísafirði. Þessa má finna dæmi í fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar. Þann 24. október 1937 sagði að Alþýðusambandsþing hafi verið kvatt saman í Reykjavík til að ræða og gera tillögur um sameiningu Alþýðuflokksins og Kommúnistaflokksins og var samþykkt að senda fulltrúa félagsins á þingið.⁸⁴⁶ Þetta gekk ekki eftir og þegar frá leið vildu margir innan verkalýðshreyfingarinnar rjúfa tengsl Alþýðuflokksins og ASÍ.⁸⁴⁷ Hér má nefna bréf dagsettu 13. apríl 1939 frá félagsskap sem nefndi sig Varnarbandalag verkalýðs- og iðnfélaga.⁸⁴⁸ Félagar í Vélstjórafélaginu á Ísafirði vildu hinsvegar styrkja tengslin við ASÍ og tóku beiðni fyrrnefnds félagskapar „af dagskrá“.⁸⁴⁹ Ákvörðunin skýrist af sterkri stöðu Alþýðuflokksins í Ísafjarðarbæ og sýndi það sig í yfirlýsingum félagsins misserin á undan. Hér má meðal annars benda á ályktun frá 1. október 1944 þar sem félagið lýsti yfir stuðningi við verk sambandsins liðin ár: „Vænti félagið sér að núverandi stjórn og starfi í verkalýðsmálum verði haldið áfram og felur jafnframt fulltrúa sínum á þingi Alþýðusambandsins að stuðla að því.“⁸⁵⁰

En óvæntar vendingar í „pólitíkinni“ flæktu málin. Forusta Alþýðusambandsins sótti hart að ríkisstjórn Stefán Jóhanns Stefánssonar sem tók við völdum árið 1947 og Alþýðuflokkurinn veitti forsæti með stuðningi Sjálfstæðisflokksins og Framsóknarflokksins. Verkföll voru tíð og mikil andúð á efnahagsstefnu stjórnarinnar. Kalda stríðið var í algleymingi með sínum hatrömmu deilum og flokkadráttum. Eftir að Sósíalistar höfðu náð forystu í ASÍ árið 1944 lágu sambandsþing ASV niðri um hríð og nýtti forystusveit sósíalista í Alþýðusambandinu sér það og benti á að umboð stjórnar þess væri fallið niður hvað varðaði prósentur af skattfé aðildarfélaganna og kjör á sambandsþing.⁸⁵¹ Slíkt ætti við um Vélstjórafélag Ísafjarðar sem önnur félög. Atburðarrásin sem fór af stað átti eftir að hafa víðtæk áhrif á stöðu félagsins til framtíðar. Þann 17. júní 1948 var á fundi Vélstjórafélags Ísafjarðar tekið fyrir bréf frá Hannibal Valdimarssyni varðandi kjör fulltrúa á þing ASV. Einnig fylgdi bréf frá fulltrúum ASÍ og afrit af bréfi þeirra til Hannibals. Af þessu tilefni ályktaði fundurinn eftirfarandi:



Möllerup-glóðarhausvél frá 1902 úr Vélsmiðju J. H. Jessens á Ísafirði

846 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 24. október 1937. Það hafði hinsvegar mikil áhrif á Alþýðuflokksmenn á Ísafirði að Hannibal Valdimarsson, varð andsnúinn Kommúnistum og gat ekki sætt sig við skilyrði þeirra um vinsamlega afstöðu í garð Sovétríkjanna. Þór Indriðason, *Hannibal Valdimarsson og samtíð hans*, bls. 269.

847 Sumarliði Ísleifsson, *Í samtök, Saga Alþýðusambands Íslands*, bls. 249-251.

848 P.Í. Bréfasafn. B/33, örk 3. Bréf dagsett 13. apríl 1939.

849 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 20. maí 1939.

850 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 1. október 1944.

851 Sigurður Pétursson, „Hannibal Valdimarsson“, *Andvari*, 128. árg., bls. 39-40.



Ísafjörður um miðja 20. öld

Stjórn Vélstjórafélags Ísafjarðar telur sig ekki geta gengið í berhögg við til-mæli stjórnar ASÍ samkvæmt bréfi til sambandsfélaganna frá 29. maí 1948. Af þeirri ástæðu samþykkir hún að félagið taki ekki þátt í kosningu fulltrúa á hið fyrirhugaða þing ASV að þessu sinni, en væntir þess að mál það er samböndin deili um verði leyst mjög bráðlega á þann hátt að allir megi vel við una.⁸⁵²

Vegna fjölda áskorana félagsmanna var aftur boðað til fundar í félaginu 24. júní. Á fundinum var sú tillaga þeirra Jóns Egilssonar og Haraldar Kristjánssonar samþykkt að félagið sendi fulltrúa á 10. þing ASV. Eftirfarandi fulltrúar voru kosnir sem aðal-menn: Arinbjörn Guðnason, Helgi Þorleifsson og varamenn: Jón Egilsson og Krist-ján Kristjánsson.⁸⁵³ Um haustið var Jóhann Guðmundsson kosinn fulltrúi Vélstjóra-félagsins á þing ASÍ. Á þinginu var stjórn Sósíalista felld og varð Helgi Hannesson forseti ASÍ með stuðningi Alþýðuflokksmanna, Sjálfstæðismanna og Framsóknar-manna.⁸⁵⁴ Afleiðing þessa varð sú að Kristinn D. Guðmundsson sem studdi Sósía-listaflokkinn gaf ekki kost á sér til áframhaldandi forystu í Vélstjórafélagi Ísafjarðar en hann hafði verið formaður frá árinu 1942. Árið 1949 var Jón Egilsson kosinn nýr formaður.⁸⁵⁵

Önnur viðfangsefni félagsins þessi árin lutu frekar að daglegu amstri og kjörum manna á félagssvæðinu. Þegar hlutafélagið Djúpbáturinn hætti starfsemi árið 1936 eftir að það hafði verið tekið til gjaldþrotaskipta, tók Vestfjarðabáturinn hf við siglingum um Djúpið. Hlutafélagið eignaðist aldrei skip í ferðirnar og notaðist það við

852 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 17. júní 1948.

853 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 24. júní 1948.

854 Sumarliði Ísleifsson, *Í samtök, Saga Alþýðusambands Íslands*, bls. 265-266.

855 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 5. júlí 1949.

leiguskip. Þau reyndust misjafnlega og var mörgu ábótavant í rekstri og aðstæðum starfsmanna.⁸⁵⁶ Vélstjórafélag Ísafjarðar fór meðal annars fram á að vélstjórar á Djúpbatnum fengu átta tíma lágmarkshvöld á sólarhring og 14 daga sumarfrí.⁸⁵⁷ Annars fór mikill tími á þessum árum í samningapref við útgerðafélögin á staðnum. Oftast náðust samningar áður en boðað var til verkfalls. Fyrsta grein samningsins frá 16. apríl 1941 dregur fram hver voru verkefni vélstjóra á ísfirsku bátunum.

1. Fyrsti vélstjóri skal hafa á hendi gæslu og keyrslu mótórvélar og annarra tækja skipanna svo sem spila og raftækja og alla vinnu í sambandi við það, eftir sömu reglum og undanfarið, þar með talið að gæta skipsins og leggja að bátum (á ábyrgð skipstjóra).
2. Annar vélstjóri skal framkvæma öll venjuleg hásetastörf og ennfremur hafa á hendi gæslu vélar og áðurnefndra tækja á móti fyrsta vélstjóra, eftir fyrirmælum skipstjóra.⁸⁵⁸

Árin fram á þriðja áratuginn hafa verið nefnd „útilegubátatíminn“ í ísfirskum útvegi. Þessi ár þekktu fyrstu vélstjórnir sem höfðu tekið fyrstu námskeið Fiskifélagsins á heimaslóð. Ólíkt því sem var við Faxaflóann var ekki siglt út að morgni og komið heim að kvöldi heldur fiskuðu menn áfram og freistuðu þess að fylla bátinn ef veður leyfði og olíu og vistir þraut ekki.⁸⁵⁹ Eins og alkunna er geta veður verið válynd á



**Bátar Vestfjarðabátsins hf
á Ísafirði**

856 Jón Þ. Þór, *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna*, IV, 1921-1945, bls. 106

857 *Skjalasafnið Ísafirði*, 4187/861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 16. október 1939. Reyndar starfaði félagið ekki lengi og eftir hlutfjársofnun og kosningu nýrrar stjórnar var Fagranesið keypt frá Akranesi árið 1942 og var skipið í ferðum um Djúpið til ársins 1963. Jón Þ. Þór, *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna*, IV, 1921-1945, bls. 110.

858 *Safn Verkalyðsfélags Vestfjarða*, Pólgötu 2 Ísafirði, 23/1, örkr 2.

859 Jón Þ. Þór, *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna*, IV, 1921-1945, bls. 164-166.

Vestfjarðamiðum. Það gat því reynt á þrautseigju og útsjónarsemi vélstjóranna að halda bátsvélinni gangandi í úfnum sjó og stormhviðum. Eftir að bátarnir stækkuðu varð úthaldið lengra og fyrsti vélstjóri með aðstoðarmann um borð.⁸⁶⁰

Við þessar aðstæður þurfti að halda vöku sinni í kaupgjaldsmálunum. Árið 1942 gengu viðræðurnar við atvinnurekendur sérstaklega erfiðlega.

Hér með tilkynnist yður að samkvæmt fundarsamþykkt Vélstjórafélags Ísafjarðar dags. 6. nóv. s.l. og undangenginni allsherjaratkvæðagreiðslu er ákveðið að vinnustöðvun skuli hafin þ. 28 nóvember n.k. hafi ekki samningar tekist fyrir þann tíma milli Vélstjórafélagsins og atvinnurekenda.⁸⁶¹

Ekki kom þó til verkfalls og var samið við einstök félög atvinnurekenda fram undir áramót. Það var þó að ýmsu að hyggja því ekki stunduðu allir vélstjórar félagsins sjómennsku. Í fundargerð félagsins 24. október árið 1943 var þess t.d. krafist að atvinnurekendur réðu ekki „aðra til vélgæslu í landi en meðlimi Vélstjórafélagsins séu þeir fáanlegir“.⁸⁶² Á Ísafirði var vaxandi atvinna fyrir mótórvélstjóra í frystihúsum. Íshúsfélagið á Ísafirði keypti sín fyrstu frystitæki árið 1929. Tækin voru síðan endurnýjuð og endurbætt árið 1936 og fóru fram tilraunir á sendingum á frystum flökum til Bandaríkjanna á árunum 1936-1940.⁸⁶³ Árið 1942 stofnaði Hálfán Hálfánsson annað frystihús, Norðurtangann.



Íshúsfélag Ísafirðinga árið 1942

⁸⁶⁰ Þar má nefna fyrstu samvinnufélagsbátana sem komu árið 1929. Sigurður Pétursson, „Samvinnufélag Ísafirðinga“, *Saga*, XXV. árg., bls. 18-185.

⁸⁶¹ *Safn Verkalyðsfélags Vestfjarða*, Pólgötu 2 Ísafirði. 23/1, örsk 1.

⁸⁶² *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 24. október 1943.

⁸⁶³ Jón Þ. Þór, *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna*, IV. 1921-1945, bls. 182.

Stríðið setti mark sitt á freðfiskflutninga til Bandaríkjanna og bera samningar félaganna við frystihúsaeigendur þess merki að yfirleitt var aðeins samið til skamms tíma. Ekki má gleyma vélsmiðjunum en þar störfuðu margir félagsmenn Vélstjórólágs Ísafjarðar. Þær risu á fyrstu árum 20. aldar og fylgdu þar upphafi vélbátaútgærdar á Ísafirði. Á þriðja og fjórða áratugnum voru lengst af tvær vélsmiðjur í bænum og hétu Þór og Sindri.⁸⁶⁴ Þjónusta við bátaflotann var meginverkefni smiðjanna en viðfangsefnin urðu fjölbreyttari eftir því sem vélvæðing jókst í öðrum atvinnugreinum.

Eins og annarsstaðar lét félagið ekki sitt eftir liggja þegar kom að því að tryggja réttindi og menntun vélstjóra. Annan janúar 1939 hafði félaginu borist bréf frá Vélstjóróláagi Vestmannaeyja þess efnis að tími væri kominn til að auka réttindi vélstjóra sem tekið höfðu hið minna vélstjórnarpróf. Arnbjörn Clausen, Sigurður Sigurðsson og Sigmundur Guðmundsson voru í kjölfarið kosnir í nefnd sem átti að huga að málinu. Einnig fylgdi félagið fordæmi annarra vélstjóróláaga á landsbyggðinni og krafðist þess að „meira prófs námskeið“ til vélstjórnar væru einnig haldin á Ísafirði en ekki eingöngu í Reykjavík eins og lög in frá árinu 1936 kváðu á um.

Á stofnfundi félagsins sagði í lögum að stefnt skuli að stofna styrktarsjóð innan félagsins um leið og það þyki mögulegt. Á félagsfundi 7. apríl 1932 var síðan ákveðið að efna til hlutaveltu og var ágóðanum ætlað að renna í sjóðinn.⁸⁶⁵ Þann 1. janúar 1933 var sjóðstofnunin enn til umræðu og var að því stefnt að helmingur árgjalda félagsmanna færu í að kosta sjóðinn.⁸⁶⁶ Félagsmenn fengu úthlutað úr sjóðnum við veikindi, slys eða önnur óhöpp. Má nefna að Jóhann M Guðmundsson fékk alls 1000 kr. frá félaginu þegar húsið Fell brann til kaldra kola þann 3. júní 1946. Hann missti allar eigur sínar og slasaðist illa þegar hann bjargaði sér úr brunanum.⁸⁶⁷

Eftir 1950 tók Alþýðusamband Vestfjarða við að semja fyrir Vélstjóróláagið á Ísafirði. Á þessum árum var Hannibal Valdimarsson formaður sambandsins. Fundargerðir félagsins sýna að oft mætti hann á fundi og leiðbeindi félagsmönnum um væntanlega samningsgerð. Að mörgu þurfti að hyggja, sýna fulla hörku þegar ætlunin var að ná góðum samningum eða lipurð og eftirgjöf ef hráefnaskortur og bágar efnahagshorfur höfðu áhrif á útgærdir og fiskvinnslu.⁸⁶⁸ Frá árinu 1952 var þeirri stefnu fylgt að hafa samræmda samninga vélstjóra á Vestfjörðum, víða í hinum smærri byggðum voru þeir í almennu verkalýðsfélögunum á hverjum stað.



Jóhann M. Guðmundsson

864 Jón Þ. Þór, *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna*, IV. 1921-1945, bls. 192.

865 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjóróláags Ísafjarðar 7. apríl 1932.

866 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjóróláags Ísafjarðar 1. janúar 1933. Reyndar var það ekki fyrr enn á aðalfundi 11. desember 1938 sem lög in voru lögð fram og var þeim síðan breytt á aðalfundi 2. janúar 1944.

867 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjóróláags Ísafjarðar 21. júní 1946. Sjá *Morgunblaðið* 4. júní 1946, bls. 1.

868 *Skjalasafnið Ísafirði*. 4187/-861. Fundargerð Vélstjóróláags Ísafjarðar 3. febrúar 1950-1951.



**Þorleifur Þorsteins-
son, Ásgeir Jóns-
son og Kristján
Kristjánsson: Elstu
þálfandi menn sem
önnuðust vélstjórn
á skipum frá Ísafirði
heiðraðir árið 1953**

Margt var breytt frá því fyrstu mennirnir tóku að sér vélstjórn, hvort sem var eftir fyrstu námskeið Fiskifélags Íslands á Ísafirði eða eftir sjálfsnám. Í bréfi sem sent var til Vélstjórafélag Ísafjarðar 20. nóvember 1953 kom fram að Þorleifur Þorsteinsson, Ásgeir Jónsson og undirritaður, Kristján Kristjánsson, væru elstu núlifandi menn sem hefðu annast vélstjórn á skipum frá Ísafirði:

Enginn átti því láni að fagna að geta gengið í vélstjórnarskóla eða fengið nokkra kennslu í starfinu. Reynslan ein var okkar skóli. Allir lögðum við af veikri getu hönd á plóginn til þess að vinna að bættri menntun vélstjóra, auknum réttindum þeirra og bættum kjörum. Er okkur nú á gamals aldri hinn mesti fögnuður af því, hvernig stórfelldar breytingar hafa orðið á kjörum vélstjóra og menntun þeirra frá því er var, þegar við hófum starf okkar. Svo tókst til, að enginn okkar varð félagi í Vélstjórnarfélagi Ísafjarðar, þegar það var stofnað. Vorum við þá hættir störfum að mestu leyti.⁸⁶⁹

Á aðalfundi þann 10. október var ákveðið að heiðra þremmenningana:

Fundurinn samþykkir að gera þessa öldnu stéttarbræður að heiðursfélögum í vélstjórafélagi Ísafjarðar í þakklætisskyni fyrir vel unnin störf á fyrstu árum vélbátaútgerðarinnar á Vestfjörðum oftast við hin erfiðustu skilyrði. Fundurinn lítur svo á, að þeir menn, sem tóku að sér gæslu hinna fyrstu mótórvéla án allrar fræðslu þar um hafi með giftudrjúgu starfi sínu varðað veginn fyrir vélstjórastéttina.⁸⁷⁰

869 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 10. október 1954.

870 Guðfinnur Sigmundsson var einnig heiðraður á þessum fundi. Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 10. október 1954.

Til marks um breytingar á vélstjórastarfinu má nefna að á aðalfundi þann 30. september 1956 kvaddi Arnbjörn Guðnason sér hljóðs og nefndi að margir vélstjórar tækju að sér of mikið af því sem hásetum væri ætlað að vinna. Margir tóku undir þetta en nefndu að það væri óraunhæft að breyta þessu á litlum vertíðarbátum þar sem menn gengju í ýmis störf eftir því sem þyrfti.⁸⁷¹ Aftur var reynt að koma ákvæði um að afnema vinnu vélstjóra á þilfari í samningunum árið 1962 en horfið frá því vegna þess „að það yrði ekki samstaða um það á öllu samningssvæðinu“.⁸⁷² Aðstaða félagsins gat verið flókin og að mörgu að hyggja stundum. Yfirleitt fylgdi félagið með í heildarsamningum Alþýðusambands Vestfjarða, þar gat þó hlaupið snurða á þráðinn því mörg félög komu að samningagerðinni og ólík sjónarmið því ráðandi. Í ársbyrjun 1962 birtist fréttatilkynning í útvarpi um að félagsdeildarinar hefðu samþykkt tillögur að samningum við útvegsmenn. Stjórn Vélstjórafélagsins gerði athugasemdir við það.

Fundur haldinn í Vélstjórafélagi Ísafjarðar 21. janúar 1962 mótmælir þeirri fullyrðingu sem A.S.V. heldur fram í bréfi til sambandsfélaganna dagsett 15. janúar 1962 að fulltrúinn frá Vélstjórafélagi Ísafjarðar, hafi samþykkt framkomna tillögu sem um getur í bréfi, og síðan var birt í útvarpi, þar sem engin tillaga var borin undir atkvæði á meðan fulltrúi frá Vélstjórafélagi Ísafjarðar var viðstaddur og þar sem umræddur fulltrúi hafði ekkert umboð frá félaginu til samþykkja umrædda tillögu.⁸⁷³

Árið eftir leitaði stjórnin síðan eftir því að Mótorvélstjórafélag Íslands semdi fyrir hönd félagsins við útvegsmenn. Ekki gat fyrrnefnt félag orðið við þeirri ósk og fór svo að félagið leitaði enn á ný liðsinnis Alþýðusambands Vestfjarða.⁸⁷⁴ Mönnum fannst betra að launafólk á Vestfjörðum sýndi samstöðu þrátt fyrir einstaka upphlaup og ósætti á milli manna. Í þessu tilliti miðuðu vélstjórar á Ísafirði við samninga fyrrnefnds félags en reyndu að ná viðbótar ákvæðum fram eftir því aðstæður og vinna bauð upp á.⁸⁷⁵ Hér má nefna að eftir því sem frá leið skiptust vélstjórar sem stunduðu sjómennsku í tvo meginflokka, þá sem voru á línu- og handfærabátum og hina sem voru áhafnarmedlimir á skuttogurum á togveiðum.⁸⁷⁶ Á fyrstu árum sjötta áratugarins var áberandi hve margir nýir félagar voru búsettir í nágrennabæjum, Hnífsdal, Bolungarvík, Suðureyri og Súðavík. Nýútskrifaðir vélstjórar úr Vélskólanum sóttu inn í Vélstjórafélagið og rætt var um að stækka félagssvæðið.⁸⁷⁷



Hannibal Valdimarsson

871 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 30. september 1956.

872 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 25. nóvember 1962.

873 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 21. janúar 1962.

874 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 5. júní 1963.

875 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 23. febrúar 1964.

876 Skjalasafnið Ísafirði. 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 8. nóvember 1964.

877 Skjalasafnið Ísafirði. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 7. nóvember 1965.

Hinsvegar urðu litlar undirtektir. Þar sem vélstjórar á stöðunum í kringum Ísafjörð voru fullgildir félagar í verkalýðsfélögum staðanna og störfuðu samkvæmt samningum ASV fyrir háseta, matsveina og vélstjóra og þess vegna virtist engin þörf á því að flytja vélstjóra í eitt félag.

Á stjórnarfundum þann 1. janúar 1981 kom síðan fram vilji til að skrá aðeins tvo vélstjóra á minni skuttogara en ekki þrjá. Það gekk ekki eftir; „vegna strands Fagranessins á dögnum virðist hafa verið hert eftirlit með því að skráning sé fullkomlega lögmæt“.⁸⁷⁸ Félagið barðist síðan fyrir þessu næstu misserin að mismunurinn sem myndi sparast rynni óskiptur til 1. og 2. vélstjóra.⁸⁷⁹ Það var ekki fyrr enn 11. maí 1990 sem niðurstaða komst í málið eftir að Alþýðusamband Vestfjarða samdi við útvegsmannafélagið þar um kaup og kjör vélstjóra á Vestfjörðum. Reyndar fór svo að Vélstjórafélag Ísafjarðar felldi samninginn þrátt fyrir að tímakaup þeirra hækkaði um 40%. Ástæða þess var að þrátt fyrir þess hækkun var kaupið ekki búið að ná tímakaupi vélstjóra annarsstaðar á landinu. Samningur var síðan samþykktur eftir að útvegsmenn féllust á að allir vélstjórar skyldu hafa sama tímakaupið eða sem nam 0,6% af kauptryggingu yfirvélstjóra.⁸⁸⁰

Í upphafi árs 1977 ákváðu félagsmenn að vera í samfloti með Alþýðusambandi Vestfjarða í að reisa orlofshús í Vatnsfirði í Austur-Barðastrandarsýslu. Byggingafrankvæmdir hófust í lok árs 1978 og voru húsin (alls sex), tilbúin til afnota í júní 1979. Í millitíðinni var á þingi Alþýðusambands Vestfjarða ákveðið þann 22. apríl sama ár að sambandsfélögin keyptu einnig Hótel Flókalund til afnota fyrir félagsmenn.⁸⁸¹

878 Skjalasafnið Ísafirði, 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar, 1. janúar 1981.

879 Skjalasafnið Ísafirði, 4187/-861. Fundargerð Vélstjórafélags Ísafjarðar 19. maí 1984.

880 Þ.Í. Skýrsla og reikningar Vélstjórafélags Íslands fyrir árið 1990, bls. 19.

881 *Safn Verkalýðsfélags Vestfjarða*, Pólgötu 2 Ísafirði, 23/1, ör 4.

Véltjórafélag Keflavíkur/V.S.F.S.

Þann 4. janúar 1938 var haldinn fundur í Félagshúsinu í Keflavík til að undirbúa stofnun véltjórafélags í hreppnum. Á stofnfundi félagsins 5. janúar voru 18 manns. Eftirfarandi mynduðu fyrstu stjórn félagsins: Kjartan Ólason, formaður, Sigurður Helgason ritari og Kristján Guðmundsson gjaldkeri. Eitt af fyrstu verkum stjórnarinnar var að leggja fram uppkast að samningi við Útvegsmanafélag Keflavíkur. Sá böggull fylgdi skammrifi að félagsmenn hleruðu að útvegsmennirnir viðurkenndu ekki samningsrétt félagsins og ætluðu sér losa sig frá kröfum þess og ráða „utanpláss menn“ á komandi vertíð.⁸⁸² Félagið vildi samt sem áður láta vita af sér og sendi eftirfarandi bréf til útvegsbænda 6. janúar:

Viljum við ekki láta hjá líða að tjá ykkur að véltjórar í Keflavík hafa myndað með sér félagskap, sem hefur að markmiði að vernda hagsmuni véltjórastéttarinnar hér í plássi, bæði hvað varðar kaup og aðra aðbúð og eins að hlutast til um það Keflvíkingar sitji fyrir um þá vélgæslu er hér fellur til. Þar sem félagið hefur nú komið sér saman um kauptaxta, þá eru það tilmæli vor, að útvegsmanafélag Keflavíkur snúi sér til stjórnar véltjórafélagsins, viðvíkjandi ráðningu og launakjör véltjóra á komandi vertíð.⁸⁸³

Útvegsmenn létu hjá líða að bregðast við þessu bréfi. Á fundi félagsins þann 19. janúar var eftirfarandi ályktun samþykkt:⁸⁸⁴

Fundur í véltjóradeild V.S.F.K. felur deildarstjórninni að ganga endanlega frá í sameiningu við stjórn V.S.F.K. hvort samningar við útvegsbænda félag Keflavíkur geta náðst á þeim grundvelli sem reynt hefur verið fyrir kl. 24 þ. 24 þ.m. Að öðrum kosti felur deildin stjórninni að gera þær ráðstafanir sem hún telur heppilegasta.⁸⁸⁵

Þetta varð til þess að samningsaðilar byrjuðu að ræða saman og náðu samkomulagi þann 26. janúar með þeim fyrirvara að samningurinn tæki ekki gildi fyrr en 11. maí sama ár og hver véltjóri héldi sínu plássi og yrði ekki látinn gjalda þess að hafa tekið þátt í vinnudeilu. Samþykktin sýnir hve verkalýðsbaráttan var viðkvæm á þessum tíma og hvernig einstök félög þurftu að beita öllum ráðum til að tryggja rétt félaga sinna.



882 Þ.Í. 1/12, ör. 3. Véltjórafélag Sudurnesja. Fundargerðabók 5. janúar 1938.

883 Þ.Í. 1/11, ör. Véltjórafélag Sudurnesja 1. Bréf dagsett 6. janúar 1937.

884 Í upphafi var félagið deild í Verkalýðsfélaginu í Keflavík það hafði verið stofnað 1931. Bjarni Guðmarsson, *Saga Keflavíkur 1920-1949*, bls. 102.

885 Þ.Í. 1/12, ör. 3. Véltjórafélag Sudurnesja. Fundargerðabók 19. janúar 1938.

Fyrsta grein sammingsins var félaginu mikilvæg: „1. gr. Útgerðarmönnum skal skylt að láta meðlimi vélstjórafélagsdeildar V.S.F.K sitja fyrir öðrum um vinnu við vél-gæslu, enda séu þeir starfi sínu vaxnir.“⁸⁸⁶ Aðalatvinnuvegur Keflvíkinga sem annarra íbúa Suðurnesja voru fiskveiðar og því kom margt fólk þangað í atvinnuleit.⁸⁸⁷ Félagið vildi því fá sem flesta „mótorista“ sem komu annarsstaðar að til að samþykkja kaupkröfur félagsins. Fleira skipti einnig máli. Þann 27. nóvember 1939 skrifaði félagið eftirfarandi til lögreglustjórans í Keflavík:

Að gefnu tilefni viljum vér vekja athygli yðar á eftirfarandi: Hér í Keflavíkurbreppi eru nokkrir vélbátar sem gerðir hafa verið út í vor, sumar og haust án þess að skipahafnir hafi verið lögskráðar. Vegna þessarar vanrækslu skapast margir erfiðleikar fyrir háseta og vélamenn. T.d. hefur það komið fyrir, að vélamaður, sem var ólögskráður slasaðist og varð að leita aðstoðar lögfræðings til þess að ná rétti sínum. Og auk þess fjárhagslega tjóns, sem af þessu getur hlotist fyrir háseta og vélamenn, verður þetta mjög bagalegt fyrir þá sem þurfa að fá siglingatíma og önnur gögn til að öðlast réttindi sem vélstjórar og skipstjórar. Við væntum þess að þetta verði tekið til greina, og fylgt lögum í þessu efni, en verði það ekki gert, erum við neyddir til að leita réttar okkar á öðrum vettvangi.⁸⁸⁸



Aðalatvinnuvegur Keflvíkinga sem annarra íbúa Suðurnesja voru fiskveiðar og því kom margt fólk þangað í atvinnuleit

886 Þ.Í. 1/11, örk 1. Vélstjórafélag Suðurnesja.

887 Aðalgeir Kristjánsson og Gísli Ágúst Gunnlaugsson, „Félags- og hagþróun á Íslandi“, Saga, 28. árg., bls. 27-28.

888 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. 1/11, örk 1. Bréf dagsett 28. nóvember 1943.

Á árabílinu 1939-1943 lágu fundir á vegum félagsins niðri. Í millitíðinni breyttist margt. Árið 1943 voru tvö hraðfrystihús sett á laggirnar í bænum, Hraðfrystistöð Keflavíkur hf. og Hraðfrystihús Keflavíkur hf. (nefnd Litla og Stóra milljón af almenningi).⁸⁸⁹ Það má sjá af fundargerðabókum að félagið átti í erfiðum samningaviðræðum við frystihúsaeigendur seinni hluta ársins. Samningar náðust 28. nóvember. Samningurinn gefur nokkra mynd af störfum og kröfugerð mótórvéltjóra í frystihúsum á fyrri hluta 20. aldar.

1. I og II véltjóri hafa sama kaup.
2. Kaupið sé á mánuði kr. 600, plús 8 ½% plús verðlagsuppbót eins og hún er reiknuð út af vísitölunefnd á hverjum tíma.
3. Samningur þessi er miðaður við að ekki séu fleiri en 2 véltjórar í sama frystihúsi og skipti með sér vöktum (skipti á sig sólarhringum, þegar þess gerist þörf).
4. Þegar ekki er skipt vöktum, vinnur sá véltjóri, sem ekki er við vélgæslu, 8. klst. á hverjum virkum degi við aðra vinnu en vélgæslu. Þó er véltjóra ekki skylt að vinna aðra vinnu en þá sem tilheyrir vélum og frystikerfi hússins.
5. Fyrir þá vinnu, sem unnin er í helgidagavinnu eða yfirvinnu fram yfir 12 klst. á sólarhring, sé greitt kr. 4.73 í grunnkaup plús full verðlags uppbót eins og hún er á hverjum tíma. Helgidagar teljast allir helgir dagar þjóðkirkjunnar svo og sumardagurinn fyrsti, 17 júní, 1. des. (svo lengi sem hann er talinn helgur) og 1. maí.
6. Sunnudagskaup sé aðeins greitt, þegar unnið er að frystingu. Helgidagur byrjar kl. 19 aðfaranótt helgidagsins og endar klukkan 19 næsta dag.
7. Sé keyrt vegna þjóðafrystingar, telst það frysting.
8. Félagar í mótórvéltjórafélagi Keflavíkur hafi forgangsrétt til vinnunnar.
9. Samningur þessi gildir frá ári til árs sé honum ekki sagt upp fyrir 1. sept ár hvert af öðrum hvorum aðilja.
10. Véltjórar hafa rétt til 12 virkra daga sumarleyfa
11. Samningur þessi gengur í gildi 1. des. 1943.⁸⁹⁰

889 Fyrir voru tvö frystihús frá árinu 1937, Hraðfrystihúsið Jökull og Frystihús hf. Keflavíkur. Bjarni Guðmarsson, *Saga Keflavíkur 1920-1949*, bls. 182-183.

890 Þ.Í. Véltjórafélag Suðurnesja. I/11, örsk 1.

Það má sjá af gögnum félagsins frá árinu 1945 að það reyndi að afla sér upplýsinga um kjör mótorvélstjóra í öðrum frystihúsum.

Stjórn félagsins hafði tekið eftirfarandi töflu saman:



Stóra milljón
í Keflavík

Vestmannaeyjar: Mánaðarkaup kr. 700.00 fyrir 208 stunda vinnu á mánuði, eða ca. 8 stundavinnudagur. Tímakaup í dagvinnu kr. 3.50.

Siglufjörður: Mánaðarkaup 550. kr. Vinnudagur 8 stundir.

Akranes: Mánaðarkaup kr. 675.000. 12 stunda vinna (tvær vaktir).

Keflavík: Mánaðarkaup kr. 651.000. 12 stunda vinna (tvær vaktir).

Hafnarfjörður: Mánaðarkaup kr. 750.000-800.000. 12 stunda vinna (tvær vaktir).

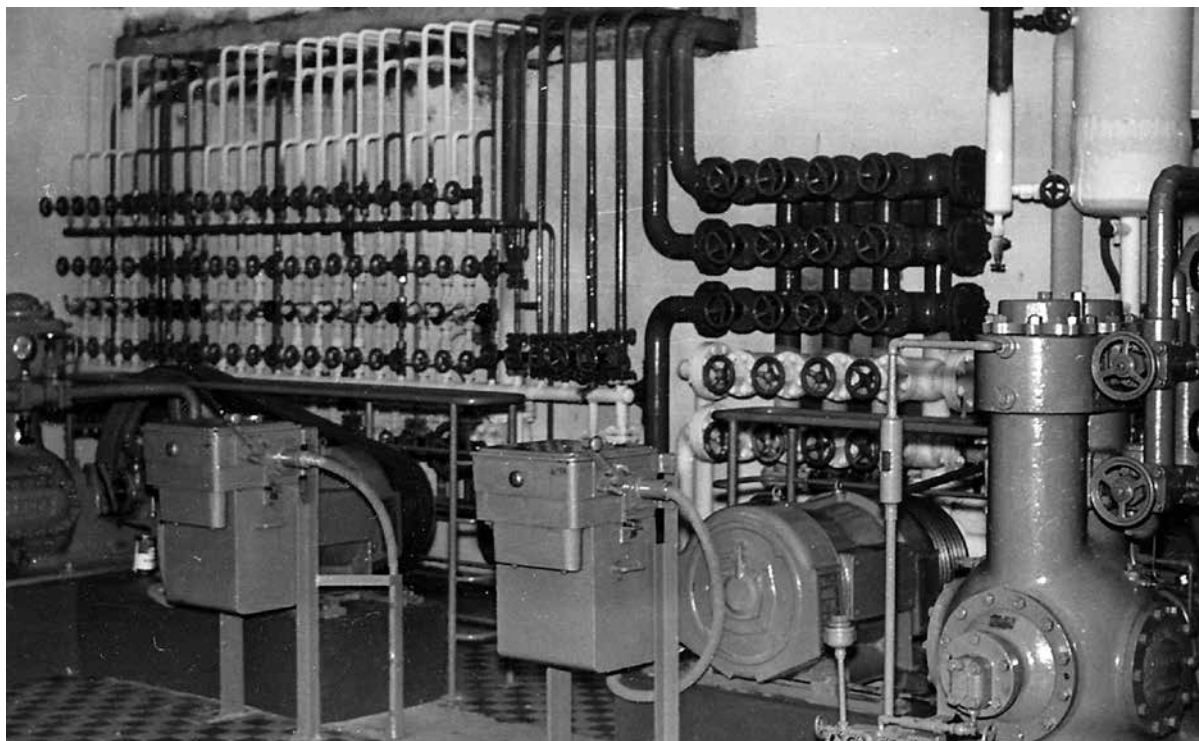
Reykjavík: Hraðfrystistöðin: Mánaðarkaup kr. 675.40. 8 stunda vinna (3 vaktir). Sé yfirvinna unnin greiðist hún með kr. 4.65 pr. klst. hvenær sem er.

Taflan sýnir að kjör voru nokkuð ólík eftir stöðum. Á þessum árum var fjöldi hraðfrystihúsa settur á laggirnar úti um landið og þar voru mótorvélstjórar mikilvægur starfskraftur. Ýmis vélbúnaður og kælitækni var tekin í notkun og þurfti mikla sérþekkingu og lagni til að setja þær upp og sinna gæslu þeirra og viðhaldi.⁸⁹¹ Einnig fjölgaði vélbátum víða um landið á fjórða og fimmta áratugnum og var þeim sem unnu að því að bæta kjör mótoristanna nauðsynlegt að hafa sem skýrasta yfirsýn yfir kjör þeirra í öðrum félögum. Einnig þurftu þeir sem sömdu fyrir hönd þeirra að kynna sér nýjungar í veiðum s.s. herpinót og hringnót. Ekki létu „mótoristarnir“ í Keflavík frekar en annarsstaðar sitt eftir liggja þegar vélarnar stækkuðu. Á fundi 10. nóvember 1943 sagði Kjartan Ólason formaður:

...það væri hart fyrir vélstjóra sem lengi hefðu verið í sama skipsrúmi með gamlar og úreltar vélar að þurfa að fara af skipinu þegar ný vél kæmi í skipið því að alltaf þegar ný vél væri keypt í skip væri hún miklu stærri en sú gamla og það jafnvel svo að skipta þyrfti um vélstjóra um leið og vélina.⁸⁹²

⁸⁹¹ Sigfús Jónsson, *Sjávarútvegur Íslendinga á 20. öld*, bls.182-187.

⁸⁹² Þ.Í. 1/12, örkr 3. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 10. nóvember 1943.



Vélbúnaður í frystihúsi

Í fundarlok var stofnuð þriggja manna nefnd sem ætlað var að kynna þessi vandkvæði fyrir þingmönnum kjördæmisins. Í kjölfarið fóru nefndarmenn til Reykjavíkur og hittu Þorstein Loftsson vélfræðiráðunaut sem taldi, „ólíklegt að Alþingi mundi veita vélstjórum aukin réttindi án meiri lærdóms.“⁸⁹³ Þetta sýnir að þeir reyndu að hafa sitt fram en þar var við ramman reip að draga því réttindamál vélstjóra voru flókin og þyrftu „mótoristar“ með „hið minna“ próf að taka tilliti til þess sem gerðist í réttindabaráttu annarra vélstjóra.

Í upphafi var félagið deild í Verkalýðsfélaginu og Sjómannafélaginu í Keflavík (VSFK) sem hafði verið stofnað árið 1931. Snemma bar á nokkurri óánægju með sambylið við það. Hagsmunir vélstjóra og annarra sjómanna og verkamanna fóru ekki alltaf saman, enda vélgæsla og vélstjórn sérstakt starf sem svipaði til almennra iðnréttinda. Samt sem áður sinntu vélstjórar á þessum árum „almennri dekkvinnu“ og þurftu jafnvel að sinna viðhaldi og viðgerðum véla í frítíma sínum.⁸⁹⁴ Það var vilji til að félagið í Keflavík segði sig úr samflotinu við VSFK og gerðist í kjölfarið beinn aðili að ASÍ án milligöngu þess. Páll Vatnsdal frá Akureyri sem var á fundinum mælti með þessu fyrirkomulagi og vísaði í Vélstjórafélag Akureyri sem var sjálfstætt félag og beinn aðili að ASÍ og með öllum þeim réttindum sem því fylgdu.⁸⁹⁵

893 Þ.Í. 1/12, örkr 3. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 12. desember 1943.

894 Þ.Í. 1/12, örkr 3. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 5. desember 1939.

895 Þ.Í. 1/12, örkr 3. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 16. júní 1945.

Félagið þurfti að beita sér á fleiri sviðum í kjarabaráttu sinni. Í ársbyrjun 1944 óskaði Valtýr Guðjónsson forstjóri rafveitu Keflavíkur eftir tilboði félagsins í störf vélstjóra við rafveituna.⁸⁹⁶ Tilboðið var dagsett 11. janúar og hljóðaði þannig:

1. Grunnkaup vélstjóra miðað við 9 1/2 vinnu á dag skal vera krónur 600.00 um mánuðinn plús verðlagsuppbót eins og hún er reiknuð á hverjum tíma.
2. Aukakaup fyrir alla helgidaga, sem greiðist með kr 4.73 í grunnkaup fyrir kl. tímamann plús verðlagsuppbót, svo og öll yfirvinna fram yfir 9 1/2 tíma á dag greiðist með sama kaupum, plús verðlagsuppbót.⁸⁹⁷



Rafstöð Keflavíkur við Hafnargötu einhvern tímann á árabílinu 1944-50

Þetta var í samræmi við aðrar launakröfur vélstjóra á þessum tíma. Þetta voru hinsvegar krepputímar og svöruðu hreppsyrirvöld tilboðinu með nokkrum þunga.

Hreppsnefndin ræddi þetta tilboð allitarlega, og að fengnum upplýsingum frá starfsmönnum við önnur raforkuver, eins og t.d. Akranes og Reykjavík, þá er tilboð þetta svo langt fyrir ofan hliðstæð starfsmannalaun þar og annar-

staðar, og það manna með fullkomin réttindi að hreppsnefndin álitur að ekki komi til mála að ganga að þessu kauptilboði, enda geti þetta litla bæjarfélag ekki greitt starfsmönnum við rafstöðuna hærra kaup en gert er annarstaðar á landinu fyrir hliðstæð störf, og samþykkir því til málamiðlunar, að bjóða þessum starfsmönnum kr. 650 í grunnkaup á mánuði fyrir alla vinnu, miðað við 9 1/2 st vinnu alla daga, helga sem virka, en að auki fái þeir fríðindi- ókeypis ljós sem þeir nú hafa.⁸⁹⁸

Ekkert varð af þeim áformum um að félagið segði sig frá samflotinu með Verkalýðs- og sjómannafélaginu í Keflavík. Vafalítið styrkti það tengslin við Alþýðusambandið þegar Jón Sigurðsson forseti þess kom á félagsfund þann 26. maí 1950 og ræddi um kaupgjaldsmál og samninga. Flestir félagsmenn voru sjómenn og snerust því umræðurnar aðallega um mál þeirra.⁸⁹⁹ Hér má einnig nefna umræður um hvort ætti að leggja niður hlutaskipti og taka upp prósentuskipti. Með því móti tækju sjómennirnir ekki lengur þátt í sameiginlegum kostnaði útgerðarinnar, s.s. olíukaupum og fleiru því tengt.⁹⁰⁰

⁸⁹⁶ Hreppurinn hafði tekið rafveituna yfir árið 1933. Bjarni Guðmarsson, *Saga Keflavíkur 1920-1949*, bls. 40.

⁸⁹⁷ Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. 1/11, örk 1. Bréf dagsett 11. janúar 1944.

⁸⁹⁸ Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. 1/11, örk 1. Bréf dagsett 20. janúar 1944. Ekki vitum við hvernig þessu lyktaði en fundargerðin varpar ljósi á aðstæður launamanna á þessum krepputímum.

⁸⁹⁹ Þ.Í. 1/12, örk 3. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 26. maí 1950.

⁹⁰⁰ Þ.Í. 1/12, örk 3. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 11. nóvember 1952.

Það var ekki auðvelt að vera vélstjóri á sjó á þessum árum og settu erfið vinnuskilyrði mark sitt á stéttina. Ekki bætti úr að það var undir hælinn lagt hversu vel einstakar útgerðir eða skipstjórar fylgdu eftir gildandi samningum. Eftirfarandi bréf til hægri sýnir það:⁹⁰¹

Nokkur kraftur var í félaginu í Keflavík þegar leið að lokum sjötta áratugarins. Á félagsfundum þann 18. febrúar 1958 var meðal annars ákveðið að félagið tæki þátt í byggingu félagsheimilis fyrir ýmis félagssamtök í bænum, og var áætlað að það tæki að sér að fjármagna 1% af framkvæmdinni.⁹⁰² Frá árinu 1963 til ársins 1968 var starfsemi félagsins hinsvegar í skötulíki. Þann 2. janúar 1968 var reynt að endurvekja það og kosin ný stjórn. Í stjórninni sátu Marteinn Sigurðsson, Sigurvin Pálsson og Magnús Karlsson. Stjórnin skipti ekki með sér störfum og var nokkurs konar milli-bilsstjórn. Í júlí 1968 var Jóni Ólsen síðan falið að freista þess að endurvekja félagið og boðaði hann til fundar í Ungmennafélags-húsinu (Ungó) í október og var í framhaldinu falið að endurskoða lög félagsins. Boðað var til formlegs aðalfundar þann 14. júní 1969. Þar var eftirfarandi stjórn kosin: Jón Ólsen formaður, Marteinn Sigurðsson ritari og Björgvin Hilmarsson gjaldkeri.⁹⁰³

Þann 4. janúar 1970 komu vélstjórar víða að af Suðurnesjum saman í Ungmennafélagshúsinu í Keflavík og héldu fund. Til umræðu voru hugmyndir um stofnun sambands á svæðinu.⁹⁰⁴ Eftirfarandi viljayfirlýsing var síðan borin fram 20. júní sama ár:

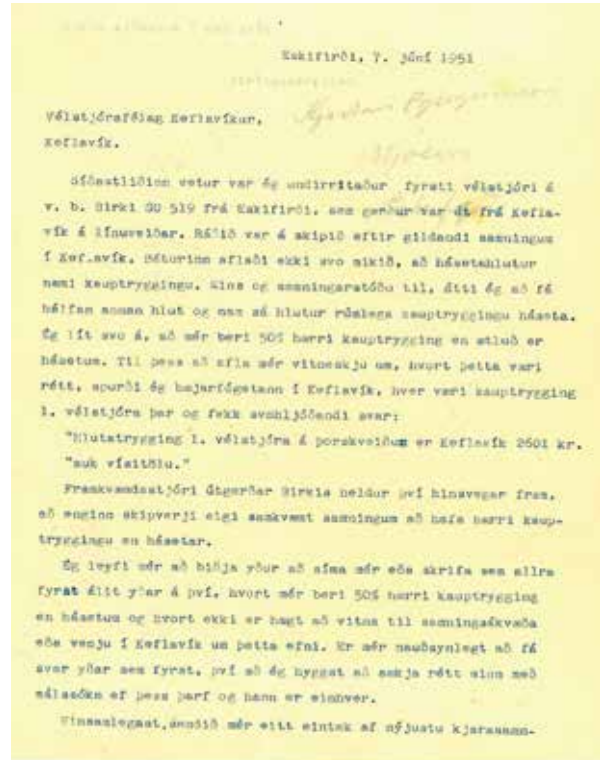
Við undirritaðir vélstjórar erum fylgjandi þeirri hugmynd, að stofnað verði eitt vélstjórafélag fyrir Suðurnesin, sem verði nefnt Vélstjórafélag Suðurnesja, og ritum nafn okkar hér til staðfestingar á því að gerast félagar í væntanlegri stofnun Vélstjórafélags Suðurnesja. Lögheimili félagsins skal vera í Keflavík.

901 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/11, örk 1. Bréf dagsett 7. júní 1951.

902 Þ.Í. I/12, örk 4. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 18. febrúar 1958.

903 Skúli Magnússon, „Úr 50 ára sögu vélstjórafélags Suðurnesja“, Faxi, 2. tbl. 48. árg.

904 Þ.Í. I/12, örk 4. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 4. janúar og 11. janúar 1970.



Jón Ólsen¹⁵

Hann fæddist árið 1921 í

Eide í Normøre í Noregi.

Hann lauk sveinsprófi í vél-

virkjun árið 1947 og minna

mótorvélstjóraþrófi í

Reykjavík árið 1963.

Hann var vélsmiður í

Vélsmiðju Siglufjarðar árin 1935–1945 og Vél-

smiðju Ol. Ólsen árin 1945–1954 og forstöðumaður

hennar árin 1975–1979. Hann var vélstjóri í Hrað-

frystistöð Keflavíkur árin 1963–1965 og jafnframt

á ýmsum bátum sem voru gerðir út frá Keflavík á

þessum árum. Hann var formaður Vélstjóra-

félags Keflavíkur árin 1968–1972 og Vélstjór-

afélags Suðurnesja árin 1972–1991.



15 Vélstjóra- og vélfræðingatal, III. bindi, bls. 1277-1278.

Hallmann S. Sigurðsson, Bakka Ytri Njarðvík
Jón Jóhannesson, Ásabraut 9, Keflavík
Jón Kr. Ólsen Vallargötu 27, Keflavík
Marteinn Sigurðsson, Klapparstíg 4 Ytri Njarðvík
Trausti Óskarsson, Faxabraut 10 Keflavík
Bragi Eyjólfsson, Aðalgötu 10, Keflavík
Þorsteinn Þórðarson, Faxabraut 53 B Keflavík
Rögnvaldur Sigurjónsson, Garðsvegi 11 Keflavík
Ólafur Finnsson, Suðurgata 25 Keflavík
Hörður Ólafsson, Sólvallagata 42 Keflavík
Eyjólfur Steinsson, Hátúni 7 Keflavík
Magnús B Karlsson Vesturgata 44 Keflavík
Birgir Sveinsson Austurgata 20 Keflavík
Kjartan Sigurðsson Sóltnúni 7 Keflavík
Georg Valdimarsson Brekkustíg 19 Ytri Njarðvík
Björgvin Hilmarsson, Smáratúni 42 Keflavík
Sveinn Kristjánsson Aðalgötu 10 Keflavík
Jóhann D. Sigurðsson, Miðtúni 4 Keflavík



**Fundahamar
Véltjórafélags
Suðurnesja.**

Fyrsti fundur í sameinuðu félagi véltjóra á Suðurnesjum var síðan haldinn þann 14. nóvember 1971.⁹⁰⁵ Stjórn og trúnaðarráð félagsins ákvað síðan að velja Jón Ólsen sem fastráðinn starfsmann þess.⁹⁰⁶

Véltjórafélag Miðnesshrepps (Sandgerði) var eitt af þeim félögum sem hafði verið starfandi á félagsvæði Véltjórafélags Suðurnesja. Það var stofnað 8. desember 1955 og starfaði fram á árið 1960.



Fyrsti fundur í sameinuðu félagi véltjóra á Suðurnesjum – Talið frá vinstri eru eftirtaldir: Loftur Pálsson, Ármann Eydal, Jón Ólsen, Björgvin Hilmarsson og Marteinn Sigurðsson

⁹⁰⁵ Jón Ólsen formaður lýsti yfir af þessu tilefni að fundahamarinn sem Kjartan Ólafsson smíðaði og gaf Véltjórafélagi Keflavíkur myndi fylgja hinu nýja félagi. Fundargerðabók 14. nóvember 1971.

⁹⁰⁶ Þ.Í. 1/12, örsk 5. Véltjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 23. janúar 1972.



Kærkomin hvíld á síldveiðum

Eins og títt var um félög á landsbyggðinni reyndi það eftir mætti að vinna að því sem flestir réttindamenn fengust til starfa á félagssvæðinu en jafnframt þurfti að sýna réttindalausum mönnum þolinmæði, s.s. „að rætt yrði við þá menn sem hefðu haft undanþágu til vélgæslu á bátunum, þeir tækju því vel, ef deildin stöðvaði ekki undanþáguveitingar til þeirra til næsta mótornámskeiðs, ef þeir vildu þá fara á námskeiðið eða taka vélstjórapróf“.⁹⁰⁷

Þar sem félagsstarf Vélstjórafélags Keflavíkur hafði legið niðri um hríð var svo komið að margir vélstjórar á Suðurnesjum voru skráðir í Vélstjórafélagi Íslands, VSFÍ. Félagið hafði afskipti af undanþáguveitingum til vélstjórastarfa á félagssvæðinu og hafði einnig staðið að samningsgerð við atvinnurekendur.⁹⁰⁸ Jafnvel átti það við eftir sameiningu félaganna á Suðurnesjum. Bréf frá 11. janúar 1972 staðfestir það, „teljum við það brot á samkomulagi við okkur, að Útvegsmannafélag Suðurnesja skyldi í síðustu bátakjarasamningum undirrita samning við Vélstjórafélaga Íslands um kaup og kjör á félagssvæði okkar“.⁹⁰⁹

Hörð verkalýðsbarátta var þó ekki það eina sem setti mark sitt á hið nýja félag á fyrstu misserum þess. Haustið 1972 voru svokölluð fræðslukvöld skipulögð. Þann 28. október reið Baldur Óskarsson frá mennta- og fræðslunefnd ASÍ á vaðið og fjallaði um atvinnulýðræði á vinnumarkaði og í verkalýðsfélögum.⁹¹⁰

907 Þ.Í. C/17, örk 4. Félag vélstjóra í Miðneshreppi. Fundargerðabók 3. janúar 1956.

908 Þ.Í. 1/12, örk 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 17. febrúar 1972.

909 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. 1/3, örk 1. Bréf dagsett 11. janúar 1972.

910 Þ.Í. 1/12, örk 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 28. október 1972.

Þann 16. nóvember var sýnd kvikmynd um vélar og olíur og voru Sigurður Lárusson og Þorsteinn Ingi Kragh frummælendur.⁹¹¹ Þann 23. nóvember flutti Páll Guðmundsson skipstjóri og starfsmaður sjóslýsanefndar ríkisins erindi um öryggismál sjómanna.⁹¹² Á fundum félagsins árin 1971-1972 höfðu þær hugmyndir komið fram að félagið eignaðist sitt eigið húsnæði til afnota fyrir starfsemina. Á fundi þann 31. mars 1972 var síðan ákveðið að veita stjórninni leyfi til að festa kaup á hentugum húsnæðinum.⁹¹³ Það varð úr að kaupa að húsið að Hafnarstræti 76 og fór afhending þess fram 25. maí.⁹¹⁴ Fram að þessu höfðu stjórnarfundir verið haldnir á heimili formanns og aðalfundir víðsvegar um Keflavík.



Eftir að Vélstjórafélag Suðurnesja rauf tengslin við Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur (VSFK) reyndi félagið að treysta sig í sessi þegar kom að samningum við útgerðirnar. Umræður á almennum félagsfundum þann 27. maí 1973 sýna það ljóslega: „var samþykkt að leitast skuli við að V.S.F.S semji um kaup sín og kjör beint við útvegsbændafélag Suðurnesja, eða að sett verði upp sérstök nefnd innan Sjómannasambands Íslands skipuð fulltrúum vélstjóra frá vélstjórafélögum eða beinum fulltrúum vélstjóra innan verkalýðs- og sjómannafélaganna“.⁹¹⁵

Á þessum árum skipti nábýlið við Keflavíkurflugvöll miklu máli fyrir atvinnulífið „suður með sjó“. Þar voru félagsmenn Vélstjórafélags Suðurnesja ekki undanskildir. Það sýnir ályktun almenns félagsfundar þann 23. ágúst 1974. Þar var samþykkt:

að fela stjórn félagsins að semja og senda samstarfsnefnd sveitafélaga á Suðurnesjum ályktun að sveitafélögin beiti sér fyrir því að Keflavíkurflugvöllur verði vinnusvæði þeirra sem búa á svæðinu sunnan Hafnarfjarðar. Enda hlýtur það að vera hagsmunamál sveitarfélaganna að starfsmenn þeir sem vinna á Keflavíkurflugvelli séu skattgreiðendur í sveitafélögum sem að Keflavíkurflugvelli liggja.⁹¹⁶

911 Þ.Í. 1/12, ör. 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 16. nóvember 1972.

912 Þ.Í. 1/12, ör. 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 23. nóvember 1972.

913 Þ.Í. 1/12, ör. 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 31. mars 1972.

914 Þ.Í. 1/12, ör. 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 13. maí 1972.

915 Þ.Í. 1/12, ör. 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 27. maí 1973. Þessi umræða kom upp af og til næstu árin. Þ.Í. 1/13, ör. 1. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 28. mars 1975.

916 Þ.Í. 1/12, ör. 5. Vélstjórafélag Suðurnesja. Fundargerðabók 23. ágúst 1974.



Hitaveita Suðurnesja

Hitaveita Suðurnesja var stofnuð um nýtingu jarðvarma á Suðurnesjum árið 1974 og hófst orkuvinnsla í Svartsengi árið 1976. Í verklýsingu yfir störf vélstjóra hjá Hitaveitu Suðurnesja frá 11. mars 1978 mátti sjá að starfsskyldur þeirra voru margþættar.

Verksvið vélstjóra hjá fyrirtækinu voru fjölbreytt:

1. Líta eftir sjálfvirkum stjórnbúnaði
2. Færa dagbækur
3. Annast sýnatökur vatns og gufu
4. Annast og hafa eftirlit með efna íblöndun heits vatns
5. Hafa á hendi eftirlit með heitum holum, það er, skrá þrýsting á holutopp og líta eftir lokum og öðrum holubúnaði
6. Annast daglegt eftirlit með tækjabúnaði orkuversins sem er m.a.
7. Sjá um sýru og hleðslu rafgeyma
8. Smyrja vélar og vélahluta, sjá um smurolíu hverfils loftþjöppu og annars vélbúnaðar sé nóg og í góðu ástandi
9. Halda pakkdósum þéttum svo og skipta um þær þegar þörf krefur
10. Hreinsa og skipta um síur
11. Halda vélbúnaði hreinum
12. Halda gólfi og búnaði í stjórnstöðvar og spennuvirkja orkuversins hreinum og snyrtilegum
13. Framkvæma neyðarviðgerðir.⁹¹⁷

⁹¹⁷ Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örsk 1. Bréf dagsett 11. mars 1978.

Á ýmsu gekk í samskiptum félagsins við Hitaveitu Suðurnesja framan af. Í fyrstu þurfti félagið að sýna forvígismönnum fyrirtækisins fram á að það væri gildur samningsaðili en ekki Vélstjórafélag Íslands.⁹¹⁸ Á árinu 1980 var félagið með lausa samninga vegna starfsmanna í Svartsengi og þurfti að leita til Guðlaugs Þorvaldssonar ríkissáttasemjarara til að fá forvígismenn Hitaveitu Suðurnesja að samningaborðinu.⁹¹⁹ Það tókst, eftir að félagið hafði boðað til vinnustöðvunar þar. Fleira átti eftir að valda erfiðleikum á næstunni. Þann 6. október 1982 var undirritaður nýr kjarasamningur á milli Vélstjórafélags Íslands og Landsvirkjunar og vildi Vélstjórafélag Suðurnesja að samningarnir yrðu til viðmiðunar gagnvart félagsmönnum sínum hjá Hitaveitu Suðurnesja.⁹²⁰ Undir lok ársins náði félagið síðan þeim kröfum fram fyrir þá. Þar var þó hængur á, „þá tel ég þá eiga rétt á greiðslum sem eru ætla-



Hitaveita
Suðurnesja.

aðar til að standa straum af hluta orlofskostnaðar, þar sem orlofsgreiðslur eru hluti launagreiðslna“;⁹²¹ Forvígismenn Hitaveitunnar voru ófánlegir til að verða við því þar sem þeir töldu þetta kostnað sem stæði fyrir utan aðra kaupliði.⁹²² Málið fór síðan fyrir félagsdóm þann 29. maí 1984 og var þar ekki fallist á kröfur Vélstjórafélags Suðurnesja. Arnmundur Backmann hæstaréttarlögmaður var lögfræðingur félagsins. Orð fulltrúa hans Viðar Más Matthíassonar héraðsdómslög-

manns voru afgerandi: „Af dómnum verður ekki séð að niðurstaða hans sé byggð á einhverjum sérstökum rökstuðningi, þ.e. einungis tiltekið að þegar ákveðin atriði séu virt þyki ekki sjálfgefið ... að vélstjórar í þjónustu Hitaveitu Suðurnesja hafi átt rétt á greiðslu til að standa af hluta af orlofskostnaði.“⁹²³ Áfram var því tekist á. Álit Guðnýjar Höskuldsdóttur héraðsdómslögmanns frá 17. febrúar 1986 hleypti illu blóði í menn. Samkvæmt álitinu voru vélstjórar hjá Hitaveitu Suðurnesja ennþá eftirbátar vélstjóra hjá Landsvirkjun eftir samning við fyrirtækið frá 24. júní 1985 þegar kom að launum og öðrum fríðindum.⁹²⁴ Stjórnin gat ekki liðið slíkt og brást við þessu á fundi 27. febrúar og óskaði þess að Guðný Höskuldsdóttir myndi hefja málsókn á hendur Hitaveitu Suðurnesja til að fá úrskurð „um hliðstæðu um kjarasamninga Landsvirkjunar og samninga félagsins við HS með tilliti til launahækkana og annarra kjaraatriða“.⁹²⁵ Lítið bar á samningsvilja forvígismanna Hitaveitunnar næstu misserin og á stjórnarfundum 4. júní 1987 var ákveðið að heimila vinnustöðvun þar ef ekkert gengi í yfirstandandi kjaraviðræðum. Áfram gekk síðan á með skærum á milli samningsaðila næstu árin. Umskipti urðu síðan árið 1993 þegar skipulagsbreytingar urðu á starfsemi Hitaveitu Suðurnesja í Svartsengi, breytingarnar leystu ýmsa hnúta sem haft höfðu áhrif á kjarasamningsgerðs allt frá fyrstu árum í starfseminni þar.⁹²⁶

918 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1. Bréf dagsett 21. febrúar 1979. Bréf dagsett 3. júlí 1979. Bréf dagsett 4. júlí 1979.

919 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1. Bréf dagsett 17. september 1980. Bréf dagsett 19. september 1980.

920 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1. Bréf dagsett 26. október 1982. Bréf dagsett 10. nóvember 1982.

921 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1. Bréf dagsett 11. desember 1982.

922 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1. Bréf dagsett 22. nóvember 1983. Bréf dagsett 29. nóvember 1983.

923 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/9, örk 5. Bréf dagsett 14. júní 1984.

924 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1. Bréf dagsett 17. febrúar 1986.

925 Þ.Í. Vélstjórafélag Suðurnesja. I/3, örk 1 27. Bréf dagsett 27. febrúar 1986.

926 Þ.Í. I/13, örk 3. Vélstjórafélag Suðurnesja 17. nóvember 1993.



Höfnin í Heimaey árið 1940

Véltjórafélag Vestmannaeyja:

Stofnfundur Véltjórafélags Vestmannaeyja fór fram í Akógeshúsinu 29. nóvember 1939. Páll Scheving Vestmannabraut 57 var fundarstjóri og Júlíus Ingibergsson Urðarvegi 34 ritari.⁹²⁷ Eftirfarandi voru mættir á stofnfundinn:

Páll Scheving, Vestmannabraut 57
 Guðjón Karlsson, Brekastíg 57
 Valgeir Ólafsson, Herjólfsvégi 4
 Júlíus Snorrason, Skólavegi 3
 Sigurður Einarsson, Brekastíg 19
 Alfreð Þorgrímsson, Njarðarstíg 3
 Brynjólfur Brynjólfsson, Vesturvegi 34
 Guðni Kristjánsson, Vestmannabraut 60
 Egill Árnason, Vestmannabraut 60
 Arthur Aanes, Hásteinsvegi 41
 Húnbogi Þorkelsson, Landprýði
 Óskar Eyjólfsson, Laugardal
 Tryggvi Gunnarsson, Vestmannabraut 1
 Ágúst Indriðason, Hásteinsvegi 28
 Gísli Sigurðsson, Herjólfsgötu 12
 Ágúst Ólafsson, Barkarstíg 24
 Ingibergur Jónsson, Brautarholti
 Þóroddur Ólafsson, Bakkastíg 8
 Guðsteinn Þorbjörnsson, Vesturvegi 15 B
 Björn Sveinbjörnsson, Heiði
 Gestur Auðunsson, Njarðarstíg 15

Guðmundur Ólafsson, Oddhól
 Kjartan Jónasson, Faxastíg 8a
 Ólafur Magnússon, Miðstræti 3
 Stefán Ólafsson, Fagurhól
 Marínó Júlíusson, Faxastíg 25
 Guðmundur Guðmundsson, Hásteinsvegi 2
 Kristján Jónasson, Bárustíg 14B
 Guðmundur Ketilsson, Fífilgötu 2
 Markús Jónsson, Skólastíg 2
 Sveinn Jónatansson, Vestmannabraut 52
 Kristjón S. Sigurjónsson, Helgafellsbraut 15
 Jóhann Björnsson, Miðstræti 4
 Júlíus Ingibergsson, Urðarvegi 34
 Bergur Loftsson, Skólavegi 7
 Þorsteinn Stefánsson, Faxastíg 4
 Jón Jónsson, Vestmannabraut 32
 Brynjólfur G. Guðmundsson, Vestmannabraut 45B
 Einar Guðmundsson, Hásteinsvegi 12
 Guðjón Jónsson, Vesturvegi 17a
 Einar L Jóhannesson, Brekkustíg 10
 Elías Sveinsson, Skólavegi 24

⁹²⁷ Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerð Véltjórafélags Vestmannaeyja 29. nóvember 1939.



Sigmundur Jóhannsson teiknari og uppfinningamaður teiknaði fánann árið 1965. **Sigrún Jónsdóttir**, saumaði hann

Scheving las upp sjóferðasögu um áfall sem Vestmannaeyjabáturinn Hilmir varð fyrir í siglingu til Englands. Eftir lesturinn var staðið upp frá borðum og stiginn dans fram á nóttina. Á næsta fundi áréttuðu stjórnarmenn að félagsmenn tækju þátt í starfi félagsins hvort um væri að ræða kjaramál, skemmtanir eða önnur mál sem þeir töldu að betur mættu fara. Eitt af því var að Lifrarbandalagið tæki að sér rekstur gufubaðstofu í húsakynnum sínum.⁹²⁸ Það ber að taka fram að á þessum árum var hreinlætis-aðstaða bágborin í flestum heimahúsum.

Næsta skemmtikvöld var haldið 14. nóvember. Þar voru 11 manns mættir og skemmtu sér við spil og kaffidrykkju. „Ríkti glaðværð og eining hjá þessum fámenna hóp“, eins og kom fram í fundargerð.⁹³¹

Á stofnfundinum var fyrsta stjórn félagsins kosin og hana skipuðu; Páll Scheving formaður, Guðjón Karlsson ritari og Ísleifur Magnússon gjaldkeri.

Eftirfarandi hagsmunamál vélstjóra voru tekin fyrir á stofnfundinum: Tillaga frá Gesti Auðunssyni um að skora á stjórnvöld að hækka réttindi fyrir minna vélstjóraþróf hjá Fiskifélaginu úr 150 hö í 400 hö. Enn fremur skoraði fundurinn á stjórnvöld og Alþingi að aðeins yrði krafist fullnægjandi „keyrslutíma“ fyrir inntöku í prófin en ekki nauðsynlegra smiðjutíma. Einnig ályktaði fundurinn að nefndir aðilar „hlutist til um það, að fullnægjandi námsbækur sem notaðar eru í vélskólum séu til á íslensku í stað þeirra sem nú eru notaðar á erlendum málum“.⁹²⁸ Á öðrum fundi félagsins var ákveðið að „athuga hvort utanpláss menn væru ráðnir á báta sem vélamenn“.⁹²⁹ Það var mikilvægt fyrir félagið að tryggja að svo væri ekki áður en það gerði kröfur sínar gagnvart útgerðarmönnum á staðnum opinberar.

Strax í byrjun var markmið félagsins að halda uppi skemmti- og fræðslukvöldum. Þann 18. janúar 1940 var eitt slíkt haldið. Reyndar lýsti Páll Scheving í upphafi dagskrár yfir vonbrigðum með lélega mætingu. Þá um kvöldið flutti Þorsteinn Einarsson erindi. Páll

928 Hér má nefna bók Þórðar Runólfssonar, *Kennslubók í mótforfræði*, sem kom út árið 1927 og var á íslensku. *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 29. nóvember 1939.

929 *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 7. desember 1939.

930 Reyndar kemur ekki fram hvernig þessu máli lyktaði. *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 4. febrúar 1940.

931 *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 11. nóvember 1940.

Á fundi í Vélstjórafélaginu þann 29. apríl 1940 kaus félagið sína fyrstu fulltrúa í sjómannadagsráð. Önnur stéttarfélög sjómanna í Vestmannaeyju, Verðandi og Jötunn áttu einnig sína fulltrúa.⁹³² Á fundi félagsins þann 11. nóvember kynnti Guðleifur Ólafsson fulltrúi vélstjórafélagsins í sjómannadagsráði að það hafði ákveðið að láta smíða kappróðrabáta. Upp frá því var kappróður einn af helstu dagsrárlíðum sjómannadagsins næstu árin.⁹³³

Kjaramálin urðu allsráðandi þegar frá leið. Á fundi þann 30. október 1940 var ákveðið að segja upp öllum kaupsamningum félagsmanna svo félagið hefði rétt til samninga frá næstu áramótum. Framundan var langt ferli þar sem félagið reyndi að fóta sig gagnvart atvinnurekendum og einnig voru aðstæður einstakra félagsmanna mismunandi. Það kom meðal annars fram að samræma þyrfti kaup vélamanna á síldveiðum, t.d. hefðu vélamenn á svökölluðum „tvílembingum“ um 12% lægra kaup en vélamenn á stökum bátum.⁹³⁴ Á fundi þann 29. desember var einnig ákveðið að leggja til grundvallar algengan verkamannataxta fyrir vélstjóra í landvinnu. Í því tilliti væri í aðalatriðum kaup vélstjóra sem færu með verkstjórn 75% herra og óbreytts vélamanns 50% herra en almenns verkamanns.⁹³⁵ Þann 10. janúar sendi stjórnin frá sér þessa yfirlýsingu.



Vélstjórafélag Vestmannaeyja samþykkti á fundi sínum 27. des. s.l. kauptaxta fyrir vélstjóra sem vinna í landi. Formaður félagsins hefur átt viðtöl við forráðamenn stærstu fyrirtækjanna er kauptaxti þessi snertir, og hafa þeir flestir álitnið sjálfsagt, að samningsumleitanir milli aðilja hefðust, áður en frekar væri aðgert. En þar eð viðtöl þessi hafa enn ekki borið árangur, getur félagið ekki dregið lengur að birta taxta sinn og gera frekari ráðstafanir skv. lögum um stéttarfélög og vinnudeilur. Það skal tekið fram, að stjórn félagsins hefur takmarkað umboð til samninga.⁹³⁶

Vegna þess síðastnefnda fór fram atkvæðagreiðsla á næsta fundi um umboð stjórnarinnar til samninga. Heimildin var veitt með nafnakalli.⁹³⁷

Nokkrar þreifingar voru við atvinnurekendur næstu misserin. Á fundi þann 12. desember 1941 var síðan eftirfarandi ályktun samþykkt:

⁹³² Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 29. apríl 1940.

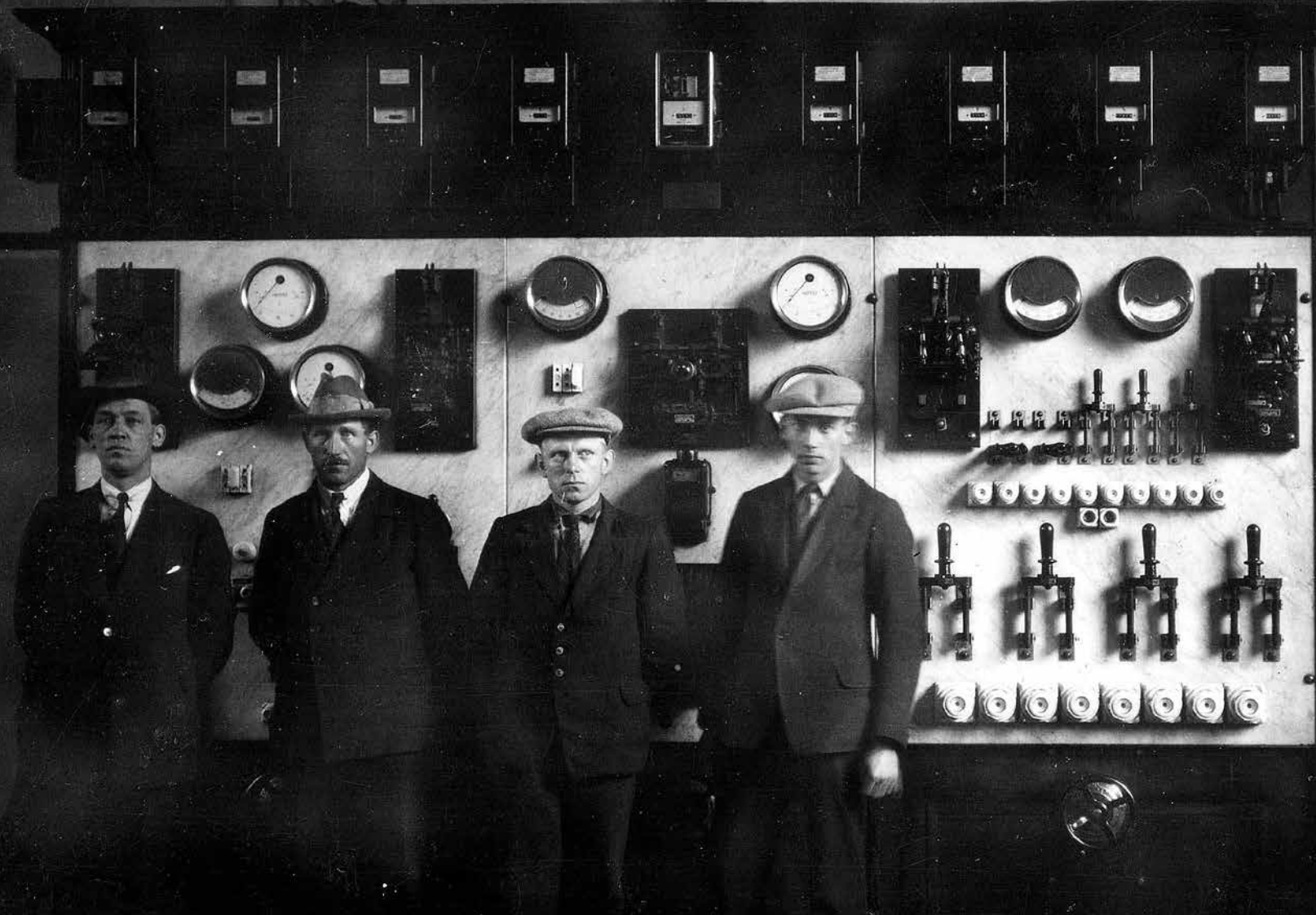
⁹³³ Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 20. maí 1940.

⁹³⁴ Algengast var að síldarbátar notuðu herpinót á þessum tíma, oft tveir saman. Sjá Sigfús Jónsson, *Sjávarútvegur Íslendinga*, bls. 152. Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 30. október 1940.

⁹³⁵ Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 29. desember 1940.

⁹³⁶ Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 10. janúar 1941

⁹³⁷ Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 2. febrúar 1941.



Véltjórar í Gömlu Rafstöðinni

„Fundurinn samþykkti að taka boði Sjómannafélagsins Jötuns og kjósa einn mann í samninganefnd þá er semja á við Útvegsmannafélag Vestmannaeyja um kjör sjómanna á komandi vertíð.“⁹³⁸

Ekki var lengi friður eftir þessa samninga. Eftirfarandi kom fram í bréfi frá fulltrúum Sjómannafélagsins Jötuns og Véltjórafélags Vestmannaeyja til Útvegsmannafélagsins þann 21. janúar 1943:

tilkynnist yður að stjórnnum félaganna hefir verið veitt umboð til að framkvæma vinnustöðvun að löglegum fresti liðnum hjá þeim útvegsmönnum er ekki skrá samkvæmt ráðningakjörum þessum, nema samningar verði komnir áður... Frestur sá er um getur hér að ofan er útrunninn frá og með 28. þ.m. og mun stjórnin þá framfylgja þessari heimild sinni.⁹³⁹

Samningar náðust hinsvegar „giftusamlega“ eins og það var orðað í fundargerð.⁹⁴⁰ Það kom fram á stjórnarfundi þann 16. nóvember 1942 að bæjarstjórnin greiddi ekki véltjórum sem unnu í rafstöð bæjarins samkvæmt taxta félagsins.

938 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Véltjórafélags Vestmannaeyja 12. desember 1941.

939 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Véltjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 21. janúar 1943.

940 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Véltjórafélags Vestmannaeyja 8. október 1943.

Um var að ræða þá Ísleif Magnússon gjaldkera félagsins, Oddgeir Þórarinsson og Hjálmar Jónsson. Nokkur bréfaskrif urðu á milli félagsins og bæjarstjóra Hinriks Jónssonar sem bar því við að þeir fengju greitt samkvæmt samningi starfsmanna bæjarins. Mönnum var heitt í hamsi og sendi stjórn félagsins þetta bréf þann 15. desember 1942:

Hér með tilkynnist háttvirtri bæjarstjórn Vestmannaeyja að félag okkar hefur látið fara fram allsherjaratkvæðagreiðslu meðal félagsmanna um hvort gera skuli vinnustöðvun hjá Rafstöð Vestmannaeyja, en sú stöð var eina fyrirtækið í bænum, sem brotið hefur taxta félaga okkar, við atkvæðagreiðsluna svöruðu 86 félagsmenn með jái án eins einasta mótatkvæðis. Þess vegna tilkynnist yður að vinnustöðvun verður hafin við Rafstöð Vestmannaeyja eftir 7 sólarhringa verði hv. bæjarstjórn ekki innan þess tíma búin að samþykkja kauptaxta félags okkar. Vinnustöðvunin hefst 22. des. n.k. ef skilyrðum okkar verður ekki fullnægt.⁹⁴¹

Bæjarstjóri Hinrik Jónsson svaraði að bragði:

Heiðrað bréf yðar dagsett í dag hef ég móttækið.

Í sambandi við efni bréfsins skal tekið fram að bæjarstjórn samþykkti á síðasta fundi sínum að krefjast þess að vélgæslumenn á rafstöðinni stæðu við þá launaskrá, sem Starfsmannafélag Vestmannaeyja samþykkti f.h. meðlima sinna. Í öðru lagi vil ég vinsamlegast benda á að atkvæðagreiðsla sú, sem umræðir í nefndu bréfi yðar, hlýtur að vera ólögleg, með því að greitt er atkvæði um verknað, sem er með lögum bannaður og refsing er lögð við, sbr. lög um verkföll opinberra starfsmanna. Það liggur því í augum uppi að til vinnustöðvunar þeirrar sem umgetur í nefndu bréfi, er ólöglega stofnað og er þess hérmeð eindregið óskað að þér takið skoðun mína til alvarlegrar yfirvegunar.⁹⁴²

Aftur kom svar um hæl:

Sem svar við heiðruðu bréfi yðar dagsett í gær, látum við yður hér með vita að aðvaranir yðar breyta í engu ákvörðun félags okkar, enda að okkar áliti framkoma bæjarstjórnarinnar óréttlát, en okkar réttlát og lögleg. Ef háttvirt bæjarstjórn vill friðsamlega laus deilunnar, eins og við, er undirrituð stjórn vélstjórafélagsins til viðtals eftir nánara samkomulagi um stund og stað.

Einnig skrifaði Sigurður Stefánsson fulltrúi ASÍ eftirfarandi í bréfinu: „Mér undirrituðum fulltrúa Alþýðusambands Íslands í Vestmannaeyjum, hefir verið sýnt bréf bæjarstjórnans, ásamt ofanrituðu svari og hefi ég ekkert við svarið að athuga.“⁹⁴³

941 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 15. desember 1942.

942 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 15. desember 1942.

943 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 16. desember 1942.



Vélbátur dregur
árabát til hafnar
í Vestmanneyjum
árið 1939

Þess má geta að félagið gekk í Alþýðusamband Íslands árið 1942 og varð Svein Jónsson fyrsti fulltrúi félagsins á 17. þingi sambandsins þá um haustið.⁹⁴⁴

Á félagsfundum þann 21. des. var síðan ákveðið að fresta boðuðu verkfalli og senda deiluna í félagsdóm.⁹⁴⁵ Í febrúar sendi félagið hinsvegar bréf til ASÍ þar sem sambandinu voru kynntir málavextir. Í bréfinu kom einnig fram að félagsmaður á dýpkunarskipinu Vestmannaeyja fengi ekki heldur greitt samkvæmt samningi félagsins við atvinnurekendur „eða kr. 610.00 per mánuð (grunnkaup) í stað 660.00, sem er lágmarks grunnkaup vélstjóra samkvæmt samningi“. Bæjarstjóri sýndi hörku í þessum málum og vísaði sem fyrr til samninga bæjarstarfsmanna við bæjarstjórnina.⁹⁴⁶ Félagisdómur dæmdi síðan bæjarstjórninni í vil.⁹⁴⁷

Á þessum árum fjölgaði vélbátum í Vestmannaeyjum og einnig stækkuðu mótórnir ört. Þetta olli félagsmönnum áhyggjum og fannst þeim opinberir eftirlitsmenn ekki sýna nóga árvekni þegar kom að skoðun mótora. Af því tilefni sendi stjórn félagsins

eftirfarandi tilkynningu til ASÍ þann 27. apríl 1946:

Okkur þykir rétt að láta ykkur vita, að við sendum atvinnumálaráðuneytinu hinn 20. jan. s.l. umkvörtun vegna lélegs eftirlits með vélum í fiskibátum hér. Gerðum við grein fyrir að öryggi sjómanna væri af þessu hættu búin og einnig því að þetta væri þjóðhagslegur skaði. Ráðuneytið mun hafa lagt umkvörtunina fyrir skipaskoðunarstjóra en hann lagði hana fyrir skipaskoðunarmennina hér.⁹⁴⁸

Þeir brugðust hinsvegar illa við gagnrýninni og töldu stjórn félagsins vega að starfsheiðri sínum. Stjórnin brást við með því að fara fram á að bæjarfógeti léti fara fram rannsókn á vélaeftirliti í bátum í Vestmannaeyja. Atvinnumálaráðuneytið studdi rannsóknina, en lítið varð um framkvæmdir af hálfu fógeta.⁹⁴⁹ Vafalítið var málið viðkvæmt í litlu bæjarfélagi og sýndist sitt hverjum.

944 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 20. október og 16. nóvember 1942.

945 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 21. desember 1942.

946 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf ódagssett, febrúar 1943.

947 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 8. maí 1947.

948 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf 27. apríl 1946

949 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf 18. september 1946.



Vertíðarbátur
eftir vetrarveður

Þrátt fyrir mikilvægi kjarabaráttunnar höfðu félagsmenn ekki gleymt öðrum þáttum félagsstarfsins. Það þótti mikilvægt að fræða félagsmenn um nýjungar í faginu og algeng vandkvæði við gangsetningu mótórvéla. Í tilefni þessi fluttu Páll Scheving og Sigurður Sigurjónsson fræðsluerindi á félagsfundum 28. október 1948.⁹⁵⁰ Þess má geta að þann 29. september hafði félagsfundur samþykkt að fara þess á leit við stjórn Fiskifélags Íslands að hún heimilaði að námskeið til „hins meira mótórprófs“ færi fram í Vestmannaeyjum. Fiskifélagið svaraði Vestmannaeyingunum eins og öðrum mótórvélstjórum annarsstaðar á landinu þegar slík beiðni kom. Í svarbréfinu sagði: „Í 13. gr. laga nr. 71 1946 um kennslu í vélfræði er svo kveðið á hið meira mótórnamskaið skuli aðeins haldið í Reykjavík.“⁹⁵¹ Félagsmenn vissu vel að þetta ákvæði hamlaði mjög að vélstjórar í Vestmannaeyjum gætu aflað sér bestu mögulegra réttinda á hverjum tíma.

950 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 28. október 1948.

951 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 29. september 1948. Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 20. nóvember 1948.



Vestmannaeyjahöfn sumarið 1954

Félagið hélt málinu vakandi næstu árin og sendi meðal annars greinargerð til Lúðvíks Jósefssonar sjávarútvegsráðherra 18. janúar árið 1958 þar sem farið var fram á að sambandið beitti sér fyrir hagsmunum mótórvélstjóra á landsbyggðinni. Önnur félög vélstjóra úti um landið gerðu slíkt hið sama. Það var þó nýmæli í bréfi Vestmannaeyinganna að vísa til þess að aðeins lítill hluti mannaflans gerði sjómennsku að ævistarfi hverju sinni. Sjómennska var erfitt starf sem hentaði fáum og því mikilvægt að þessi mál væru í föstum skorðum. Þar má nefna erfið vinnuskilyrði, slysaþættu og langar fjarverur frá fjölskyldu.⁹⁵²

Í millitíðinni tók félagið að sér að leysa ýmis „praktísk“ mál sem lutu að bættu starfsumhverfi og uppbyggingu atvinnulífs í Vestmannaeyjum. Það má nefna að engar loftdætur voru í bátunum til þess að hlaða upp ræsilofti. Félagið hóf því baráttu fyrir því að komið væri upp einni slíkri á Básaskersbryggju svo mögulegt væri að hlaða þrýstiloftskúta bátanna. Dælan var síðan sett upp árið 1953 eftir að Olíufélagið var fengið til þess að taka verkið að sér. Einnig vildi félagið leggja sitt af mörkum til uppbyggingar Vestmannaeyjahafnar og keypti því hafnarskuldabréf árið 1955 til auðvelda fjármögnun framkvæmdarinar.⁹⁵³

952 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Gögn Vélstjóraráðs Vestmannaeyja. Bréf dagsett 16. janúar 1958.

953 Grímur Gíslason, Vélstjóraráð Vestmannaeyja 50 ára, bls. 15-16.

Eins og fyrr sagði gekk Vélstjórafélag Vestmannaeyja í Alþýðusamband Íslands árið 1942. Það var ekki alltaf eining innan félagsins um hvernig samskiptum við sambandið skyldi háttað. Samkvæmt reglum sambandsins bar aðildarfélögum að senda fulltrúa á árleg þing þess. Yfirleitt buðu ákveðnir einstaklingar sig fram til setu á þingunum eða stjórnin mælti með einhverjum.⁹⁵⁴ Eftir þingin bar þingfulltrúunum síðan að skýra félagsmönnum frá helstu viðfangsefnum þinganna. Þar voru settar fram áherslur í kjaramálaviðræðum félaganna úti um landið. Þar skiptu Vestmannaeyjar miklu sem ein helsta verstöð landsins. Samningar um kjör á „síldinni“ tóku mikinn tíma hjá félaginu og voru vélstjórar yfirleitt í samfloti með sjómannafélaginu Jötni.⁹⁵⁵ Það bar við að félagin veittu ASÍ umboð til að semja fyrir sína hönd þegar kom að síldarsamningunum.⁹⁵⁶ Það gat skapað óánægju heima fyrir því sambandið reyndi að samræma samninga úti um landið og stundum höfðu einstök félög náð betri samningum á hverjum stað. Á félagsfundi 4. júní 1947 kom t.d. til orðaskipta vegna samningsuppkastsins sem ASÍ hafði sent til félagsmanna. Páll Scheving lagði til að félagið tæki sjálft upp samninga við útvegsmenn. Formaðurinn, Tryggvi Gunnarsson talaði gegn tillögunni og taldi ekki heppilegt að segja sig frá samflotinu með ASÍ nú þegar samningaviðræður færu fram. Það varð ofan á.⁹⁵⁷ Félagið varð einnig að taka afstöðu til kjara vélstjóra sem sigldu með ísfisk til Englands. Þar þurfti það að leggja fram tillögur því ekki voru til sambærilegir samningar hjá ASÍ eða öðrum félögum.

Í upphafi hvers árs hófst vetrarvertíð eftir að þorskurinn hafði gengið suður fyrir land. Á hverjum tíma þurfti stjórn félagsins að taka afstöðu til þess hvort ætti að endurnýja gildandi samning við Útvegsmannafélag Vestmannaeyja eða segja honum upp og freista þess að ná betri kjörum. Í því tilliti flækti það málin að félagið þurfti oftast en ekki að taka tillit til samkomulags ASÍ og LÍÚ um fiskverð í landinu. Það var samt sem áður ekki einhlítt og höfðu sjómenn í Vestmannaeyjum oft svigrúm til kjara-bóta. Lengst af höfðu Vélstjórafélagið og Sjómannafélagið Jötunn fylgst að þegar kom að samkomulagi við útvegsbændur í Vestmannaeyjum um fiskverð í vertíðarbyrjun.

Tryggvi Gunnarsson¹⁸

Hann fæddist árið 1916 í Vestmannaeyjum. Hann tók minna vélstjóraþróf Fiskifélagsins í Vestmannaeyjum árið 1937. Hann var vélstjóri á bátum í Vestmannaeyjum, vann á vélverkstæðum og hjá Eimskip árin 1937–1978. Eftir það vann hann hjá Fjarhitun Vestmannaeyja til ársins 1991. Hann var formaður Vélstjórafélags Vestmannaeyja árin 1940–1950 og heiðursfélagi félagsins.



¹⁸ Vélstjóra- og vélfraeðingatal, V. bindi, bls. 2077.

⁹⁵⁴ Í formannstíð Steingríms Arnar árið 1954 brá hinsvegar svo við að ákveðið var að láta fulltrúakjörið fara fram með allsherjar atkvæðagreiðslu félagsmanna og mæltist það misjafnlega fyrir. *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 3. október 1954.

⁹⁵⁵ *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 24. júní og 20. desember 1944.

⁹⁵⁶ *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Skjalasafn Vestmannaeyja. Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 23. júní 1945.

⁹⁵⁷ *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 4. júní 1947.

Í upphafi árs 1958 ákváðu forvígismenn Jötuns hinsvegar að slíta samvinnunni við Vélstjórafélagið og reyna fyrir sér á eigin forsendum. Það stóð hinsvegar ekki lengi. Þann 28. desember 1958 boðuðu félögin til sameiginlegs fundar og einsettu sér að vinna saman að hagsmunum sjómanna. Þar þótti mikið liggja við. Steingrímur Arnar formaður Vélstjórafélagsins skýrði frá því „að Sigurður Stefánsson formaður Jötuns hefði komið til sín á aðfangadag og leitað eftir samstarfi við Vélstjórafélagið um þessi mál öll“.⁹⁵⁸

Sjaldnast er vísað í landsmála „pólitíkina“ í fundargerðabókum félagsins. Það gat þó brugðið frá þeirri venju.

Fundur í Vélstjórafélagi Vestmannaeyja haldinn 30. nóvember 1955 lýsir ánægju sinni yfir tilraunum stjórnar ASÍ við að sameina vinstri öflin í landinu til samstarfs um myndun nýrrar ríkisstjórnar og skorar á hana að halda þessum tilraunum áfram. Fundurinn lítur svo á, að reynsla yfirstandandi árs sanni áþreifanlega hversu dýrt það getur verið íslenskri alþýðu að landinu sé stjórnað í andstöðu við hagsmuni hennar, og því sé það eitt höfuðverkefni alþýðusamtakanna nú, að stuðla að myndun ríkisstjórnar sem þau geta veitt traust og stuðning.⁹⁵⁹

Tilvitnunin lýsir vel stöðu stjórn mála í landinu. Frá árinu 1953 hafði Ólafur Thors leitt ríkisstjórn Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks. Eftir hið stranga allsherjar verkfall í mars-apríl 1955 sneru framsóknarmenn hinsvegar við blaðinu og bjuggu sig undir samstarf við vinstriflokkana.⁹⁶⁰ Þrátt fyrir þessa samþykkt ber að ítreka að félagsmenn aðhylltust ólíkar stjórn mála skoðanir sem gerði að verkum að félagið talaði ekki einni röddu þegar kom að landsmálunum. Þar má til hliðsjónar nefna dæmi frá félagsfundi þann 1. mars 1961. Þá komu upp umræður um þingsályktunartillögu Viðreisnarstjórnarinnar (stjórn Sjálfstæðis- og Alþýðuflokks) um lausn landhelgisdeilunnar sem hófst með útfærslunni í 12 mílur 1. september 1958. Alltént náðust samningar og fengsæl fiskimið við Suðvesturland (Selvogsgrunn) urðu innan 12 mílna markanna.⁹⁶¹

Af og til hafði komið fram á fundum félagsins nauðsyn þess að stofna sjóði til að styrkja félagsmenn sem orðið höfðu fyrir slysi eða áttu í langvarandi veikindum. Á fundi félagsins þann 18. maí 1951 var samþykkt að stofna styrktarsjóð og ákveðið að hver félagismaður greiddi árlegt gjald sem rynni til sjóðsins.⁹⁶² Einnig reyndu félagsmenn að styrkja fjölskyldur félagsmanna þeirra sem fórust á hafi úti. Gilti það meðal annars um ekkju Gests Jóhannessonar sem hafði farist með vélbátnum

958 *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 28. desember 1958.

959 *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 30. nóvember 1955.

960 Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 331-332.

961 *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 1. mars 1961. Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, bls. 288.

962 *Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 18. maí 1951.



Vélbáturinn Veiga
12. apríl 1952 -
Einidrangur

Veigu þann 12. apríl 1952 suðvestur af Einidrang.⁹⁶³ Sjóðurinn var ekki alltaf mikill að vöxtum og þurftu félagsmenn oft einnig að hlaupa undir bagga og standa fyrir söfnunum ef félagar þeirra voru lengi frá vinnu. Þar má nefna veglega söfnun árið 1962 vegna veikinda Gísla Grímssonar. Eftirtaldir félagsmenn stóðu að söfnuninni: Sveinbjörn Hjálmarsson Kirkjubraut 2, Steingrímur Arnar Faxastíg, Björn Kristjánsson Bakkastíg 23, Þórarinn Gunnlaugsson Sóhlíð 21, Emil Magnússon Kirkjuvegi 41, Sveinn Gíslason Hólagötu 19, Baldur Kristinsson Herjólfsgötu 7 og Tryggvi Sigurðsson Grænuhlíð 3.⁹⁶⁴ Í kjölfarið var ákveðið að efla styrktarsjóð félagsins með hærri greiðslum úr félagsjóði.⁹⁶⁵ Þessu til viðbótar hafði Vélstjórafélag Vestmannaeyja fyrst tekið þátt í sjómannaráðstefnu í Reykjavík á vegum ASÍ árið 1955. Á þeim vettvangi reyndu sjómannafélögin og einstakar félagsdeildir vélstjóra úti um landið að vinna í sameiningu að því ná sem hagstæðustum samningum við einstakar útgerðir til að efla réttindi félaga sinna og fjölskyldna kæmi til örorku eða dauðsfalla.⁹⁶⁶

Þrátt fyrir slík ákvæði fannst mörgum að samstarfið við ASÍ myndi draga þróttinn úr félagsmönnum þegar kæmi að sjálfstæðum samningum við útgerðarmenn heima fyrir.⁹⁶⁷ Úrsögn úr ASÍ væri því heppilegur kostur og þótti betra að halla sér að sjómannasambandinu í komandi kjaraviðræðum og ætti jafnvel félagið jafnvel að sækja um inngöngu í sambandið.⁹⁶⁸

963 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 21. maí 1961.

964 Skjalasafn Vestmannaeyja. Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 8. nóvember 1962.

965 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 4. október 1964.

966 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 11. desember 1961.

967 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 25. febrúar 1968.

968 Héraðsskjalasafn Vestmannaeyja (HV). F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 22. desember 1968.

Ekki kom þó til þess. Aðrar vendingar voru í farvatninu. Þann 22. nóvember 1970 mættu fulltrúar FFSÍ á fund félagsins og kynntu sambandið fyrir félagsmönnum. Nokkuð skiptar skoðanir voru á meðal þeirra. Margir fylgdu þó Sævari Sæmunds-syni ritara stjórnar. Hann sagði; „að ekki þyrfti að vænta þess að Sjómannasamband Íslands myndi vinna að ýmiskonar hagsmuna- og réttindabaráttu vélstjóra almennt, t.d. því að vinna að atvinnuréttindum vélstjóra í landi og fleiri málum sem snerti vélstjórastéttina almennt, en með því að ganga í FFSÍ myndi samstarf við Vélstjóra Félag Íslands mjög styrkja launa og hagsmunabaráttu vélstjóra“.⁹⁶⁹ Menn brugðust skjótt við og var samþykkt í leynilegri atkvæðagreiðslu með öllum greiddum atkvæðum fundarmanna að innan félagsins fari fram allsherjaratkvæðagreiðsla um úrsögn úr ASÍ. Eftirfarandi voru kosnir í nefnd til að hafa umsjón með atkvæðagreiðslunni: Alfreð Þorgrímsson og Helgi Elísson, varamenn voru Ágúst Guðmundsson og Haukur Gíslason.⁹⁷⁰ Skiptar skoðanir voru um málið og tafðist það nokkuð. Síðla árs 1972 var síðan ákveðið að félagið myndi segja sig úr Alþýðusambandinu. Eftir það tóku náttúruöflun við. Það hófst gos á Heimaey aðfaranótt 23. janúar 1973. Næsti aðalfundur félagsins var ekki haldinn fyrr en 16. febrúar 1975 og gildi hann fyrir tvö næstliðin ár. Á fundinum var samþykkt að sækja um aðild að Farmanna- og fiskimannasambandinu.⁹⁷¹

Félagið hélt sína félags- og aðalfundi yfirleitt í Akóges húsinu, húsi K.F.U.M. og K, Verkamannaskýlinu við Básabryggju eða Alþýðuhúsinu. Á sjötta áratugnum var einnig fundað í Rafstöðvarhúsinu og á HB Hótelinu. Stjórnarfundir voru oft á heimili þess var formaður hvert sinn. Eitt af baráttumálum félagsins var að eignast félagsheimili. Fljótlega eftir stofnun þess eignaðist það eins og önnur verkalyðsfélög í Vestmannaeyjum hlut í Alþýðuhúsinu við Skólaveg 21b en félagið nýtti sér lítt aðstöðuna þar. Það var fyrst á vordögum 1968 sem félagið eignaðist eigin skrifstofu (að Strandvegi 80). Félagið eignaðist ekki eigið félagsheimili fyrr en það festi kaup á Básam ásamt Björgunarfélagi Vestmannaeyja, Sjómannadagsráði og Slysavarnaeildinni Eykyndli. Félögin tóku formlega við húsinu 5. mars 1977 og var í kjölfarið leitað til Carls Ólafs Gränz varðandi alla innanhúshönnun.⁹⁷² Síðustu árin beitti Vélstjórafélag Vestmannaeyja sér sérstaklega fyrir því að byggja upp orlofsbústaði fyrir félagsmenn. Árið 1984 var tekinn á leigu sumarhúsið að Hraunborgum í Grímsnesi sem var og framleigður til félagsmanna. Árið 1987 eignaðist félagið síðan sinn eigin bústað þar og árið eftir gekk það inn í samstarfshóp á vegum sjómanna sem sá um leigu á sumarhúsum í Þýskalandi og ferðum þangað.⁹⁷³

969 *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 24. nóvember 1970. Þess má geta að landvélstjórar miðuðu við samninga Dagsbrúnar sem rekja má til þess að vélstjórafélög víða um landið voru deildir í einstökum verkalyðsfélögum. *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 23. ágúst 1968.

970 *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett, 24. nóvember 1970.

971 *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). Fundargerðarbók Vélstjórafélags Vestmannaeyja 16. febrúar 1975.

972 *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja (HV)*. F. (Óskráð). *Héradsskjalasafn Vestmannaeyja*. Gögn Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Bréf dagsett 20. janúar 1977.

973 Grímur Gíslason, *Vélstjórafélag Vestmannaeyja 50 ára*, bls. 17-18.



Eldgosið í Heimaey árið 1973. Séð yfir byggðina og Vestmannaeyjahöfn

Formenn Vélstjórafélags Ísafjarðar

Sigurður Pétursson

1932-1933 og 1936-1942

Arnbjörn Clausen

1934-1935

Kristinn D. Guðmundsson

1943-1948 og 1951-1958

Jón Egilsson

1949

Guðmundur Guðjónsson

1959-1962

Pétur Geir Helgason

1963-1965

Rafn Oddsson

1966-1970

Guðmundur Einarsson

1971-1984

Guðmundur O. Lingmó

1985-88

Þorlákur Kjartansson

1989-1993

Guðmundur Þ. Kristjánsson

1994-1995

Félagar í starfrófsröð árið 1973**Ísafjörður;**

Arnbjörn Guðnason <i>Brunngötu 12</i>	Jón H. Jóhannesson <i>Hraunprýði</i>
Arthur Gestsson <i>Hlíðarvegi 39</i>	Jón Egilsson <i>Grundargötu 6</i>
Atli Ágústsson	Jón Ragnarsson <i>Túngötu 11 Súðavík</i>
Ásgeir Guðjónsson <i>Túngata 13</i>	Jón Snorri Bjarnason <i>Hlíðarvegi 5</i>
Bergmann Þ. Þormóðs. <i>Smiðjugötu 11</i>	Jón Rafn Oddson <i>Hlíðarvegi 34</i>
Björn Ingvarsson <i>Hlíðarvegi 18</i>	Jón Þorleifsson <i>Merkurgata 4 Hfn.</i>
Bragi Ragnarsson <i>Súðavík</i>	Karl Jónsson <i>Mánagötu 9</i>
Eymundur Torfason <i>Norðurvegi 3</i>	Kristinn Arnbjörnsson <i>Hlíðarvegi 38</i>
Guðmundur Bárðarson <i>Hlíðarvegi 3</i>	Kristján Kristjánsson <i>Bakkavegi 15</i>
Guðmundur Guðröðarson <i>Mánag. 41</i>	Kristján Lyngmó <i>Brunngata 20</i>
Guðmundur Einarsson <i>Túngötu 18</i>	Kristján Pálsson <i>Strandgötu 3</i>
Guðmundur Halldórs. <i>Tangagötu 15</i>	Konráð Eggertsson <i>Engjavegi 6</i>
Guðmundur Hjálmars. <i>Aðalstræti 11</i>	Magnús Eiríksson <i>Hlíðarvegi 16</i>
Guðmundur Óli Kristjáns. <i>Brunngötu</i>	Páll Friðbjarnarson <i>Bakkavegi 12</i>
Guðmundur Þór Kristjánsson	Pétur Geir Helgas. <i>Seljanlandsvegi 30</i>
Haukur Daníelsson <i>Tangagötu 30</i>	Sigmundur Guðmundsson <i>Torfnesi</i>
Hákon Bjarnason <i>Aðalstræti 26</i>	Sigurður Helgason <i>Pólgötu 5</i>
Hákon Daði Hinriksson <i>Aðalstræti 13</i>	Sigurður Hj. Sigurðs. <i>Hrannargötu 8</i>
Helgi Þorleifsson <i>Pólgata 5</i>	Sigurður Ólafsson <i>Austurvegi 12</i>
Hermann B. Sigurðsson <i>Seljalandi</i>	Sigurður Þórðarson <i>Sundstræti 26</i>
Hörður Árnason <i>Hlíðavegi 15</i>	Steinþór Steinþórsson
Hörður B. Steingrims. <i>Ytri Miðhlíð</i>	Tryggvi Guðmundsson <i>Króki 4</i>
Jón Halldórsson <i>Eyrargötu 6</i>	Viggó Bergsveinsson

Formenn Vélstjórafélags Akureyrar

Jónas Jónsson

1924

Friðþór Jakobsson

1926

Þorsteinn Sigurðsson

1927

Ingólfur Hinriksson

1930-1932

Jón Hinriksson

1933-1935 og 1938-1941

Jón Árnason

1936, 1942 og 1950

Kristján Kristjánsson

*1937, 1943-1944 og 1946-1947,
1954 og 1959*

Pálmar Guðnason

1945

Tryggvi Gunnlaugsson

1949 og 1953

Hallur Helgason

1955

Þorsteinn Magnússon

1963-1965

Gunnar Þorsteinsson

1967

Formenn Vélstjórafélags Vestmannaeyja

Páll Scheving

1939-1941 og 1950-1953

Tryggvi Gunnarsson

1941-1950

Björn Kristjánsson

1953-1954

Steingrímur Arnar

1954-1957 og 1958-1959

Pórarinn Gunnlaugsson

1957-1958 og 1960-1961

Sigurður Sigurjónsson

1959-1960 og 1961-1966

Magnús Jónsson

1966-1967

Sveinn Gíslason

1967-1970

Ágúst Guðmundsson

1970-1971

Helgi Egilsson

1971-1975

Hjálmar Guðmundsson

1975-1982

Gísli S. Eiríksson

1982-1998

Félagar í vélstjórafélagi Vestmannaeyja til 1962

Aðalsteinn Gunnlaugsson <i>Fífilsgötu 2</i>	Tómas Sveinsson <i>Faxastíg 19</i>
Guðmundur Gunnarsson <i>Brekastíg 7A</i>	Guðni Finnbogason <i>Norðurgarði</i>
Ögmundur Ólafsson <i>Litla Sandi</i>	Helgi Guðlaugsson <i>Sólhlíð 19</i>
Ásgeir P Þorvaldsson <i>Skólavegi 14</i>	Magnús Helgason <i>Kirkjuvegi 64</i>
Jóhann Þórsteinsson <i>Urðavegi 18</i>	Guðjón Jónsson <i>Vesturvegi 17 B</i>
Haraldur Sigurðarson <i>Vestmannabr. 58</i>	Einar L. Jóhannsson <i>Bakkastíg 10</i>
Sigurjón Jónsson <i>Brekastíg 5A</i>	Elías Sveinsson <i>Skólavegi 24</i>
Guðjón Kristinsson <i>Vestmannabraut 2</i>	Halldór Eyjólfsson <i>Vesturvegi 30</i>
Jóel Jóhannsson <i>Fífilsgötu 2</i>	Jón G Ólafsson <i>Laufási</i>
Axel Jónsson <i>Landagötu 15 B</i>	Vilhjálmur Jónsson <i>Hásteinsvegi 4</i>
Hannes Arason <i>Helgafellsbraut 8</i>	Sigurður Pálsson <i>Víðey</i>
Guðmundur H. Hákonar. <i>Kirkjuvegi 88</i>	Þór Gunnlaugsson <i>Miðhúsum</i>
Brynjólf. G. Guðmund. <i>Vestmannabr. 40 B</i>	Erlendur Jónsson <i>Ólafshúsum</i>
Jón Valdimarsson <i>Strandvegi 53</i>	Bogi Hallgrímsson <i>Hásteinsvegi 24</i>
Einar Guðmundsson <i>Hásteinsvegi 12</i>	Ottó Hannesson <i>Hvoli</i>
Valdimar Árnason <i>Strandvegi 53</i>	Ólafur Þórðarson <i>Bræðraborg</i>
Guðmundur Guðmunds <i>Skólavegi 12</i>	Friðrik Guðmundsson <i>Heimagötu 8</i>
Sveinn Jónsson <i>Vesturvegi 34</i>	Alfred Hjartarson <i>Herjólfssvegi 2</i>
Páll Gunnarsson <i>Reykjavík</i>	Eðvarð Víktórsson <i>Heimagötu 39</i>
Bjarni Ólafsson <i>Skólavegi 45</i>	Elías Gunnlaugsson <i>Bakkastíg 17</i>
Guðjón H. Jónatansson <i>Vesturvegi 13 B</i>	Gunnlaugur Helgason <i>Heimagötu 30</i>
Kolbeinn Stefánsson <i>Vestmannabr. 40</i>	Þorvaldur Ólafsson <i>Búastöðum</i>
Guðmundur Ólafsson <i>Vestmannabr. 29</i>	Ólafur Nikulásson <i>Vestmannabraut 49</i>

Guðlaugur Eyjólfsson <i>Vestmannabr. 6</i>	Hjálmar Jónsson <i>Urðarvegi 24</i>
Sigfús Sveinsson <i>Skólavegi 4</i>	Gestur Jónsson <i>Gerði</i>
Jón Vigfússon <i>Helgafellsbraut 17</i>	Jón B Hjálmarsson <i>Bergstöðum</i>
Halldór Jónsson <i>Landagötu 22</i>	Guðbjörn Guðjónsson <i>Reykjum</i>
Sigurmundur Einars., <i>Hásteinsvegi 43</i>	Sveinbjörn Guðmundsson <i>Brekastíg 20</i>
Eggert Gunnarsson <i>Vestmannabraut 1</i>	Magnús Jónsson <i>Faxastíg 8A</i>
Ottó Magnússon <i>Vestmannabraut 10</i>	Jón Magnússon <i>Urðarvegi 9</i>
Eyjólfur Jónsson <i>Sjómannasund 5</i>	Ingólfur Matthíasson <i>Hásteinsvegi 7</i>
Einar Gunnarsson <i>Vesturvegi 25</i>	Ólafur Jónsson <i>Landagötu 3</i>
Pétur Sigurðsson <i>Vesturvegi 30</i>	Valdemar Kristinsson <i>Miðhúsum</i>
Björn Bergmundsson <i>Faxastíg 8</i>	Oddur Guðmundsson <i>Herjólfsgötu</i>
Einar Ólafsson <i>Bakkastíg 10</i>	Anton Grímsson <i>Vestmannabraut?</i>
Pétur Sturluson <i>Stakkagerði</i>	Sigfús Guðmundsson <i>Urðarvegi 34</i>
Sigurður Kristinsson <i>Löndum</i>	Edwin Jóelsson <i>Austurvegi</i>
Bernóðus Þorkelsson <i>London</i>	Matthías Finnbogason <i>Hásteinsvegi 24</i>
Karl Tómasson <i>Faxastíg 15</i>	Einar Sigurðsson <i>Faxastíg 4</i>
Kristinn Sigurðsson <i>Hásteinsvegi 21</i>	Einar Magnússon <i>Njarðarstíg</i>
Björgvín Jónsson <i>Goðalandi</i>	Kjartan Bjarnason <i>Vesturvegi 15</i>
Magnús Guðmann <i>Heimagötu 18</i>	Andrés Hannesson <i>Ásvegi 2</i>
Ari Þorgilsson <i>Brekastíg 3</i>	Ólafur Ingibergsson <i>Urðarstíg 34</i>
Karl Guðmundsson <i>Brekastíg 2</i>	Haraldur Auðunsson <i>Hásteinsvegi 21</i>
Óskar Matthíasson <i>Brekastíg 15 A</i>	Helgi Guðmundsson <i>Víðisvegi 9</i>
Þórarinn Magnússon <i>Vestmannabr.13 B</i>	Þorleifur Guðjónsson <i>Vesturbraut 54</i>
Alfreð Einarsson <i>Vestmannabraut 30</i>	Gestur Björnsson <i>Heiðarvegi 9</i>

Ögmundur Hannesson <i>Urðarvegi 17</i>	Andrés Einarsson <i>Vesturvegi 5</i>
Sigurður Guðmundsson <i>Vesturvegi 26</i>	Guðmann Guðmundsson <i>Sandgerði</i>
Guðmund. Ármann Böðvars. <i>Skólav. 47</i>	Jón Gunnarsson <i>Brúarhúsi</i>
Friðþór Guðlaugsson <i>Brekastíg 3</i>	Einar Hjartarson <i>Vestmannaeyjum</i>
Guðfinnur Þorgeirsson <i>Skólavegi 33</i>	Einar Jóhann Gíslason <i>Faxastíg 10</i>
Sigurður Þórðarson <i>Heiðarvegi</i>	Friðfinnur Finnsson <i>Oddgeirshólum</i>
Kjartan Gíslason <i>Brautarholti</i>	Jón Hannesson <i>Brimhól</i>
Björgvin Magnússon <i>Hásteinsvegi 52</i>	Lund Andersen <i>Hásteinsvegi 27</i>
Ágúst Helgason <i>Heiðarvegi 34</i>	Helgi Þorsteinsson <i>Heiðarvegi 40</i>
Sigurður Þ. Auðunsson <i>Heimagötu 12</i>	Kristinn Hjartarson <i>Hásteinsvegi 34</i>
Sigurður Ögmundsson <i>Kirkjuvegi 59</i>	Ingólfur Árnason <i>Laufási</i>
Ragnar Eyjólfsson <i>Laugardal</i>	Einar Pálsson <i>Sælundi</i>
Ólafur Sigurjónsson <i>Vestmannabraut 74</i>	Sigurður Sigurðsson <i>Skólavegi 41</i>
Borgþór Guðjónsson <i>Vestmannabr. 57b</i>	Halldór Magnússon <i>Hásteinsvegi 43</i>
Björgvin Þórðarson <i>Vallatúni</i>	Haraldur Magnússon <i>Vesturvegi 14</i>
Árni Hannesson <i>Brimhólabraut 13</i>	Ástþór Einarsson <i>Faxastíg 41</i>
Oddur Ólafsson <i>Heimagötu 18</i>	Ingvar Gíslason <i>Vestmannabraut 11</i>
Jens Kristinsson <i>Miðhúsum</i>	Guðmundur Einarsson <i>Staðarfelli 53</i>
Gústaf Runólfsson <i>Steinholti</i>	Jón Kristinsson <i>Mosfelli</i>
Þorsteinn Þorsteinsson <i>Hjálmholti</i>	Sigurður Jónsson <i>Brekku</i>
Sigmundur Karlsson <i>Hásteinsvegi 38</i>	Árni Guðmundsson <i>Brekastíg 29</i>
Sigurður Ólafsson <i>Heiðarvegi 42</i>	Óskar Einarsson <i>Kirkjuvegi 53</i>
Sveinbjörn Kjartansson <i>Herjólfsgötu 2</i>	Hinrik Gíslason <i>Skólavegi 15</i>
Benedikt Jörundsson <i>Vesturvegi 24</i>	Óskar Jónsson <i>Vesturvegi 14</i>
Guðmundur Guðjónsson <i>Landagötu 23</i>	Ingvar Gunnlaugsson <i>Bakkastíg 17</i>
Björgvin Guðmundsson <i>Viðey</i>	Þorsteinn Gunnarsson <i>Vestmannabraut 1</i>

Eggert Ólafsson <i>Víðivöllum</i>	Birgir Sigurðsson <i>Hvítingavegi 8</i>
Bogi Sigurðsson <i>Stakkagerði</i>	Ágúst Ögmundsson <i>Kirkjuvegi 59</i>
Gunnar Haraldsson <i>Skólavegi 27</i>	Vígfús Waagfjörð <i>Kirkjuvegi 19</i>
Gestur Jóhannesson <i>Urðarvegi 17</i>	Þorleifur Sigurðsson <i>Vesturvegi 9A</i>
Trausti Sigurðsson <i>Brekastíg 10</i>	Magnús Oddson <i>Dal</i>
Tryggvi Kristinsson <i>Miðhúsum</i>	Eggert Laxdal <i>Vestmannabraut 4</i>
Steingrímur Arnar <i>Faxastíg 31</i>	Theodór Ólafsson <i>Boðaslóð 3</i>
Örn Aannes <i>Skólavegi 22</i>	Hans Ólafsson <i>Vestmannabraut 60</i>
Ástþór Eydal <i>Hvítingavegi 3</i>	Reykdal Magnússon <i>Brekastíg 7</i>
Rafn Sigurbergsson <i>Skildingavegi 8</i>	Ingibergur Gíslason <i>Sandfelli</i>
Hilmir Sigurðsson <i>Svanhól</i>	Sveinn Tómasson <i>Faxastíg 13</i>
Axel Guðjónsson <i>Garðshorni</i>	Einar Ólafsson <i>Víðivöllum</i>
Karl E Sigurðsson <i>Bakkastíg 7</i>	Óskar Guðmundsson <i>Bergstöðum</i>
Baldur Kristinsson <i>Herjólfsgötu 7</i>	Stefán G Stefánsson <i>Urðarvegi 8</i>
Jón Valgarð Guðjónsson <i>Heiðarvegi 25</i>	Sveinn Valdemarsson <i>Skólavegi 29</i>
Haukur Jóhannsson <i>Sólhlíð 8</i>	Haukur Kristjánsson <i>Brekastíg 21</i>
Borgþór Árnason <i>Kirkjuvegi 39</i>	Guðni Þorsteinsson <i>Ásavegi 14</i>
Jón Bryngeirsson <i>Brúastöðum</i>	Pétur Ágústsson <i>Sólhlíð 21</i>
Hávarður Bergþórsson <i>Brekastíg 7a</i>	Sigurður Stanleyson <i>Sólhlíð 24</i>
Gísli Grímsson <i>Haukabergi</i>	Arnar Ágústson <i>Vesturvegi 18</i>
Sig Ó. Guðmundsson <i>Víðey</i>	Sigurður Ólafsson <i>Vestmannabraut 3</i>
Sveinn Hannesson <i>Skólavegi</i>	Einar Ragnarsson <i>Kirkjuvegi 26</i>
Sveinbjörn Hjálmarsson <i>Urðum</i>	Ágúst Ólafsson <i>Landagötu 20</i>
Jón Pálsson <i>Heiðarvegi 28</i>	Benedikt R Sigurðsson <i>Faxastíg 41</i>
Hörður Ásbjörnsson <i>Brekastíg 14</i>	Ingólfur Kristjánsson <i>Bergstöðum</i>
Friðrik Hjörleifsson <i>Landagötu 22</i>	Ragnar Bjarnason <i>Heimagötu 42</i>

Gunnar Bjarnason <i>Hásteinsvegi 58</i>	Jóhann Guðnason <i>Vesturvegi 10</i>
Sveinn Bjarnason <i>Landagötu 25</i>	Guðmundur Kr Friðriks. <i>Landagötu 14</i>
Guðni Grímsson <i>Vestmannabraut 11</i>	Einar Guðmundsson
Ástvald Valdimarsson <i>Hólagötu 33</i>	Hjálmholti, <i>Urðavegi 34</i>
Olgeir Jóhannesson <i>Hásteinsvegi 7</i>	Guðlaugur Vigfússon <i>Kirkjubæjarbraut 1</i>
Hallgrímur Pétursson <i>Faxastíg 15</i>	Ólafur Jóhannesson <i>Hvítingavegi 5</i>
Haukur Gíslason <i>Hásteinsvegi 36</i>	Már Pálsson <i>Hásteinsvegi 36</i>
Magnús H. Magnússon <i>Helgafelli</i>	Jóhann Gíslason <i>Faxastíg 6</i>
Kristján Sigurjónsson <i>Hásteinsvegi 7</i>	Sigurður Tryggvason <i>Vestmannabraut 8</i>
Gísli M. Sigmarsson <i>Sunnuhvoli</i>	Jóhann Andersen <i>Brimhólabraut 5</i>
Jón Ingólfsson <i>Njarðarstíg 10</i>	Kjartan H. Pálsson <i>Hvítingavegi 12</i>
Kristján Georgsson <i>klöpp</i>	Ragnar Angantýsson <i>Vesturvegi 2 B</i>
Ágúst Bergsson <i>Skólavegi 10</i>	Einar Þórarinsson <i>Skólavegi 18</i>
Sævald Pálsson <i>Kirkjuvegi 5</i>	Guðbrandur Valtýsson <i>Kirkjufelli</i>
Svanur Jónsson <i>Faxastíg 10</i>	Friðrik G. Ólafsson <i>Breiðabliksvegi 4</i>
Magnús Magnússon <i>Njarðarstíg 3</i>	Vignir Sigurðsson <i>Miðstræti 3</i>
Adólf Magnússon <i>Miðstræti 4</i>	Tryggvi Sigurðsson <i>Grænuhlíð 3</i>
Kristján Friðbergsson <i>Bárustíg 15</i>	Richard Sighvatsson <i>Hásteinsvegi 58</i>
Sigurvin Þorkelsson <i>Vesturvegi 13?</i>	Þormóður Stefáns. <i>Kirkjubæjarstræti 7</i>
Karl G. Marteinson <i>Birkihlíð 36</i>	Sveinn Gíslason <i>Brekkustíg 32</i>
Þórhallur Guðjónsson <i>Vestmannabr. 54</i>	Hjörleifur Hallgrímur
Stefán B Ólafsson <i>Skólavegi 13</i>	Herbertsson <i>Hólagötu 33</i>
Bjarni Jónsson <i>Boðaslóð 5</i>	Sigurgeir Jónsson <i>Grænuhlíð 7</i>
Jón Tómasson <i>Urðarvegi 36</i>	Ástvaldur Valtýsson <i>Kirkjufelli</i>
Sigurður Ásbjörnsson <i>Heimagötu 26</i>	Hannes Helgason <i>Vesturhúsum</i>
Sigurður Oddson <i>Kirkjuvegi 35</i>	Theodór Þ. Bogason <i>Njarðarstíg 17</i>

Guðlaugur Ágústsson *Brekastíg 25*
Þórhallur Þórarinsson *Hólagötu 8*
Hreinn Smári Guðsteins. *Bjarkarlundi*
Valur Oddsson *Kirkjuvegi 35*
Tómas Hreggviðsson *Sóleyjargötu 3*
Stefán Pétursson *Vesturvegi 31*
Sigurður Þ Ögmunds. *Kirkjubæjarbraut 3*
Engilbert Sigurðsson *Fjólugötu 3*
Ólafur Sigmundsson *Hásteinsvegi 38*
Benedikt Sigurbergsson *Víðisvegur 7*
Sigurjón Óskarsson *Illugagötu 2*
Helgi Egilsson *Fjólugötu 8*
Gunnar Halldórsson *Vestmannabraut 53*
Sævar Sæmundsson *Grænuhlíð 12*
Sæmundur Árnason *Brimhólabraut 12*
R. Ágúst Hreggviðs *Brimhólabraut 35.*

Formenn Vélstjórafélags Keflavíkur og Suðurnesja

Kjartan Ólason

1938-1939 og 1943-1947

Sigurður Gíslason

1939-1943

Benedikt Jónsson

1947-1954

Geir Þórarinsson

1958-1962

Jón Jóhannsson

1963-1968

Marteinn B Sigurðsson

1968-1969

Sigurvín Pálsson

1968-1969

Magnús B Pálsson

1968-1969

Jón Ólsen

1969-1990

Jón Rúnar Árnason

1991-1998

Stjórnir V.S.F.Í.**1909**

Sigurjón Kristjánsson *formaður*
 Sigurbjarni Guðnason *ritari*
 Ólafur Jónsson *gjaldkeri*

1910-1912

Stjórn endurkosin

1913

Haraldur Sigurðsson *formaður*
 Sigurbjarni Guðnason *ritari*
 Sigurjón Kristjánsson *gjaldkeri*

1914

Ólafur T. Sveinsson *formaður*
 Sigurbjarni Guðnason *ritari*
 Sigurjón Kristjánsson *gjaldkeri*

1915

Ólafur T. Sveinsson *formaður*
 Hallgrímur Jónsson *gjaldkeri*
 Sigurjón Kristjánsson *gjaldkeri*

1916- 1918

Stjórn endurkosin

1919

Gísli Jónsson *formaður*
 Hallgrímur Jónsson *ritari*
 Sigurjón Kristjánsson *gjaldkeri*

1920

Stjórn endurkjörin

1921

Gísli Jónsson *formaður*
 Hallgrímur Jónsson *ritari*
 Þorsteinn Loftsson *gjaldkeri*

1922-1924

Stjórn endurkjörin

1925

Hallgrímur Jónsson *formaður*
 Ágúst Guðmundsson *ritari*
 Þorsteinn Loftsson *gjaldkeri*

1926

Stjórn endurkjörin

1927

Hallgrímur Jónsson *formaður*
 Ágúst Guðmundsson *ritari*
 Skúli Sívertsen *gjaldkeri*

1928-1930

Stjórn endurkosin

1931

Hallgrímur Jónsson *formaður*
 Ágúst Guðmundsson *ritari*
 Þorsteinn Árnason *gjaldkeri*

1932-1933

Stjórn endurkjörin

1934

Hallgrímur Jónsson *formaður*
 Gísli Guðlaugsson *ritari*
 Þorsteinn Árnason *gjaldkeri*

1935-1937

Stjórn endurkjörin

1938

Hallgrímur Jónsson *formaður*
Aðalsteinn Björnsson *ritari*
Þorsteinn Árnason

1939

Stjórn endurkjörin

1940

Hallgrímur Jónsson *formaður*
Ágúst Guðmundsson *ritari*
Þorsteinn Árnason *gjaldkeri*

1941-1947

stjórn endurkjörin

1948

Tómas Guðjónsson *formaður*
Ágúst Guðmundsson *ritari*
Hafliði Hafliðason *gjaldkeri*

1949

Tómas Guðjónsson *formaður*
Hafliði Hafliðason *ritari*
Andrés Andrésón *gjaldkeri*

1950

Stjórn endurkosin

1951

Hafliði Hafliðason *formaður*
Andrés Andrésón *ritari*
Guðmundur Pétursson *gjaldkeri*

1952

Stjórn endurkjörin

1953

Guðmundur Pétursson *formaður*
Hafliði Hafliðason *ritari*
Andrés Andrésón *gjaldkeri*

1954-1955,

stjórn endurkjörin

1956

Örn Steinsson *formaður*
Egill Hjörvar *gjaldkeri*
Hafliði Hafliðason *ritari*

1957

Stjórn endurkjörin

1958

Örn Steinsson *formaður*
Gísli Hafliðason *meðstjórnandi*
Friðjón Guðlaugsson *meðstjórnandi*

1959

Egill Hjörvar *formaður*
Andrés Andrésón *meðstjórnandi*
Guðmundur Jónsson *meðstjórnandi*
Loftur Ólafsson *meðstjórnandi*

1960

Egill Hjörvar *formaður*
Kristján Wendel *meðstjórnandi*
Loftur Ólafsson *meðstjórnandi*

1961

Egill Hjörvar
Gísli Hafliðason *meðstjórnandi*
Friðjón Guðlaugsson *meðstjórnandi*

1962

Örn Steinsson *formaður*
Guðmundur Pétursson *meðstjórnandi*
Guðmundur Jónsson *meðstjórnandi*

1963

Örn Steinsson *formaður*
Kristján Wendel *meðstjórnandi*
Loftur Ólafsson *meðstjórnandi*

1965

Örn Steinsson *formaður*
Jón Hjaltsted *meðstjórnandi*
Friðjón Guðlaugsson *meðstjórnandi*

1966

Örn Steinsson *formaður*
Andrés Andrússon *meðstjórnandi*
Guðmundur Jónsson *meðstjórnandi*

1967

Örn Steinsson *formaður*
Guðmundur Pétursson *meðstjórnandi*
Þór Birgir Þórðason *meðstjórnandi*

1968

Örn Steinsson *formaður*
Kristján Hafliðason *meðstjórnandi*
Jón Hjaltsted *meðstjórnandi*

1969

Ingólfur S. Ingólfsson *formaður*
Gunnar Kristjánsson *I. stig*
Sveinn Þorbergsson *II. stig*
Bjarni Sveinbjörnsson *III. stig*
Guðmundur Pétursson *IV. stig*

1973

Ingólfur S. Ingólfsson *formaður*
Sigurjón Þórðason, Sveinn Þorbergsson
og Þorsteinn Ársælsson, *fiskiskip*
Guðmundur Pétursson og Kristján
Hafliðason, *farskip*
Árni Valdimarsson og Guðni
Sigurjónsson, *landvélstjórar*

1975

Ingólfur S. Ingólfsson *formaður*
Sigurjón Þórðason, Sveinn Þorbergsson
og Þorvaldur Ólafsson *fiskiskip*
Kristján Hafliðason og Sigurður
Gunnarsson *farskip*
Árni Valdimarsson og Guðmundur
Sölvason *landvélstjórar*

1977

Ingólfur S. Ingólfsson *formaður*
Ásgeir Guðnason,
Benedikt Sigurbergsson og
Sveinn Á. Sigurðsson *fiskiskip*
Kristján Hafliðason og
Jón Guðmundsson *farskip*
Árni Valdimarsson og
Finnbogi Finnbogason *landvélstjórar*

1980

Ingólfur S. Ingólfsson *formaður*
 Björgvin Jónasson og
 Sveinn Á. Sigurðsson *fiskiskip*
 Hlöðver Einarsson og
 Kristján Hafliðason *farskip*
 Finnbogi Finnbogason og
 Georg Árnason *landvélstjórar*

1982

Ingólfur S. Ingólfsson *formaður*
 Ásgeir Guðnason, Freysteinn Bjarnason
 og Sveinn Á. Sigurðsson *fiskiskip*
 Ásgeir Sumarliðason og
 Jón Guðmundsson *farskip*
 Georg Árnason og
 Páll Magnússon *landvélstjórar*

1984

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Hafsteinsson, Ingólfur S.
 Ingólfsson og Þorbergur Þórhallsson
fiskiskip
 Ásgeir Sumarliðason og
 Þór Birgir Þórðason *farskip*
 Georg Árnason og
 Páll Magnússon *landvélstjórar*

1986

Helgi Laxdal *formaður*
 Ingólfur S. Ingólfsson,
 Guðmundur Hafsteinsson og
 Þór Sævaldsson, *fiskiskip*
 Ásgeir Sumarliðason og
 Jón Valdimarsson, *farskip*
 Georg Árnason og
 Páll Magnússon, *landvélstjórar*

1988

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Hafsteinsson,
 Ingólfur Sig. Ingólfsson og
 Þór Sævaldsson *fiskiskip*
 Ásgeir Sumarliðason og
 Jón Valdimarsson *farskip*
 Aðalsteinn Gíslason og
 Páll Magnússon *landvélstjórar*

1990

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Hafsteinsson,
 Guðmundur Helgi Þórarinnsson og
 Þorbergur Þórhallsson *fiskiskip*
 Ásgeir Sumarliðason og
 Jóhann Már Jóhannsson, *farskip*
 Georg Árnason og
 Páll Magnússon *landvélstjórar*

1992

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Hafsteinsson,
 Guðmundur Helgi Þórarinnsson og
 Þorbergur Þórhallsson *fiskiskip*
 Bjarni Sveinbjörnsson og
 Jóhann Már Jóhannsson *farskip*
 Páll Magnússon og
 Reynir Rósantsson *landvélstjórar*

1993

Helgi Laxdal *formaður*
 Þorbergur Þórhallsson Guðni Elísson
 og Jón Jóhannesson *fiskiskip*
 Jóhann Már Jóhannsson og Bjarni
 Sveinbjörnsson, *farskip*
 Páll Magnússon og Lárus Hjaltested
landvélstjórar

1995

Helgi Laxdal *formaður*
 Agnar Ásgrímsson og Jón Jóhannsson
fiskiskip
 Jóhann Már Jóhannsson og Bjarni
 Sveinbjörnsson *farskip*
 Sævar Örn Kristjánsson og Lárus
 Hjaltsted *landvélstjórar*

2005

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Helgi Þórarinnsson
 og Heimir V. Pálmason, *fiskiskip*
 Magnús Trausti Ingólfsson og
 Ólafur Pálsson *farskip*
 Sævar Kristjánsson og
 Jón Jóhannsson *landvélstjórar*

1997

Helgi Laxdal *formaður*
 Þorbergur Þórhallsson, Hallgrímur
 Kristinsson, og Samúel Guðmundsson,
fiskiskip
 Jóhann Már Jóhannsson og Bjarni
 Sveinbjörnsson, *farskip*
 Sævar Örn Kristjánsson og Lárus
 Hjaltsted, *landvélstjórar*

1999

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Helgi Þórarinnsson,
 Valgeir Ómar Jónsson
 og Guðmundur Ragnarsson *fiskiskip*
 Bjarni Sveinbjörnsson og
 Jóhann Gíslason *farskip*
 Sævar Örn Kristjánsson og
 Jón Rúnar Árnason *landvélstjórar*

2003

Helgi Laxdal *formaður*
 Guðmundur Helgi Þórarinnsson,
 Heimir V. Pálmason,
 Guðmundur Ragnarsson og
 Agnar Ásgrímsson, *fiskiskip*
 Magnús Trausti Ingólfsson, *farskip*
 Sævar Örn Kristjánsson og
 Jón Jóhannsson *landvélstjórar*

Heiðursfélagar:

VE

Guðjón Jónsson
Tryggvi Gunnarsson

VS

Benedikt Jónsson
Kjartan Ólason
Eiríkur Sigurðsson
Friðrik L. Karlsson
Guðmundur J. Magnússon
Geir Þórarinsson
Jón Jóhannesson
Magnús Sigurðsson
Sigurður R. Guðmundsson
Sigurður Sigurðsson

VI

Guðfinnur Sigmundsson
Kristján Kristjánsson
Þorleifur Þorsteinsson
Ásgeir Jónsson
Bjarni Gunnarsson
Eymundur Torfason
Helgi Ketilsson
Helgi Þorleifsson
Magnús Eiríksson
Guðmundur Hjálmarsson
Arnbjörn G. Guðnason
Sigurður Hj. Sigurðsson

VA

Óskar Sigurgeirsson

VSFÍ

Guðbjartur Guðbjartsdóttir
Ólafur Jónsson
Hallgrímur Jónsson
Júlíus Kr. Ólafsson
Ingólfur Sig. Ingólfsson
Örn Steinsson
Daníel Guðmundsson
Helgi Laxdal,
Jósafat Hinriksson

Félagar í Mótörvéltjórafélagi Íslands árið 1944

Karl B. Stefánsson,
Framnesvegi 14 Rvík,
Vélaverkstæði Sig. Sv.

Sigurgeir Vilhjálmsson,
Eyrarbakka, Gunnvör

Gísli S. Þorsteinsson,
Laugavegi 85 Rvík, Skálafelli

Bjarni Björnsson
Þórsgötu 8 Rvík, Vélsm Héðinn

Sveinn Jónsson,
Hringbraut 20 Rvík, 3
Verkst. Björgvins Friðrikssonar

Sveinn Þorbergsson
Öldugötu 17 Hafnarfirði, varðb Óðinn

Helgi Þorsteinsson
Hásteinsvegi 7 Ve, Frystihús

Halldór Guðjónsson,
Patreksfirði, í Vélsmiðju

Magnús Guðmundsson,
Laugavegi 46 B

Jón Þorgeir Jónsson,
Óðinsgötu 30 Akranes, Rífsnes

Benedikt E. Sæmundsson,
Kaupangi Eyjafirði, Fagriklettur

Skarphéðinn B. Þórhallsson,
Ármanfelli Seltjarnarnesi, Eldborg

Jóhann Björnsson,
Ármanfelli Seltjarnarnesi, Sæborg

Kristinn Guðjónsson,
Bergi Akranesi,

Björn Einarsson,
Bjargi Norðfirði, Snæfelli.

Gísli Einarsson,
Ísafirði, Búðakletti

Lúther Grímsson,
Seljavegi 17 Rvík, Ólíuverslun Íslands

Arthur Aanes,
Hásteinsvegi 41 Vey, Vélsm Magni

Bjarni Bjarnason,
Rauðarstíg 9 Rvík, Vélsm Rafn.

Jóhannes Þórðarson,
Blómavallagötu 11 Rvík, Skeljung.

Sigurður Pálsson,
Framnesvegi 22 Rvík, Eldborg.

Friðfinnur Árnason,
Vitastíg 18a Rvík,

Jón Grímsson,
Framnesvegi 50 Rvík, Síldin.

Jón Lárusson,
Holtsgötu 14 Rvík, Snæfell.

Jón Árnason,
Akureyri,
Sigurbjörn Halldórsson,
Egilsstöðum Selt, Hamona.

Einar Jóhannsson,
Vonarstræti 8b Rvík, Landsmiðjunni.

Sveinn Gíslason,
Túngötu 5 Siglufirði, Hamona.

Magnús Jónsson,
Fálkagötu 20, Rífsnes.

Hallvarður Rósinkransson,
Óðinn

Guðmundur Gíslason,
Bræðraborgarstíg,

Þórður Björgúlfsson,
Eiðsvallagötu 7 Ak, Véls. Oddi

Guðjón Sigurjónsson,
Borg Akranesi, Víðir.

Jóhann D. Baldvinsson,
Svalbarðseyri, Sigríður.

Hörður Loftsson,
Vatnstíg 10 a Rvík, Njarðvík

Jón Björnsson,
Sleipnisvegi 15 Akranesi, Dóra.

Helgi Kristjánsson,
Hverfisgötu 4 Siglufirði,

Guðjón Sveinbjörnsson,
Ásvallagötu 10 Rvík, Sæbjörg.

Hámundur E Björnsson,
Eyrarvegi 10 Ak, Narfi.

Arnbjörn Clausen,
Ísafirði,

Sigurður Pétursson,
Ísafirði, Búðaklettur.

Valdimar Guðmundsson,
Drafnargötu 3 Rvík, Véls. Héðinn.

Bjarni Guðmundsson,
Bergþórugötu 6 Rvík, Véls. Jötunn.

Jóhann Jónsson,
Marargötu 6

Axel Björnsson,
Brekkgata 5 Ak, Snæfell.

Hinrik Gíslason,
Kirkjuvegi 84 Vey, Fagriklettur.

Ingvar Guðjónsson
Ísafirði, Rúna.

Valtýr Benediktsson,
Suðurgötu 27 Akranesi,
H/F Skallagrímur.

Gísli Kristinsson,
Geirmundarbæ, Víðir.

Bolli Þóroddsson,
Helgafellshr, Álsey.

Einar Samúelsson,
Laugavegi 51b Rvík, Stafnes.

Jón S. Pétursson,
Eyrarvegi 10 Ak,
Njarðargötu 10 Rvík, Narfi.

Sigurður Kristjánsson,
Hamarsbraut 11 Hafnarfirði,
Jón B. Valdimarsson,
Strandvegi 53 Vey, Helgi.

Svavar Árnason,
Hverfisgötu 98 Rvík,

Jakob Daníelsson,
Laugavegi 43 Rvík, Íslendingur.

Björn Guðnason,
Karlsskála Eskifirði, Sæfinnur.

Kári Guðbrandsson,
Grundarstíg 56 Rvík,

Jónmundur Guðmundsson.
Bragagötu 6 Akranesi,

Jón Kr. Jónsson,
Sandgerði, H/F Miðnes

Halldór Guðbjartsson,
Laugavegi 159 a Rvík,

Bragi Sigjónsson,
Brekustíg 10 Rvík,

Aðalsteinn Sæmundsson,
Sæfinnur.

Karl Sigurðsson,
Stað Ytri Njarðvík.

Daníel Guðmundsson,
Framnesvegi 14 Rvík.

Bátavélar í Vestmannaeyjum 1940-1952

Ársæll VE 8, Humested 60 h	Glaður VE 270, Skandia 60 h
Ásta VeE200, June Munkt 64-70 h	Gotta VE 108, Delta dísel, 130 ha
Ástdís VE 144, Tuxham 50 h	Garðar VE 320, June Munkt 150 h
Atlantis VE 222, Läßle 50 h	Happasæll VE 132, Alpha 40 h
Auður VE 3, June Munkt 40 h	Hafalda VE 7, June Munkt 70 h
Baldur VE 24, Alphadísel 150 h	Hrafnkell Goði VE 210, Alphadísel 140 h
Bliki VE 143, June Munkt 110	Heimir VE 9, Dauchdísel, 130 h
Emma VE 219, Elve 64 h	Höfrungur VE 238, Tuxham 40-48 h
Enok VE 248, June Munkt	Hjálparinn VE 232, Bolinder 45 h
Erlingur I VE 295, Alpha 80 h	Halkion VE 205, Skandia 50 h
Erlingur II VE 325, June Munkt 110	Herjólfur VE 276, Tuxham 60 h
Freyja VE 260, Wiokmann 60 h	Hilmir VE 282, Skandia 100 h
Frigg VE 316, June Munkt 65 h	Ísleifur VE 63, June Munkt 100-110 h
Friðþjófur Tuxham 50 h	Ingólfur VE 216, Tuxham 50 h
Gissur hvíti VE 5, Skandia 65 h	Karl VE 233, Alpha 48 h
Geiri Goði VE 10, June Munkt 90-100 h	Kristbjörg VE 270, June Munkt 64- 70 h
Gullfoss VE 184, Skandia	Kap VE 272, June Munkt 80-90 h
Gyllir VE 331, June Munkt 100-110 h	Lundi VE 141, June Munkt 50 h
Gulltoppur VE 331, Humested 80 h	Lagarfoss VE 292, Skandia 65 h

Leó VE 294, Völund 110 h	Snorri Goði VE 138, Alpha 50 h
Muggur VE 322, June Munkt 100-110 h	Skíðblaðnir VE 287, June Munkt 60 h
Maggi VE 111, June Munkt 50 h	Sæbjörg VE 244, Tuxham 32-38 h
Maí VE 275, Grey 48 h	Stakkarfoss VE 245, Wiokmann 20-40 h
Mars VE 149, Tuxham 64-76 h	Tjaldur VE 225, Läfte 50 h
Mýrdælingur VE 283, June Munkt 65 h	Unnur VE 80, Skandia 50 h
Nanna VE 300, Skandia 60 h	Valdimar VE 268, Läfte 50 h
Njörður VE 220, Alpha 40 h	Ver VE 318, Völund 80 h
Neptúnus VE 183, June Munkt	Vinnur VE 242, Läfte
Olga VE 239, Tuxham 40-48 h	Víkingur VE 133, June Munkt 50 h
Ófeigur I VE 217, Tuxham 50 h	Vonin VE 279, Skandia 80 h
Óðinn VE 317, Tuxham 64-76 h	Viggó VE 289, Skandia 50 h
Ófeigur II VE 323, Humested 65 h	Veiga VE 291, Grey 65 h
Pipp VE 1, Tuxham 60 h	Þristur VE 6, Tuxham 40-48 h
Skúli fógeti VE 185, Humested 65 h	Þorgeir Goði VE 264, June Munkt 100-110 h
Skúli fógeti II VE 328, Gamma 100 h	Örninn VE 173, June Munkt 35 h
Skuldin VE 263, Elhve 40 h	Lítillátur, June Munkt 65 h
Skallagrímur VE 231, Union 40 h	Gísli J. Johnsen VE 100,
Sleipnir VE 280, Tuxham 32 h	June Munkt 100-110 h

Nafnaskrá

- Adólf Albertsson vélstjóri, bls. 253.
- Aðalsteinn Björnsson vélstjóri, bls. 131.
- Aðalsteinn Gíslason, bls. 217.
- Aðalsteinn Jónsson vélstjóri, bls. 245.
- Aðalsteinn Örnólfsson vélstjóri, bls. 125.
- Albína Thordarson arkitekt, bls. 215.
- Alexander Guðjónsson vélstjóri, bls. 83.
- Alfreð Þorgrímsson vélstjóri, bls. 275 og 286.
- Andrés Andrésson vélstjóri, bls. 189.
- Anton Nikulásson vélstjóri, bls. 207.
- Ari Hálfðánarson vélvirki, bls. 21.
- Arnbjörn Clausen formaður Vélstjórafélags Ísafjarðar, bls. 252 og 259.
- Arnbjörn G. Guðnason vélstjóri, bls. 253, 256 og 259.
- Arnmundur Backmann hæstaréttarlögmaður, bls. 272.
- Arthur Aanes vélstjóri, bls. 275.
- Arthúr Sigurbergsson vélstjóri, bls. 191.
- Auðunn Hermannsson skrifstofumaður, bls. 131.
- Ágúst Guðmundsson vélstjóri, bls. 286.
- (Björn) Ágúst Guðmundsson véltækniþæðingur, bls. 26, 28, 30, 64, 76 og 94.

Ágúst Indriðason vélstjóri, bls. 275.

Ágúst Jóhannesson sjómaður, bls. 181.

Ágúst Jónsson vélstjóri, bls. 102.

Ágúst Nathanelsson vélstjóri, bls. 103.

Ágúst Ólafsson vélstjóri, bls. 275.

Ámundi Sveinsson vélstjóri, bls. 121.

Árni Árnason kennari, bls. 169.

Árni H. Backmann vélstjóri, bls. 180.

Árni S. Beck nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.

Árni Böðvarsson útgerðarmaður, bls. 98.

Árni Gíslason bátaútgerðarmaður, bls. 15.

Árni Kolbeinsson ráðuneytisstjóri, bls. 196.

Ásgeir Ásgeirsson fræðslustjóri, alþingismaður og síðar forseti, bls. 76.

Ásgeir Einarsson bóndi á Þingeyrum, bls. 13.

Ásgeir Guðnason vélstjóri og skólameistari, bls. 162 og 207.

Ásgeir Jónsson vélstjóri, bls. 260.

Ásgeir Pétursson fulltrúi, bls. 147.

Ásgeir Pétursson útgerðarmaður, bls. 74, 148, 236 og 238.

Ásgeir Sigurðsson skipstjóri, bls. 135 og 137.

- Ásgeir Torfason skólastjóri, bls. 70.
- Baldur Kristinsson vélstjóri, bls. 285.
- Baldur Óskarsson fræðslufulltrúi, bls. 270.
- Baldur Snæland vélstjóri, bls. 55 og 104.
- Baldvin Jónsson skrifstofumaður, bls. 131.
- Bárður Daníelsson verkfræðingur, bls. 156.
- Benedikt E. Sæmundsson vélstjóri, bls. 179.
- Bergsveinn Bergsveinsson vélstjóri, bls. 112.
- Bergur Loftsson vélstjóri, bls. 275.
- Birgir Guðjónsson lögfræðingur, bls. 220.
- Birgir Sveinsson vélstjóri, bls. 270.
- Birkir Fanndal Haraldsson vélstjóri, bls. 203.
- Bjarni Benediktsson borgarstjóri og ráðherra, bls. 137.
- Bjarni Bjarnason vélstjóri, bls. 253.
- Bjarni Bjarnason vélstjóri, bls. 207.
- Bjarni Emilsson vélstjóri, bls. 74.
- Bjarni Gestsson vélstjóri, bls. 249 og 250.
- Bjarni Guðjónsson vélstjóri, bls. 180.
- Bjarni Jónsson, bls. 83.
- Bjarni Sigmarsson vélstjóri, bls. 250.

- Bjarni Snæbjörnsson læknir og alþingismaður, bls. 49.
- Bjarni Þorsteinsson skipaefirlitsmaður, bls. 69.
- Björgvin Hilmarsson vélstjóri, bls. 269 og 270.
- Björgvin Þ. Jóhannesson skólameistari, bls. 159 og 161.
- Björn Sv. Björnsson kennari, bls. 224.
- Björn Einarsson skipstjóri, bls. 220.
- Björn Einarsson vélstjóri, bls. 177.
- Björn Eliasson vélstjóri, bls. 250.
- Björn Guðnason vélstjóri, bls. 177.
- Björn Hersteinn Herbertsson starfsmaður VSFÍ, bls. 162.
- Björn Kristinsson forstöðumaður, bls. 159.
- Björn Kristjánsson alþingismaður, bls. 141 og 143.
- Björn Kristjánsson vélstjóri, bls. 275.
- Björn Ólafsson ráðherra, bls. 145 og 146.
- Björn Sigmarsson vélstjóri, bls. 249.
- Björn Sveinbjörnsson vélstjóri, bls. 275.
- Bogi Ólafsson skipstjóri, bls. 114.
- Bolinder, Carl, vélsmiður, bls. 247.
- Bolinder, Jean, vélsmiður, bls. 247.
- Bolli Þóroddsson vélstjóri, bls. 177.

Bragi Eyjólfsson vélstjóri, bls. 270

Brynhildur Björnsdóttir vélstjóri, bls. 224.

Brynjólfur Brynjólfsson vélstjóri, bls. 275.

Brynjólfur G. Guðmundsson vélstjóri, bls. 275.

Carl Ólafur Gränz, bls. 286.

Davíð Ólafsson skrifstofumaður, bls. 91 og 140.

Daníel Guðmundsson vélstjóri, bls. 156, 185, 186, 189, 207, 210 og 215.

Díesel, Rúdólf, verkfræðingur, bls. 144.

Ebenharð Jónsson vélstjóri, bls. 245.

Eggert G. Gunnarsson kennari, bls. 159 og 201.

Eggert Magnússon vélstjóri, bls. 125.

Eggert G. Þorsteinsson ráðherra, bls. 113.

Egill Árnason vélstjóri, bls. 275.

Egill Hjörvar formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 109, 121 og 131.

Einar Tjörvi Einarsson verkfræðingur, bls. 203.

Einar Guðmundsson vélstjóri, bls. 28.

Einar Guðmundsson vélstjóri, bls. 275.

Einar Jóhannesson vélstjóri, bls. 30.

Einar Jóhannesson vélstjóri, bls. 275.

Einar Jónsson magister, bls. 137.

- Einar Pálsson vélstjóri, bls. 181.
- Einar Pétursson, bls. 68.
- Einar Thoroddsen fulltrúi í Sjómannadagsráði, bls. 131.
- Eiríkur Einarsson arkitekt, bls. 136.
- Elías Gunnlaugsson vélstjóri, bls. 181.
- Elías Sveinsson vélstjóri, bls. 275.
- Ellert Árnason vélstjóri, bls. 40 og 65.
- Ellefsen, Hans, útgerðarmaður, bls. 12.
- Ellingsen, Ottó, skipasmíðameistari, bls. 71.
- Emil Jónsson ráðherra, bls. 137.
- Emil Magnússon vélstjóri, bls. 285.
- Erlingur Friðjónsson alþingismaður, bls. 245.
- Erlingur Þorkelsson vélstjóri, bls. 83.
- Erna Níelsen starfsmaður Sparisjóðs vélstjóra, bls. 132.
- Eva Hreinsdóttir ritstjóri, bls. 218.
- Eyjólfur Björnsson vélstjóri, bls. 19 og 27.
- Eyjólfur Steinsson vélstjóri, bls. 270.
- Eymundur Torfason vélstjóri, bls. 253.
- Eyþór Björgvinsson skipstjóri, bls. 224.
- Eyþór Þórðarson vélstjóri, bls. 118 og 145.

- Finnbogi Rútur Valdimarsson ritstjóri, bls. 148.
- Franz Gíslason sagnfræðingur, bls. 217.
- Friðbjörn Óskarsson vélstjóri, bls. 230.
- Friðfinnur Árnason nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.
- Friðgeir Grímsson véltækni-fræðingur, bls. 60.
- Friðjón Guðlaugsson vélstjóri, bls. 214.
- Friðrik Ólafsson skólastjóri, bls. 135, 137 og 147.
- Friðrik Ottósson vélstjóri, bls. 180.
- Friðþór Jakobsson vélstjóri, bls. 238.
- Geir Geirsson vélstjóri, bls. 103.
- Geir Þormar kennari, bls. 243.
- Geir Zöega vegamálastjóri, bls. 60.
- Georg Árnason vélstjóri, bls. 218 og 229.
- Georg Valdimarsson vélstjóri, bls. 270.
- Gestur Auðunsson vélstjóri, bls. 275.
- Gestur Jóhannesson vélstjóri, bls. 284.
- Gísli Sigurður Eiríksson formaður Vélstjóraráfélags Vestmannaeyja, bls. 230.
- Gísli Finnson járnsmiður, bls. 15.
- Gísli Gíslason tæknifræðingur, bls. 201.
- Gísli Grímsson vélstjóri, bls. 285.

Gísli V. Guðlaugsson vélstjóri, bls. 63.

Gísli Halldórsson verkfræðingur, bls. 137.

Gísli Hannesson vélstjóri, bls. 180.

Gísli Jónsson alþingismaður og formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 27, 28, 37, 38, 39, 40, 50, 57, 58, 68, 132, 141, 143 og 146.

Gísli Kristinsson sjómaður, bls. 177.

Gísli Ólafsson skrifstofumaður, bls. 132.

Gísli Sigurðsson vélstjóri, bls. 275.

Gísli Þorsteinsson vélstjóri, bls. 207.

Gratwohl, vélstjóraskólastjóri í Kaupmannahöfn, bls. 67.

Grímur Laxdal hreppstjóri, bls. 237.

Grímur L. Lund vélstjóri, bls. 180.

Guðbjartur Guðbjartsson vélstjóri, bls. 12, 13, 68 og 86.

Guðbjartur Ólafsson skipstjóri, bls. 59.

Guðbrandur Ísberg alþingismaður, bls. 50.

Guðbrandur Þorkelsson verslunarmaður, bls. 15.

Guðfinnur G. Johnsen tæknifræðingur, bls. 197.

Guðfinnur Sigmundsson vélstjóri, bls. 253.

Guðjón Benediktsson vélstjóri, bls. 55.

Guðjón Einarsson skrifstofumaður, bls. 103 og 210.

Guðjón Ármann Eyjólfsson skólastjóri, bls. 160 og 161.

Guðjón Guðmundsson vélstjóri, bls. 180.

Guðjón Karlsson vélstjóri, bls. 275 og 276.

Guðjón Jónsson vélstjóri, bls. 275.

Guðjón Arnar Kristjánsson skipstjóri, bls. 225.

Guðjón Samúelsson húsameistari ríkisins, bls. 135.

Guðjón Sveinbjörnsson vélstjóri, bls. 176, 189, 207 og 217.

Guðlaugur Garðarsson, bls. 214.

Guðlaugur Gíslason skrifstofumaður, bls. 220.

Guðlaugur Þorvaldsson ríkissáttasemjari, bls. 274.

Guðleifur Ólafsson vélstjóri, bls. 276.

Guðmundur Ágúst Aðalsteinsson vélstjóri, bls. 253.

Guðmundur Bjarnason vélstjóri, bls. 253.

Guðmundur Einarsson kennari og formaður Vélstjórafélags Ísafjarðar, bls. 170.

Guðmundur Guðlaugsson vélstjóri, bls. 94.

Guðmundur Guðmundsson vélstjóri, bls. 275.

Guðmundur Hafsteinsson vélstjóri, bls. 229.

Guðmundur G. Hagalín rithöfundur, bls. 252.

Guðmundur Jensen framkvæmdastjóri FFSÍ, bls. 131.

Guðmundur Jónsson borgardómari, bls. 114.

Guðmundur Jónsson vélfræðiráðunautur, bls. 252.

Guðmundur Jónsson vélstjóri, bls. 159 og 214.

Guðmundur Ketilsson vélstjóri, bls. 275.

Guðmundur Kristjánsson útgerðarmaður 167.

Guðmundur Lýðsson vélstjóri, bls. 207 og 218.

Guðmundur Magnússon verkfræðingur, bls. 216.

Guðmundur Ólafsson vélstjóri, bls. 275.

Guðmundur Pétursson formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 107, 112, 125, 152, 153, 156 og 189.

Guðmundur Pétursson útgerðarmaður, bls. 238.

Guðmundur Ragnarsson formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 207.

Guðmundur Rósmundsson vélstjóri, bls. 253.

Guðmundur Sighvatsson skólastjóri, bls. 217.

Guðmundur Skaftason hæstaréttardómari, bls. 114.

Guðmundur Vilhjálmsson forstjóri, bls. 111.

Guðmundur Þórðarson vélstjóri, bls. 125.

Guðni J. Guðbjartsson stöðvarstjóri, bls. 120.

Guðni Kristjánsson vélstjóri, bls. 275.

Guðni Þ. Sigurðsson húsasmíðameistari, bls. 212.

Guðný Lára Petersen vélstjóri, bls. 158.

Guðný Höskuldsdóttir héraðsdómslögmaður, bls. 274.

- Guðrún Jónsdóttir vefari, bls. 244.
- Guðrún Zöega verkfræðingur, bls. 198.
- Guðsteinn Þorbjörnsson vélstjóri, bls. 275.
- Gunnar Bjarnason skólastjóri, bls. 145, 146, 148, 151 og 152.
- Gunnar Guðjónsson nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.
- Gunnar Ingi Gunnarsson, bls. 203.
- Gunnar S. Gunnarsson skrifstofumaður, bls. 233.
- Gunnar Kristinn Jónsson, bls. 217.
- Gunnar Ólafsson skrifstofumaður, bls. 210.
- Gunnar Rafn Sigurbjörnsson skólastjóri, bls. 173.
- Gunnar Vagnsson fulltrúi, bls. 150.
- Gunnlaugur Briem rafmagnstækni-fræðingur, bls. 76 og 77.
- Gunnlaugur Fossberg vélstjóri, bls. 28, 29, 30 og 75.
- Gylfi Þ. Gíslason ráðherra, bls. 149 og 152.
- Hafliði Hafliðason vélstjóri, bls. 22, 94 og 131.
- Hafliði Jónsson vélstjóri, bls. 94.
- Hafsteinn Bergþórsson vélstjóri, bls. 135.
- Halldór Ásgrímsson ráðherra, bls. 228.
- Halldór Guðbjartsson vélstjóri, bls. 153 og 207.
- Halldór Guðjónsson vélstjóri, bls. 181.

- Halldór Guðmundsson bóndi á Eyjarhólum í Mýrdal, bls. 16.
- Halldór Ibsen skrifstofumaður, bls. 223.
- Halldór Þorláksson vélstjóri, bls. 180.
- Halldóra Bjarnadóttir skólastjóri, bls. 244.
- Hallgrímur Jónsson formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 19, 20, 23, 25, 26, 27, 30, 32, 36, 39, 40, 41, 55, 56, 58, 62, 63, 65, 68, 76, 78, 87, 99, 131, 132, 205, 207 og 217.
- Hallgrímur G. Jónsson sparisjóðstjóri, bls. 132.
- Hallmann S. Sigurðsson vélstjóri, bls. 270.
- Hallvarður Rósinkarsson vélstjóri, bls. 180.
- Hallur Helgason formaður Vélstjórafélags Akureyrar, bls. 244, 245 og 249.
- Hannes Hafstein ráðherra, bls. 13 og 69.
- Hannibal Valdimarsson alþingismaður, bls. 255 og 259.
- Haraldur Andrésen vélstjóri, bls. 38.
- Haraldur Guðmundsson alþingismaður, bls. 46.
- Haraldur Haraldsson nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.
- Haraldur Kristjánsson vélstjóri, bls. 256.
- Haukur Árnason tæknifræðingur, bls. 159.
- Haukur Gíslason vélstjóri, bls. 286.
- Haukur Guðmundsson stýrimaður, bls. 116.
- Haukur Magnússon sjómaður, bls. 179.

Hálfván Hálfvánarson framkvæmdastjóri, bls. 258.

Helgi Hermann Eiríksson skólastjóri, bls. 75.

Helgi Elísson vélstjóri, bls. 286.

Helgi Hannesson vélstjóri, bls. 256.

Helgi Jónsson lögfræðingur, bls. 132.

Helgi Kristjánsson vélstjóri, bls. 177.

Helgi Laxdal formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 198, 215, 218, 222, 223, 225, 226, 227, 230 og 233.

Helgi Magnússon vélstjóri, bls. 28.

Helgi Pálsson útgerðarmaður, bls. 238.

Helgi Þorleifsson vélstjóri, bls. 256.

Hermann Erlendsson vélstjóri, bls. 253.

Hermann Jónasson ráðherra, bls. 109 og 184.

Henry Hálfvánarson framkvæmdastjóri Slysavarnafélags Íslands, bls. 136.

Hinrik Jónsson bæjarstjóri, bls. 229.

Hjalti Steinþórsson hæstaréttarlögmaður, bls. 226 og 227.

Hjálmar Baldursson vélstjóri, bls. 207.

Hjálmar Jónsson vélstjóri, bls. 279.

Hjálmar Kristinsson útgerðarmaður, bls. 167.

Hjörtur Þórðarson, bls. 217.

Humbersin, franskur uppfinningamaður, bls. 144.

Huygens, hollenskur uppfinningamaður, bls. 144.

Húnbogi Þorkelsson vélstjóri, bls. 275.

Hörður Ólafsson vélstjóri, bls. 270.

Höskuldur Ágústsson vélstjóri, bls. 121.

Höskuldur Á. Höskuldsson vélstjóri, bls. 65.

Ingi Sveinsson nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.

Ingibergur Jónsson vélstjóri, bls. 275.

Ingimar Óskarsson ritstjóri, bls. 217.

Ingimundur Pétursson vélstjóri, bls. 104.

Ingólfur S. Ingólfsson formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 23, 193, 195, 200, 208, 210, 214, 220 og 222.

Ingólfur Jónsson skrifstofumaður, bls. 103.

Ingólfur Nielsson vélstjóri, bls. 179.

Ingólfur Pétursson sjómaður, bls. 180.

Ingvar Ásmundsson skólameistari, bls. 159.

Ingvar Gíslason ráðherra, bls. 159.

Ingvar Guðjónsson útgerðarmaður, bls. 236 og 238.

Ingvar Guðjónsson vélstjóri, bls. 253.

Ísak J. Ólafsson skrifstofumaður, bls. 218.

Ísleifur Magnússon vélstjóri, bls. 276.

J. A. Sveinsson vélstjóri, bls. 25

Jafet Hjartarson vélstjóri, bls. 65.

Jakob Bjarnason vélstjóri, bls. 12 og 19.

Jakob Daníelsson vélstjóri, bls. 180.

Jakob Gíslason, rafmagnsverkfræðingur, bls. 77

Jens Hinriksson vélstjóri, bls. 217.

Jessen, H. J., vélsmiður, bls. 252.

Jessen, M. E., skólastjóri, bls. 17, 50, 67, 69, 70, 71 75, 76, 135 og 146.

Jóhann Björnsson vélstjóri, bls. 275.

Jóhann Guðmundsson vélstjóri, bls. 179.

Jóhann Guðmundsson vélstjóri, bls. 202 og 204.

Jóhann M. Guðmundsson vélstjóri, bls. 256 og 259.

Jóhann D. Sigurðsson vélstjóri, bls. 270.

Jóhann Gíslason vélstjóri, bls. 207.

Jóhann Gunnarsson stöðvarstjóri, bls. 60.

Jóhann Jónsson vélstjóri, bls. 207.

Jóhann Jósefsson alþingismaður, bls. 139.

Jóhann Sveinbjörnsson, bls. 219.

Jóhanna Fossberg, formaður Keðjunnar, bls. 33.

Jóhanna Eyjólfsdóttir skrifstofumaður, bls. 217 og 218.

Jón Árnason formaður Vélstjórafélags Akureyrar, bls. 243.

- Jón Ásgeirsson vélstjóri, bls. 65.
- Jón Bjarnason vélstjóri, bls. 180.
- Jón Egilsson vélstjóri, bls. 256.
- Jón Guðmundsson vélstjóri, bls. 207.
- Jón Hinriksson vélstjóri, bls. 235, 240 og 245.
- Jón Hjaltsted vélstjóri, bls. 156, 189 og 219.
- Jón Hróbjartsson vélstjóri, bls. 27.
- Jón H. Jóhannsson vélstjóri, bls. 181.
- Jón Jóhannesson vélstjóri, bls. 270
- Jón Jónsson vélstjóri, bls. 43.
- Jón Jónsson vélstjóri, bls. 275.
- Jón Guðmundur Jónsson vélstjóri, bls. 253.
- Jón Júlíusson stjórnarmaður í Sparisjóði vélstjóra, bls. 132 og 215.
- Jón Lárusson vélstjóri, bls. 177 og 180.
- Jón Magnússon skrifstofumaður, bls. 220.
- Jón Ófeigsson kennari, bls. 75.
- Jón Ólafsson skrifstofumaður, bls. 194 og 195.
- Jón Kr. Ólsen formaður Vélstjórafélags Suðurnesja, bls. 230, 269 og 270.
- Jón Pétursson vélstjóri, bls. 46, 152, 153 og 189.
- Jón Sigurðsson formaður Sjómannasambands Íslands, bls. 190.

Jón Sigurðsson forseti, bls. 13.

Jón Sigurðsson hafnsögumaður, bls. 115.

Jón Sigurðsson ráðherra, bls. 228.

Jón Sigurðsson starfsmaður Fiskifélagsins, bls. 245.

Jón G. Sigurgeirsson vélstjóri, bls. 253.

Jón G. Sólnes bankastjóri, bls. 202 og 203.

Jón Steinason vélstjóri, bls. 19.

Jón Örn Yngvarsson nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.

Jón Þorsteinsson alþingismaður, bls. 150 og 152.

Jón M. Þorvaldsson stýrimaður, bls. 116.

Jónas Haraldsson skrifstofustjóri, bls. 220 og 223.

Jónas Jónsson ráðherra, bls. 75.

Jónas Jónsson vélstjóri, bls. 245.

Jónas Pálsson vélstjóri, bls. 77.

Jónas Sigurðsson skólastjóri, bls. 220.

Jónína Loftsdóttir formaður Keðjunnar, bls. 133 og 134.

Jósafat Hinriksson vélvirki, bls. 210.

Jósep Eggertsson vélstjóri, bls. 78.

Júlíus Björnsson kennari, bls. 145.

Júlíus Ingibergsson vélstjóri, bls. 277.

- Júlíus Kr. Ólafsson vélstjóri, bls. 27, 32, 75, 77, 78, 94, 101, 207 og 217.
- Júlíus Snorrason vélstjóri, bls. 277.
- Jörgensen, Carsten, vélstjóri, bls. 68.
- Karl Brynjólfsson vélstjóri, bls. 28.
- Karl Guðjónsson alþingismaður, bls. 184.
- Karl Stefánsson vélstjóri, bls. 140, 176 og 207.
- Karolína Guðmundstóttir ritari Keðjunnar, bls. 33.
- Kjartan Jónasson vélstjóri, bls. 275.
- Kjartan P. Kjartansson endurskoðandi, bls. 210.
- Kjartan Ólason formaður Vélstjórafélags Keflavíkur, bls. 263 og 266.
- Kjartan Sigurðsson vélstjóri, bls. 270.
- Kjartan Thors framkvæmdastjóri, bls. 137.
- Kjartan T. Örvar vélstjóri, bls. 25, 65 og 83.
- Kári Guðbrandsson vélstjóri, bls. 189.
- Knud Zimsen verkfræðingur, bls. 68.
- Kock, C. P. A., skipaútgerðarmaður, bls. 11.
- Kolbeinn Brynjólfsson vélstjóri, bls. 255.
- Kornelíus Sigmundsson byggingameistari, bls. 139.
- Kristinn Guðmundsson skrifstofumaður, bls. 131.
- Kristinn D. Guðmundsson formaður Vélstjórafélags Ísafjarðar, bls. 256.

Kristinn Gunnarsson deildarstjóri, bls. 220.

Kristinn J. Helgason vélstjóri, bls. 235.

Kristján Aðalsteinsson skipstjóri, bls. 161.

Kristján Þór Birgisson skrifstofumaður, bls. 194 og 195.

Kristján Bjarnason vélstjóri, bls. 253.

Kristján Guðmundsson útgerðarmaður, bls. 167.

Kristján Guðmundsson vélstjóri, bls. 263.

Kristján Hafliðason vélstjóri, bls. 189.

Kristján Fr. Hagalínsson vélstjóri, bls. 125.

Kristján Jóhannesson vélstjóri, bls. 130.

Kristján Jónasson vélstjóri, bls. 275.

Kristján Kristjánsson formaður Vélstjórafélags Akureyrar, bls. 238 og 239.

Kristján Kristjánsson vélstjóri, bls. 256 og 260.

Kristján Ragnarsson framkvæmdastjóri, bls. 195.

Kristján Fr. Sigurjónsson vélstjóri, bls. 51.

Kristján Steinsson Sparisjóði vélstjóra, bls. 132.

Kristjón S. Sigurjónsson vélstjóri, bls. 275.

Langen, Eugen, verkfræðingur, bls. 144.

Lárus Bjarnason alþingismaður, bls. 67.

Lárus Jóhannesson hæstaréttardómari, bls. 131.

Leniors, Etienne, franskur uppfinningamaður, bls. 144.

Leó Guðmundsson sjómaður, bls. 237.

Loftur Ólafsson vélstjóri, bls. 131 og 210.

Logi Einarsson sáttasemjari, bls. 199.

Lúðvík Jósepsson ráðherra, bls. 282.

Lúther Grímsson vélstjóri, bls. 145, 146, 176 og 207.

Magnús Daðason vélstjóri, bls. 19.

Magnús Eiríksson vélstjóri, bls. 181.

Magnús Eiríksson vélstjóri, bls. 253.

Magnús Einarsson bóndi á Hvilft, bls. 13.

Magnús Guðbjartsson vélstjóri, bls. 30.

Magnús Guðmundsson ráðherra, bls. 46.

Magnús Jóhannesson skrifstofumaður, bls. 223.

Magnús Jónsson vélstjóri, bls. 51 og 207.

Magnús B. Karlsson vélstjóri, bls. 269 og 270.

Magnús J. Magnússon vélstjóri, bls. 153.

Marínó Júlíusson vélstjóri, bls. 275.

Markús Jónsson vélstjóri, bls. 275.

Marteinn Kristjánsson vélstjóri, bls. 116.

Marteinn Sigurðsson vélstjóri, bls. 269 og 270.

- Matthías Guðmundsson véltæknifræðingur, bls. 60.
- Margrét Gísladóttir ritstjóri, bls. 218.
- María Jónsdóttir, bls. 224.
- Már Elísson skrifstofustjóri, bls. 156.
- Nielsen, Jörgen, starfsmaður mótörverksmiðju, bls. 15.
- Níelsen, Sophus, kaupmaður, bls. 15.
- Oddgeir Þórarinsson vélstjóri, bls. 279.
- Oddur Dagbjartsson vélstjóri, bls. 160.
- Oddur Valentínusson verslunarmaður, bls. 73.
- Ole Andreason vélstjóri, bls. 38.
- Orri Jónsson vélstjóri, bls. 198.
- Ólafur Ásgeirsson skólameistari, bls. 159.
- Ólafur Davíðsson ráðuneytisstjóri, bls. 196.
- Ólafur Einarsson vélstjóri, bls. 164.
- Ólafur Eiríksson vélstjóri, bls. 125.
- Ólafur Finnson vélstjóri, bls. 270.
- Ólafur Guðmundsson vélstjóri, bls. 235.
- Ólafur Jónsson formaður Rafvirkjafélagsins, bls. 77.
- Ólafur Jónsson vélstjóri, bls. 13, 19, 38, 57, 58 og 68.
- Ólafur Kærnested verkamaður hjá Milljónafélaginu, bls. 17.

Ólafur Magnússon vélstjóri, bls. 275.

Ólafur Ólafsson vélvirki, bls. 115.

Ólafur St. Ólafsson forstjóri, bls. 60.

Ólafur Sveinsson vélfræðiráðunautur, bls. 12, 48, 50, 68, 69, 71, 72, 73, 74 og 142.

Ólafur Thors ráðherra, bls. 284.

Ólafur Torfason vélstjóri, bls. 125.

Ólafur Þórðarson útgerðarstjóri, bls. 115 og 116.

Óskar Eyjólfsson vélstjóri, bls. 275.

Óskar Jónsson vélstjóri, bls. 181.

Óskar Sigurgeirsson vélsmiður, bls. 235.

Páll Ásmundsson verkamaður hjá Milljónafélaginu, bls. 17.

Páll Guðmundsson skipstjóri, bls. 272.

Páll Halldórsson skólastjóri, bls. 69 og 76.

Páll Indriðason vélstjóri, bls. 125.

Páll Jónatansson vélstjóri, bls. 235.

Páll Pálmason vélstjóri, bls. 145 og 146.

Páll Scheving formaður Vélstjórafélags Vestmannaeyja, bls. 275, 276, 281 og 283.

Páll Vatnsdal vélstjóri, bls. 240, 245 og 267.

Pálmi Loftsson forstjóri, bls. 53 og 183.

Pétur Benediktsson sendiherra, bls. 91.

Pétur Guðmundsson vélstjóri, bls. 12.

Pétur Jóhannsson vélstjóri, bls. 27.

Pétur Jónsson nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.

Pétur Ottesen alþingismaður, bls. 139.

Pétur Sigurðsson vélstjóri, bls. 181.

Poulsen, F. W., verslunarmaður, bls. 30.

Priestley, Thomas, vélstjóri, bls. 13.

Rafn Sveinbjörnsson vélstjóri, bls. 252.

Rannveig Rist forstjóri, bls. 158.

Rasmussen, Karl Åge, vélstjóri, bls. 71.

Reynir Vilhjálmsson landslagsarkitekt, bls. 216.

Rúdólf Ásgeirsson vélstjóri, bls. 229.

Rögnvaldur Sigurjónsson vélstjóri, bls. 270.

Samúel Jón Guðmundsson vélstjóri, bls. 217.

Dr. Schmidt, Willi, verkfræðingur, bls. 148.

Sigmundur Guðmundsson vélstjóri, bls. 259.

Sigríður Pálsdóttir gjaldkeri Keðjunnar, bls. 33.

Sigrún Pálsdóttir sagnfræðingur, bls. 11.

Sigtryggur Guðmundsson vélsmiður, bls. 71.

Sigtryggur Guðmundsson vélstjóri, bls. 253.

- Sigurbjarni Guðnason vélstjóri, bls. 19, 27 og 28.
- Sigurbjörn Ástvaldur Gíslason kennari, bls. 70.
- Sigurbjörn Halldórsson vélstjóri, bls. 180.
- Sigurður Árnason vélstjóri, bls. 19.
- Sigurður Bjarnason útgerðarmaður, bls. 238.
- Sigurður Eggerz ráðherra, bls. 69.
- Sigurður Einarsson vélstjóri, bls. 275.
- Sigurður Eiríksson sjómaður, bls. 87.
- Sigurður Guðjónsson vélstjóri, bls. 180.
- Sigurður Guðmundsson húsameistari, bls. 136.
- Sigurður Haraldsson vélstjóri, bls. 94.
- Sigurður Helgason vélstjóri, bls. 263.
- Sigurður Hlíðar alþingismaður, bls. 249.
- Sigurður Ólafur Jónsson kennari, bls. 169.
- Sigurður Kristjánsson vélstjóri, bls. 177.
- Sigurður Lárusson, bls. 272.
- Sigurður Möller vélstjóri, bls. 104.
- Sigurður Ólafsson vélstjóri, bls. 207.
- Sigurður Pétursson formaður Vélstjórafélags Ísafjarðar, bls. 252, 253 og 254.
- Sigurður Sigurðsson skipstjóri, bls. 91.

Sigurður Sigurðsson vélstjóri, bls. 181.

Sigurður G. Sigurðsson vélstjóri, bls. 121.

Sigurður Gunnar Sigurðsson vélstjóri, bls. 121.

Sigurður Hj. Sigurðsson vélstjóri, bls. 253 og 259.

Sigurður Sigurjónsson vélstjóri, bls. 281.

Sigurður Stefánsson formaður Verkalýðsfélagsins Jötuns, bls. 284.

Sigurjón Jónsson formaður Félags járníðnaðarmanna, bls. 119.

Sigurjón Kristjánsson vélstjóri, bls. 19, 32, 39, 40, 49, 56, 57 og 68.

Sigurjón Á. Ólafsson alþingismaður, bls. 133, 137 og 143.

Sigurjón Valdimarsson ritstjóri, bls. 218.

Sigurlaugur Guðbjartsson vélstjóri, bls. 243.

Sigurvin Pálsson vélstjóri, bls. 269.

Skarphéðinn Fr. Jónsson vélstjóri, bls. 180.

Skarphéðinn Þórólfsson vélstjóri, bls. 176.

Skúli Einarsson vélstjóri, bls. 30.

Snorri Stefánsson verksmiðjustjóri, bls. 60.

Stefán Jóhannsson, bls. 144.

Stefán Jónsson vélstjóri, bls. 181.

Stefán Jónasson útgerðarmaður, bls. 236 og 238.

Stefán Ólafsson vélstjóri, bls. 275.

Stefán Jóhann Stefánsson ráðherra, bls. 255.

Steingrímur Aðalsteinsson alþingismaður, bls. 143 og 249.

Steingrímur Arnar formaður Vélstjórufélags Vestmannaeyja, bls. 275.

Steingrímur Hermannson ráðherra, bls. 228.

Steingrímur Jónsson rafmagnstjóri, bls. 76.

Stígur Guðjónsson vélstjóri, bls. 253.

Sveinbjörn Egilsson ráðunautur, bls. 71.

Sveinbjörn Hjálmarsson vélstjóri, bls. 285.

Sveinn Axelsson vélstjóri, bls. 112.

Sveinn Björnsson forseti, bls. 224.

Sveinn Björnsson verkfræðingur, bls. 133.

Sveinn Gíslason vélstjóri, bls. 285.

Sveinn Jónatansson vélstjóri, bls. 275.

Sveinn Jónsson vélstjóri, bls. 156, 176, 207, 280.

Sveinn Kragh vélstjóri, bls. 121.

Sveinn Kristjánsson vélstjóri, bls. 270.

Sveinn Á. Sigurðsson vélstjóri, bls. 207.

Sveinn Sveinsson sjómaður, bls. 91.

Sveinn Sveinsson vélstjóri, bls. 207.

Sveinn Þorbergsson vélstjóri, bls. 186, 189, 191, 210 og 250.

- Svendsen, Carl, vélamaður, bls. 12.
- Sæmundur Ingólfsson vélstjóri, bls. 112.
- Sævar Örn Kristjánsson vélstjóri, bls. 229 og 233.
- Sævar Sæmundsson vélstjóri, bls. 286.
- Sörensen, G.W., vélstjóri, bls. 30.
- Tómas Guðjónsson vélstjóri, bls. 23, 103, 112, 131, 132, 207, 208 og 210.
- Tómas Jónsson borgarritari, bls. 28.
- Tómas E. Magnússon vélstjóri, bls. 253.
- Torfi Ásgeirsson hagfræðingur, bls. 107 og 114.
- Torfi Hjartarson ríkissáttasemjari, bls. 112.
- Trausti Ingólfsson vélstjóri, bls. 207.
- Trausti Óskarsson vélstjóri, bls. 270.
- Tryggvi Guðmundsson vélstjóri, bls. 104.
- Tryggvi Gunnarsson, bls. 140.
- Tryggvi Gunnarsson formaður Vélstjórafélags Vestmannaeyja, bls. 275 og 283.
- Tryggvi Helgason formaður Sjómannafélags Eyjafjarðar, bls. 238.
- Tryggvi Jóhannsson nemi í Landsmiðjunni, bls. 87.
- Tryggvi Ófeigsson útgerðarmaður, bls. 124.
- Tryggvi Sigurðsson vélstjóri, bls. 285.
- Tryggvi Þórhallsson ráðherra, bls. 60.

- Ungerskov, Peter R., skipstjóri, bls. 68.
- Valdimar Árnason vélstjóri, bls. 28.
- Valdimar Guðnason vélstjóri, bls. 177.
- Valdimar Indriðason framkvæmdastjóri, bls. 146.
- Valdimar Tómasson aðstoðarféhirðir, bls. 132.
- Valgeir Ólafsson vélstjóri, bls. 275.
- Valtýr Guðjónsson rafveitustjóri, bls. 267.
- Vigfús Einarsson skrifstofustjóri, bls. 49.
- Vigfús Sigurgeirsson ljósmyndari, bls. 83.
- Vigfús Vigfússon vélstjóri, bls. 249.
- Viggó B. Bergsveinsson vélstjóri, bls. 253.
- Viggó Guðbrandsson vélstjóri, bls. 240.
- Viggó Jessen véltæknifræðingur, bls. 60 og 115.
- Viggó Maack verkfræðingur, bls. 111 og 156.
- Víðar Már Matthíasson héraðsdómslögmaður, bls. 274.
- Víðir Sigurjónsson skrifstofumaður, bls. 223.
- Vilmundur Guðbrandsson vélstjóri, bls. 179.
- Yardling, W. H., vélstjóri, bls. 13.
- Þóra Pétursdóttir, bls. 11.
- Þórður Gröndal skrifstofumaður, bls. 156.

Þórður Runólfsson öryggismálafulltrúi, bls. 60, 145 og 146.

Þórður Þórðarson vélsmiður, bls. 71.

Þorgeir Pálsson framkvæmdastjóri, bls. 91.

Þorgrímur Stefánsson kennari, bls. 159

Þórhallur Jónsson vélstjóri, bls. 237.

Þorkell Helgason stærðfræðingur, bls. 196.

Þorkell Sigurðsson vélstjóri, bls. 55, 131 og 210.

Þorleifur Þorsteinsson vélstjóri, bls. 260.

Þorsteinn Árnason framkvæmdastjóri Vélstjórafélags Íslands, bls. 22, 23, 27, 40, 46, 55, 56, 63, 78, 83, 91, 94, 135, 142, 145, 146, 205, 207 og 217.

Þorsteinn Einarsson vélstjóri, bls. 276.

Þorsteinn Finnbogason vélstjóri, bls. 253.

Þorsteinn Jónsson útgerðarmaður, bls. 16.

Þorsteinn Jónsson ættfræðingur, bls. 217.

Þorsteinn Kragh, bls. 272.

Þorsteinn Loftsson vélfræðiráðunautur, bls. 25, 30, 46, 51, 75, 78, 83, 139, 141, 143, 145, 146, 248 og 249.

Þorsteinn Pálsson ráðherra, bls. 195 og 229.

Þorsteinn Stefánsson vélstjóri, bls. 275.

Þorsteinn Þorleifsson bóndi í Kjörvogi, bls. 13.

Þorsteinn Þórðarson, bls. 263.

Þorsteinn Þórðarson, bls. 270.

Þór Birgir Þórðarson vélstjóri, bls. 23, 125, 189 og 207.

Þórarinn Gunnlaugsson vélstjóri, bls. 285.

Þórarinn Kristjánsson vélstjóri, bls. 179.

Þóroddur Ólafsson vélstjóri, bls. 275.

Þráinn Sigtryggsson vélstjóri, bls. 145.

Þrándur Rögnvaldsson vélstjóri, bls. 201.

Örn Friðriksson formaður Félags járníðnaðarmanna, bls. 233.

Örn Steinsson formaður Vélstjórafélags Íslands, bls. 111, 121, 125, 130, 145, 151, 153, 189, 200 og 210.

Össur Skarphéðinsson ráðherra, bls. 228.

Heimildaskrá (prentaðar heimildir)

Aðalgeir Kristjánsson og Gísli Ágúst Gunnlaugsson,
„Félags- og hagþróun á Íslandi“, *Saga*, 28. árg., bls. 7–62.

Agnar Klemens Jónsson, „Fánatakan í Reykjavíkurhöfn 1913“, *Saga* II, (1954–1958, bls. 230–255)

Alf Jörgensen, „Gufuvélar gegn hreyfivélum í fiskibáta“, *Ægir*, 11.–12. tbl. 3. árg., bls. 88–90.

Alþingistíðindi, 1900–2006.

Arna Björg Bjarnadóttir, *Samfélagið við Sog*, (óbirt MA ritgerð), bls. 45–46.

Axel Kristjánsson, „Frystitækni og frystihús“, *Ægir*, 11. tbl. 31. árg., bls. 232–238.

Ágúst Guðmundsson, G. J. Fossberg og Þorsteinn Árnason, „Undanþágurnar og vélstjórastéttin“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 7. árg., bls. 40–74.

Árni Gíslason, *Gullkistan, endurminningar Árna Gíslasonar um fiskveiðar við Ísafjarðardjúp árin 1919–1880*, Rvík, 1980.

Ásgeir Jakobsson, *Kastað í Flóanum: upphaf togveiða við Ísland og sagan af Coot*, Rvík, 1966.

Ásgeir Jakobsson, *Siglingasaga sjómannadagsráðs*, Rvík, 1988.

Ásgeir Sigurðsson, „Árásin á Súðina“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6.–7. tbl. 5. árg., bls. 159–162.

Ásgeir Sigurðsson, „F.F.S.Í. 20 ára. Brot úr þróunarsögu samtakanna“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 1. tbl. 19. árg., bls. 1–3.

Ásgeir Sigurðsson, „Kafbátur sökkvir Goðafossi í Faxaflóa“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 11.–12. tbl. 6. árg., bls. 286–290.

Bernharð Haraldsson, Mótorfræði og vélstjórn, *Súlur*, 41. árg. 2002, bls. 3–26.

Bjarni Guðmarsson, *Saga Keflavíkur 1920–1949*, Reykjanesbær, 1999.

Bogi Ólafsson, „Eftirminnileg sjóferð“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 5.–6. tbl. 50. árg., bls. 46–50.

Daníel G. Guðmundsson, „Drög að sögu Mótorvéltjórafélags Íslands“, *Véltjóratal 1911–1972*, Rvík, 1974, bls. 18–21.

Einar S. Jóhannesson, Magnús Guðbjartsson og Þorsteinn Loftsson, „Frumvarp og greinargerð styrktarmálanefndar V.S.F.Í.“, *Ársrit Véltjórafélags Íslands*, 1931, 1. tbl. 6. árg., bls. 76–84.

Elísabet Þorgeirsdóttir, „Sparisjóður véltjóra stækkar við sig“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 9.–10. tbl. 44. árg., bls. 59.

Eyjólfur Jónsson, „Vélbátasmíðar í Önundarfirði“, *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga*, (36), bls. 82–87.

Friðgeir Grímsson, *Öryggiseftirlit ríkisins 50 ára*, án útgáfustaðar og útgáfuárs.

Friðrik G. Olgeirsson, *Saga Félags járníðnaðarmanna 1920–2006*, Akureyri, 2010.

Friðrik V. Ólafsson, „Sjómannaskólinn“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 6.–8. tbl. 12. árg., bls. 140–141.

Friðrik Steinsson, „Námskeið í siglingafræði“, *Ægir*, 3. tbl. 12. árg., bls. 24–25.

Franz Gíslason, *Véltjórarmenntun á Íslandi 1915–1990*, Rvík, 1990.

Grímur Gíslason, *Véltjórafélag Vestmannaeyja 50 ára*, Vestmannaeyjar, 1989.

Guðbrandur Jónsson, „Sjórinn gaf og ... sjórinn tók“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 3. tbl. 3. árg., bls. 2–14.

Guðjón Ármann Eyjólfsson, „Gjöf til bókasafns Sjómannaskólans“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 4. tbl. 52. árg., bls. 52.

Guðmundur G. Hagalín, *Í kili skal kjörviður*, Akureyri, 1957.

Guðmundur Jónsson, „Skýrsla um vélfræðinámskeið sem haldið var á Ísafirði veturinn 1931“, *Ægir*, 12. tbl. 24. árg., bls. 243–244.

Guðmundur Pétursson, „Hvernig fáum við fleiri véltjóraefni?“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 4. tbl. 25. árg., bls. 108–109.

Guðni J. Guðbjartsson, „Sólarhringur við Sog“, *Raftýran*, 1. tbl. 2. árg., bls. 13.

Gunnar Á. Gunnarsson, „Ísland og Marshalláætlunin 1948–1953“, *Saga*, 31. árg., bls. 85–130.

Gunnar M. Magnús, *Járnsíða, járníðnaðarmenn á Íslandi*, Rvík, 1954.

Hallgrímur Gíslason, *Klénsmiðurinn á Kjörvogi Þorsteinn Þorleifsson*, Akureyri, 2014.

Hallgrímur Jónsson, „Dvalarheimili aldraðra sjómanna“, *Sjómannadagsblaðið*, 1. tbl. 9. árg., bls. 21–22.

Hallgrímur Jónsson, „Fræðslumál vélstjórnarmanna“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 1.–2. tbl. 24. árg., bls. 32–33.

Hallgrímur Jónsson, „Hverju vilja menn fórna?“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 5. árg., bls. 31–42.

Hallgrímur Jónsson, „Norður með landi“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6.–7. tbl. 1. árg., bls. 18–21.

Hallgrímur Jónsson, „Skemmtiferð að Laugarvatni“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 9. árg., bls. 129–134.

Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1928“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 4. árg., bls. 27–40.

Hallgrímur Jónsson, „Skýrsla um starfsemi Vélstjórafélags Íslands árið 1931–32“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 7. árg., bls. 5–21.

Hallgrímur Jónsson, „Stéttvísi“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 6. árg., bls. 3–9.

Hallgrímur Jónsson, „Vélamenning og vélfræðinám“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 4. tbl. 7. árg., bls. 73–77.

Heimir Þorleifsson, *Póstsaga Íslands 1776–1873*, Rvík, 1996.

Helgi Skúli Kjartansson, *Ísland á 20. öld*, Rvík, 2002.

Henry Hálfðánarson, „Hvernig á nýi Sjómannaskólinn að vera?“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 5. tbl. 4. árg., bls. 19–20.

Höf. ókunnur, „Frétt frá Vélskóla Íslands“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 9. tbl. 39. árg., bls. 319.

- Höf. ókunnur, „Gufumótor. Uppgötvun Ellehammers“, *Ægir*, 8.–9. tbl. 11. árg., bls. 142–143.
- Höf. ókunnur, „Hallveig Fróðadóttir“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 4. tbl. 11. árg., bls. 86.
- Höf. ókunnur, „Kjörin alltof léleg“, Viðtal við Helga Laxdal.
Sjómannaþlaðið Víkingur, 1.–2. tbl. 46. árg., bls. 10–13.
- Höf. ókunnur, „Kæliskipið Foldin“, *Ægir*, 11.–12. tbl. 40. árg., bls. 321.
- Höf. ókunnur, „Kæliskipið Vatnajökull“, *Ægir*, 10. tbl. 40. árg., bls. 270–272.
- Höf. ókunnur, Lög um vélstjóranám“, *Ægir*, 10. tbl. 59. árg., bls. 181–184.
- Höf. ókunnur, „Morgunstund í Vélskólanum“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 5. tbl. 30. árg., bls. 154–155.
- Höf. ókunnur, „Mótorafið í þjónustu fiskimanna“, *Ægir*, 2. tbl. 1. árg., bls. 13–14.
- Höf. ókunnur, „Mótorbátaútvegurinn á Íslandi 25 ára. 1927–1902“, *Ægir*, 11. tbl. 20. árg., bls. 233–256.
- Höf. ókunnur, „Námskeið í vökvatæknibúnaði“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 5. tbl. 31. árg., bls. 165.
- Höf. ókunnur, „Nýtt hraðfrystihús í Reykjavík“, *Ægir*, 5. tbl. 39. árg., bls. 142.
- Höf. ókunnur, „Sjómannaskólinn nýi vígður“, *Ægir*, 9.–10. tbl. 38. árg., bls. 179–180.
- Höf. ókunnur, „Skólamál vélstjóra“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 1.–2. tbl. 14. árg., bls. 46.
- Höf. ókunnur, „Skólar sjómanna“, *Ægir*, 6.–7. tbl. 37. árg., bls. 158–159.
- Höf. ókunnur, „Skólaslit Vélskóla Íslands“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 5. tbl. 40. árg., bls. 201–202.
- Höf. ókunnur, „Strandvarnarskipið *Ægir*“, *Ársrit Vélstjórafélags Íslands*, 1. tbl. 4. árg., bls. 86–87.
- Höf. ókunnur, „Tölvukennsla hafin í Stýrimannaskólanum og Vélskólanum“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 4. tbl. 45. árg., bls. 53–54.
- Höf. ókunnur, „Vélskóla Íslands sagt upp“, *Ægir*, 10. tbl. 67. árg., bls. 194–195.
- Höf. ókunnur, „Vélskóli Íslands“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 9.–10. tbl. 30. árg., bls. 306–307.

Höf. ókunnur, „Vélsmiðjan Héðinn Þrítug“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 11.–12. tbl. 14. árg., bls. 272–275.

Höf. ókunnur, „Vélstjóranámskeið í Vestmannaeyjum árið 1937“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1975, bls. 77.

Illugi Jökulsson, „Ég er bara vélstjóri“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 11.–12. tbl. 47. árg., bls. 9–10.

Jón Einarsson, „Um vélstjóramenntun“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1966.

Jón Einarsson, „Vélskóli Íslands í Vestmannaeyjum“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 5. tbl. 31. árg., bls. 153.

Jón A. Espólín, „Skýrsla til Fiskifélags Íslands, Reykjavík“, *Ægir*, 6. tbl. 15. árg., bls. 75–77.

Jón S. Espólín, „Mótornámskeið á Ísafirði“, *Ægir*, 12. tbl. 16. árg., bls. 186–187.

Jón Páll Halldórsson, „Vélsmiðjur á Ísafirði fyrstu fimm áratugi þessarar aldar“, *Ársrit Sögufélags Ísafirðinga*, (28), bls. 7–38.

Jón Hjaltason, *Undir straumhvörfum. Saga Fiskifélags Íslands í hundrað ár 1911–2011*, Akureyri, 2011.

Jón Kr. Ísfeld, „Sjómannaskólinn“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 5. tbl. 12. árg., bls. 111–112.

Jón Ingi Sigurðsson, „Vélskólinn skólaárið 1994–1995“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1995, bls. 43–44.

Jón Þ. Þór, *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna, IV 1921–1945, Ísafjörður*, 1990.

Jón Þ. Þór, „Vélvæðing í íslenskum atvinnuvegum í upphafi 20. aldar“, *Iðnbýlting á Íslandi. Umsköpun atvinnulífs um 1940–1880*, Rvík, 1987, bls. 35–43.

Júlíus Kr. Ólafsson, „Styrktarmál“, *Ársrit Vélstjórufélags Íslands*, 1. tbl. 9. árg., bls. 27–37.

Karl B. Stefánsson, „Menntun og réttindi vélstjóra“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 1. tbl. 9. árg., bls. 22–24.

Kjartan Ólafsson, „Firðir og fólk 900–1900“, *Árbók Ferðafélags Íslands*, Rvík, 1999.

Kristján Jóhannesson, „Frá Framhaldsskólanum í Vestmanneyjum“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1983, bls. 102–103.

Kristján Jóhannesson, „Vélskólinn“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1976, bls. 107–110.

Kristján Jóhannesson, „Vélskólinn“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1986, bls. 125–126.

Kristján Jóhannesson, „Vélskólinn“, *Sjómannadagsblað Vestmannaeyja* 1987, bls. 73.

Kristmundur Bjarnason, *Saga Dalvíkur*, II. bindi, Dalvík, 1981.

Ólafur Einarsson, „Í Stykkishólmi 1925“, *Ægir*, 6. tbl. 18. árg., bls. 103–104.

Ólafur Einarsson, „Mótornámskeið í Vestmannaeyjum 1924“, *Ægir*, 6. tbl. 18. árg., bls. 101–103.

Ólafur Sveinsson, „Mótornámskeið á Akureyri 1918“, *Ægir*, 5. tbl. 11. árg., bls. 70–72.

Ólafur Sveinsson, „Mótornámskeið á Ísafirði“, *Ægir*, 11.–12. tbl. 9. árg., bls. 154.

Ólafur Sveinsson, „Mótorskóli“, *Ægir*, 3. tbl. 10. árg., bls. 41–43.

Ólafur Sveinsson, „Námskeið á Siglufirði 1919“, *Ægir*, 6. tbl. 12. árg., bls. 74–75.

Óskar Jónsson, „Vélstjórnarbraut við FS“, *Faxi*, 2. tbl. 48. árg.

Páll Pálsson, „Minningar“, *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga*, (27), bls. 57–68.

Pétur Björnsson, „Sigling í flota (convoy)“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 6.–7. tbl. 2. árg., bls. 8–12.

S. Á. Ó., „Sjómannaskólinn“, *Sjómannadagsblaðið*, 1. tbl. 6. árg., bls. 42–43.

Sigfús Jónsson, *Sjálvarútvegur Íslendinga á 20. öld*. Rvík, 1984.

Sigrún Pálsdóttir, *Þóra biskups og raunir íslenskrar embættismannastéttar 1847–1917*, Rvík, 2010.

Sigurður Pétursson, „Hannibal Valdimarsson“, *Andvari*, 128. árg., bls. 11–87.

Sigurður Pétursson, „Samvinnufélag Ísfirðinga“, *Saga*, 25. árg., bls. 167–194.

Skúli Magnússon, „Úr 50 ára sögu Vélstjórafélags Suðurnesja“, *Faxi*, 2. tbl. 48. árg.

- Sumarliði Ísleifsson, *Í samtök. Saga Alþýðusambands Íslands*, I. bindi, Rvík, 2013.
- Stefán Jóhannsson, „Dísel- eða gufutogarar“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 4. tbl. 10. árg., bls. 93–94.
- Sveinbjörn Egilsson, „Hreyfiafl fyrir báta“, *Ægir*, 7. tbl. 26. árg., bls. 186–187.
- Sveinbjörn Egilsson, „Mótornámskeið“, *Ægir*, 10. tbl. 9. árg., bls. 126–129.
- Sæmundur Bjarnason, „Svipmyndir úr Ögurnesi og Ögurvík“, *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga*, (26), bls. 52–72.
- Th. Ólafsson, „Saga mótora“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 6. tbl. 27. árg., bls. 184–187.
- Tryggvi Emilsson, *Fyrir sunnan*, Rvík, 2015.
- Tryggvi Gunnarsson, „Menntun eða vélfræði“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 6.–7. tbl. 9. árg., bls. 175–176.
- Porkell Sigurðsson, „Dísel- eða gufutogarar“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 7. tbl. 10. árg., bls. 156–157.
- Porkell Sigurðsson, „Orkuverið við Ljósafoos“, *Véltjóraritið*, 11.–12. hefti, 2. árg., bls. 112–117
- Þorsteinn Jónsson, *Aldahvörf í Eyjum*, Vestmannaeyjar, 1958.
- Þorsteinn Loftsson, „Eimskip eða díselvélastípa“, *Ársrit Véltjórafélags Íslands*, 1. tbl. 6. árg., bls. 106–112.
- Þorsteinn Loftsson, „Mótorskipin og véltjórástéttin“, *Sjómannaþlaðið Víkingur*, 3. tbl. 11. árg., bls. 58–61.
- Þorsteinn Loftsson, „Um vélgæslu“, *Ægir*, 6.–7. tbl. 37. árg., bls. 148–153.
- Þór Indriðason, *Hannibal Valdimarsson og samtíð hans*, Rvík, 1990.
- Þór Whitehead, *Ísland í hers höndum*, Rvík, 2002.
- Þórður Runólfsson, „Vélgæsla á landi“, *Ársrit Véltjórafélags Íslands*, 1. tbl. 7. árg., bls. 82–85.
- Véltjórafélag Íslands 50 ára*, ritnefnd Hallgrímur Jónsson, Júlíus Kr. Ólafsson, Þorsteinn Árnason, Rvík, 1958.

Véltjóratal 1911–1972, ritstjóri Óskar Ingimarsson, Rvík, 1974.

Véltjóra- og vélfræðingatal, ritstjórar Franz Gíslason og Þorsteinn Jónsson, Rvík, 1996–1997.

Örn Steinsson, „Að lokinni launadeilu“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 8.–9. tbl. 19. árg., bls. 145–146.

Örn Steinsson, „Kennslumál véltjóra“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 9. tbl. 23. árg., bls. 234–235.

Örn Steinsson, „Sannleikurinn í bátadeilunni“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 1.–2. tbl. 31. árg., bls. 3 og 40–41.

Örn Steinsson, „Sparisjóður véltjóra í nýju glæsilegu húsnæði“, *Sjómannablaðið Víkingur*, 7.–8. tbl. 33. árg., bls. 246–247.

Örn Steinsson, *Sparisjóður véltjóra 25 ára 1961–1986*, Rvík, 1986

Z (dulnefni), „Eimskip eða díselvélskip“, *Ársrit Véltjórafélags Íslands*, 1. tbl. 5. árg., bls. 98–101.

Dagblöð

Ísafold 1874–1929, Reykjavík.

Morgunblaðið 1913–2006, Reykjavík.

Tíminn 1917–1996, Reykjavík.

Vísir 1910–1981, Reykjavík.

Þjóðviljinn 1936–1992, Reykjavík.

Vísað er í einstakar skjallugar heimildir í fullri færslu í tilvísununum neðanmáls á hverri blaðsíðu.

Myndaskrá

Greint er frá varðveislustað myndar og þar á eftir ljósmyndara ef kunnugt er um nafn hans. Ef nafn ljósmyndarans er ekki þekkt, er aðeins getið varðveislustaðar - eða nafns þess sem varðveitir viðkomandi mynd. Helstu skammstafanir á varðveislustöðum:

Þjms.: Myndadeild Þjóðminjasafnsins/Ljósmyndasafn Íslands

Lms. Rv.: Ljósmyndasafn Reykjavíkur

M. Ak.: Minjasafnið á Akureyri

Þjsks.: Þjóðskjalasafn.

Forsíða: Ísleifur Magnússon vélstjóri í Gömlu rafstöðinni við Kirkjuveg 10 í Vestmannaeyjum. Myndin er tekin á fimmta áratugnum. Ljósmyndasafn Vestmannaeyja.

Bls. 11. Árabátar við veiði. Fiskifélag Íslands.

Bls. 12. Langeyri í Álftafirði. Þjms. Lpr./2011-54.

Bls. 13. Björn á Bæ. ATB - 1301. Héraðsskjalasafn Sauðárkróks.

Bls. 14. Vélbáturinn Þjólfur. Þjms. Lpr./5781-43.

Bls. 16. Önundarfjörður. Fiskifélag Íslands.

Bls. 16. Til mótorbátaútgerðar. *Norðurland*, 13. tbl. 10.04. 1915, bls. 42.

Bls. 17. Bygging hafnargarðsins í Reykjavík. Lms. Rv. Jóhann Vilberg Árnason.

Bls. 19. Sigurjón Kristjánsson. Myndasafn VM.

Bls. 19. Sigurbjarni Guðnason. Myndasafn VM.

Bls. 19. Hallgrímur Jónsson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.

Bls. 20. Ólafur Jónsson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.

Bls. 20. Skilvindur í Síldarverksmiðjum ríkisins. Fiskifélagið.

- Bls. 21. Ari Hálfðánarson. Sigurgeir Guðjónsson.
- Bls. 23. Bárugata 9. Myndasafn VM.
- Bls. 24. Hafis. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 25. Forsíða. Ársrit *Véltjórafélags Íslands* 1926. Myndasafn VM.
- Bls. 26. Forsíða. *Víkingurinn - Sjómannablað*, 1. tbl. 1. árg., 1939.
- Bls. 29. 50 ára afmæli Véltjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 30. Magnús Guðbjartsson. Myndasafn VM.
- Bls. 32. Síldarskip. Síldarverksmiðjur ríkisins.
- Bls. 33. Jóhanna Fossberg. Sigríður Jörundsdóttir.
- Bls. 35. Danski fáninn á skipi. Lms. Rv. MAÓ 1600-2. Magnús Ólafsson.
- Bls. 36. Skúli fógeti. Þjms.
- Bls. 37. Gísli Jónsson. Myndasafn VM.
- Bls. 38. Kjarabarátta. Lms. Rv. KAN 2010 30 042 2-2.
- Bls. 40. Véltjórar á gamla Goðafossi. Þjms. Mms-30167.
- Bls. 42. Kyndari við þurrkara. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 43. Forsíða. *Véltjórin - Fréttabréf Málfundafélags véltjóra* í Hafnafirði. Þjsks.
- Bls. 45. Gullfoss. Lms. Rv. MAÓ 79. Magnús Ólafsson.
- Bls. 47. Undanþágur. Símskeyti frá Landssíma Íslands. Þjsks.
- Bls. 48. Útskriftarmynd 1925-1926. Tækniskólinn.
- Bls. 49. Undanþágur. Símskeyti frá Landssíma Íslands. Þjsks.
- Bls. 51. Varðskipið Ægir. Þjms. Lpr./1988-13-10. Ægir I v/s
- Bls. 54. Pressa og mjölsafnari. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 56. Siglt um ófriðarsvæði. Fiskifélagið.
- Bls. 57. Fáni VSFÍ. Myndasafn VM.

- Bls. 58. Yfirvélstjóri í landi. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 59. Fáni Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Ægis. Tækniskólinn.
- Bls. 59. Stofnendur Öldunnar. Tækniskólinn.
- Bls. 60. Guðbjartur Ólafsson. Starfsmannablað Reykjavíkur 01.03.1939, bls. 12.
- Bls. 61. Vélabúnaður í síldarverksmiðju. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 62. Sænska frystihúsið. Lms. Rv. 365 Reykjavík byggingar Sænska frystihúsið 1.
- Bls. 63. Reykháfar. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 64. Magnús Ingibergsson vélstjóri við rafstöð Nathan & Olsen. Lms. Rv. 2010 15 GLE 11. Finnjón Mósesson.
- Bls. 64. Ágúst Guðmundsson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.
- Bls. 65. Bréf frá Rafmagnsveitu Reykjavíkur. Þjms. Vélstjórafélag Íslands. Bréfasafn. B/33, örk 3.
- Bls. 65. Rafveita. Lms. Rv. ÓLM 0220. Ólafur Magnússon.
- Bls. 67. Vélsmiðjan Hamar, 13. júní 1924. Lms. Rv. ÓSG 1917. Óskar Gíslason.
- Bls. 68. M. E. Jessen og fjölskylda. M. Ak.
- Bls. 68. Fánatöku mótmælt í Barnaskólalportinu. Lms. Rv. ÁBS 004 056 1-2.
- Bls. 69. Ólafur T. Sveinsson. Myndasafn VM.
- Bls. 70. Fyrsti árgangur Vélstjóraskóla Íslands. Tækniskólinn.
- Bls. 71. Stýrimannaskólinn við Öldugötu 23. Myndasafn VM.
- Bls. 72. Skýrsla. Ægir, 7. tbl. 7. árg. 1914, bls. 79.
- Bls. 72. Glóðarhausvél. Þjms.
- Bls. 74. Ólgusjór. Sigurgeir Jóhannesson.
- Bls. 75. Gunnlaugur Fossberg. Myndasafn VM.
- Bls. 77. Vélstjórafélag Íslands 25 ára. Myndasafn VM.
- Bls. 78. Bjargmundur Guðmundsson í „Nýju rafstöðinni“ í Hafnarfirði. Lms. Rv. MAÓ 2788. Magnús Ólafsson.

Bls. 80. Nemendur og kennarar í fyrstu rafmagnsdeild Vélskóla Íslands 1936-1937. Tækniskólinn.

Bls. 81. Vélsmiðjan Hamar 1924. Lms. Rv. ÓSG 1918. Óskar Gíslason.

Bls. 82. Vélsmiðjan Hamar, rennibekkur. Lms. Rv. ÓSG 1925. Óskar Gíslason.

Bls. 85. Þýskir kafbátar 1939. Lms. Rv. SKG 1808.

Bls. 86. Ósk um lagfæringar á launum samkvæmt stríðskjörum. Þjsks. Bréfasafn. B/32, örk 3, dagsetning 19. desember 1943.

Bls. 87. Sigurður Eiríksson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.

Bls. 88. Reykjaborg RE 1940. Lms. Rv. AGH SJÓ 106. Guðbjartur Ásgeirsson.

Bls. 90. Breskur skipafloti 1945. Lms. Rv. 2009 42 1. BA Robinson.

Bls. 91. Guðbjartur Guðbjartsson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.

Bls. 93. Súðin. Lms. Rv. VIG 0420. Sigurhans Vignir Einarsson.

Bls. 94. Tundurdufl. Þjms. Lpr./2010-318-1.

Bls. 95. Goðafoss. Lms. Rv. SKG 377. Skafti Guðjónsson.

Bls. 97. Vélstjórar í verksmiðjum. Ásgeir Long.

Bls. 98. Gamli Brúarfoss. Lms. Rv. EYJ 224. Eyjólfur Jónsson.

Bls. 99. Dísilvél á Síldarminjasafninu á Siglufirði. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.

Bls. 99. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands. Þjsks.

Bls. 100. Ingólfur Arnarson RE 201. Lms. Rv. VIG Reykjavík Reykjavíkurhöfn 3. Sigurhans Vignir Einarsson.

Bls. 102. Stimpilklukka. Fiskifélag Íslands.

Bls. 104. Tómas Guðjónsson o.fl. á Gullfossi. Þjms. Lpr./2014-18.

Bls. 105. Krakkar í saltfiskvinnu. Lms. Rv. PTH 025 057 4-2. Pétur Thomsen.

Bls. 106. Reykjavíkurhöfn. Lms. Rv. GRÓ 005 048 2-1.

Bls. 107. Guðmundur Pétursson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.

Bls. 108. Jón forseti við bryggju. Lms. Rv. ALB 006-028-1-2. Jóhann Vilberg Árnason.

- Bls. 109. Egill Hjörvar. Myndasafn VM.
- Bls. 110. Nýr Goðafoss. Lms. Rv. AGH Kaupskip 6x9 9. Guðbjartur Ásgeirsson.
- Bls. 114. Þrjú kaupskip. Lms. Rv. PTH 021 128 1-1. 1955. Pétur Thomsen.
- Bls. 115. Erfiðar aðstæður til sjós. Fiskifélagið.
- Bls. 116. Örn Steinsson. Myndasafn VM.
- Bls. 117. Stjórnstöð Ljósafossvirkjunar. Lms. Rv. ÓLM 0228. Ólafur Magnússon.
- Bls. 118. Rafmagnsmiðstöð SRN. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 119. Elliðaárvirkjun. Lms. Rv. ÓLM 0240. Ólafur Magnússon.
- Bls. 120. Áburðarverksmiðjan í Gufunesi. Þjms. HRB2-305-5. Hjálmar R. Bárðarson.
- Bls. 121. Rafveitan í Elliðaárdal. Lms. Rv. ÓLM 0237. Ólafur Magnússon.
- Bls. 121. Stjórnstöð Elliðaárvirkjunar. Lms. Rv. ÓLM 0771. Ólafur Magnússon.
- Bls. 122. Sogsvirkjanir. Lms. Rv. WIP 001 004 4-2.jpg.
- Bls. 123. Glerárvirkjun. M. Ak. KEA-03313.
- Bls. 124. Skorsteinn Sementsverksmiðjunnar. Lms. Rv. AKO 002 116 2-3. Andrés Kolbeinsson.
- Bls. 127. Gufukatlar. Ásgeir Long.
- Bls. 128. Reim og aflvél á Síldarminjasafninu á Siglufirði. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 129. Keflavíkurflugvöllur. Lms. Rv. SVÞ 001 050 2-3. Sveinn Þormóðsson.
- Bls. 130. Sparisjóður vélstjóra. Safn VM.
- Bls. 131. Sparisjóður vélstjóra, auglýsing. Safn VM.
- Bls. 131. Hallgrímur Jónsson og Jónína Loftsdóttir. Myndasafn VM.
- Bls. 132. Tómas Guðjónsson. Myndasafn VM.
- Bls. 133. Bárugata 11. Myndasafn VM.
- Bls. 133. Nemendur Vélskólans. Lms. Rv. PTH 049 118 1-1. Pétur Thomsen.
- Bls. 135. Útskriftarmynd Vélskólans 1937-1938. Tækniskólinn.

- Bls. 136. M. E. Jessen. Myndasafn VM.
- Bls. 136. Ásgeir Sigurðsson. Myndasafn VM.
- Bls. 137. Sjómannadagurinn 4. júní 1944. Lms. Rv. KAN 2004 27 1314. Karl Christian Nielsen.
- Bls. 138. Sjómannaskólinn fullbyggður. Lms. Rv. VIG Skólar Sjómannaskólinn 1.
- Bls. 140. Mótornámskeið 1944-1945. Myndasafn VM.
- Bls. 143. Þorsteinn Loftsson. Myndasafn VM.
- Bls. 143. Þorsteinn Árnason. Myndasafn VM.
- Bls. 144. Lúther Grímsson. Myndasafn VM.
- Bls. 145. Júlíus Björnsson. Myndasafn VM.
- Bls. 145. Þórður Runólfsson. Myndasafn VM.
- Bls. 145. Gunnar Bjarnason. Myndasafn VM.
- Bls. 146. Þráinn Sigtryggsson. Myndasafn VM.
- Bls. 146. Eyþór Þórðarson. Myndasafn VM.
- Bls. 146. Valdimar Indriðason. Myndasafn VM.
- Bls. 147. Kennarar Vélskólans á skrifstofu. Tækniskólinn.
- Bls. 147. Héðinsvélin. Skógasafn.
- Bls. 148. Kælibúnaður í frystihúsi. Héraðsskjalasafn Sauðárkróks.
- Bls. 148. Vélasalur skólans. Úr „Vélstjórmenntun á Íslandi“ eftir Guðmund Lýðsson.
- Bls. 149. Myndaspjald. Undirbúningsdeild að tæknifræði 1962. Tækniskólinn.
- Bls. 149. Vélasalur Tækniskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 150. Kennarar Vélskólans. Tækniskólinn.
- Bls. 151. Vélasalur Tækniskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 152. Olíuverk á rannsóknarstofu Tækniskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 153. Endurmenntunarnámskeið Vélskólans 1968. Lms. Rv. PTH 067 056 2-2. Pétur Thomsen.

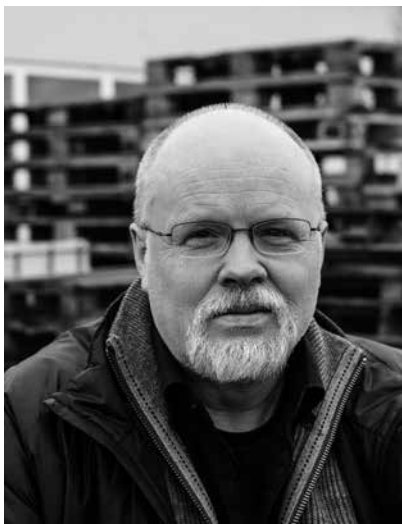
- Bls. 153. Tækniskólinn. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 154. Kennarar Vélskólans í Noregsferð 1965. Sigurgeir Guðjónsson.
- Bls. 155. Vélasalur skólans á Skrúfudegi. Úr „Vélstjóramenntun á Íslandi“ eftir Guðmund Lýðsson.
- Bls. 157. Halldór S. Þorbergsson við kennslu í skólastofu Vélskólans. Valgeir Ómar Jónsson.
- Bls. 158. Guðný Lára Petersen. Anna Kristjánsdóttir.
- Bls. 159. Kennslustofa Vélskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 159. Rannsóknarstofa Vélskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 161. Nemendur við Vélskóla Íslands ásamt Einari Gísla Gunnarssyni kennara. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 162. Vélasalur Tækniskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 163. Skemmtun í Tækniskólanum. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 163. Opnun Fjöltækniskólans. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 163. Nemandi VMA að störfum. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 164. Myndaspjald. Mótornámskeið í Vestmannaeyjum. Myndasafn VM.
- Bls. 165. Gamla rafstöðin í Vestmannaeyjum. Sigurgeir Jóhannesson.
- Bls. 167. Fjölbrautaskóli Suðurnesja. Byggðasafn Reykjaness.
- Bls. 168. Myndaspjald. Vélstjóranámskeið á Akureyri 1936. Myndasafn VM.
- Bls. 168. Nemendur í VMA. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 169. Vél úr Snæfelli í VMA. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 170. Verkmenntahús Menntaskólans á Ísafirði. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 171. Nemendur í vélstjórn við Menntaskólann á Ísafirði. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 172. Nemendur í vélstjórn við Menntaskólann á Ísafirði. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 173. Myndaspjald. Vélstjóranámskeið á Siglufirði 1945. Myndasafn VM.
- Bls. 175. Síldarbátur. Sigurgeir Guðjónsson.

- Bls. 176. Fáni Mótórvéltjórafélags Íslands. Myndasafn VM.
- Bls. 177. „Vélbátafloki Austfirðinga“, Þjóðviljinn, 27. júlí 1946, bls. 8.
- Bls. 179. M/S Helgi Helgason. Tryggvi í Vestmannaeyjum.
- Bls. 184. Veiði í herpinót. Sigurgeir Guðjónsson.
- Bls. 186. Daníel G. Guðmundsson. Myndasafn VM.
- Bls. 189. Svalbakur og Harðbakur við bryggju 1947. M. Ak. MSTÆ-1-5400.
- Bls. 190. Öldugata 15. Myndasafn VM.
- Bls. 190. Umslag. Öldugata 15. Þjsks.
- Bls. 191. Véltjórnir Jóhann Júlíusson og Árne Sigurpálsson í vélarrúmi Svalbaks. M. Ak. MSTÆ-1-5163.
- Bls. 192. Afla skipað á land. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 193. Ingólfur Sigurdz Ingólfsson. Úr „Véltjóra- og vélfræðingatali“.
- Bls. 195. Fáni Véltjórafélagsins frá 1985. Myndasafn VM.
- Bls. 196. Esjan. Fiskifélag Íslands.
- Bls. 198. Heimaey VE 1. Orri Jónsson.
- Bls. 199. Frystihús Ísbjarnarins á Seltjarnarnesi. Lms. Rv. PTH 061 018 1-2. Pétur Thomsen.
- Bls. 199. Nýtískuleg frystitæki. Fiskifélagið.
- Bls. 199. Pönnufrystir. Lms. Rv. AKO 002 016 2-2. Andrés Kolbeinsson.
- Bls. 200. Vélgæsla í Sementsverksmiðju ríkisins. Lms. Rv. AKO 002 116 3-1. Andrés Kolbeinsson.
- Bls. 201. Nesjavellir. Guðmundur Lýðsson.
- Bls. 202. Menn að störfum við Kröfluvirkjun. Lms. Rv. ÞJV 001 113 2-5. Þjóðviljinn.
- Bls. 204. Kröfluvirkjun. Landsvirkjun.
- Bls. 205. Sjómannadagurinn 1954. Lms. Rv. HEF 001 044 4-3. Helga Fietz.
- Bls. 208. Laugarásbíó. Lms. Rv. PTH 048 106 2-1. Pétur Thomsen.

- Bls. 209. Merki. Lífeyrissjóðurinn Hlíf. Myndasafn VM.
- Bls. 211. Hapdrættisíbúð DAS. Lms. Rv. PTH 060 032 2-1. Pétur Thomsen.
- Bls. 212. Húsnæði Vélstjórafélags Íslands í Borgartúni. Myndasafn VM.
- Bls. 212. Guðrún Kristinsdóttir. Myndasafn VM.
- Bls. 213. Krístrún Kristjónsdóttir. Myndasafn VM.
- Bls. 213. Ólöf Stefánsdóttir og Friðrik Hermannsson á skrifstofunni í Borgartúni 1997. Myndasafn VM.
- Bls. 214. Við Hólavatn í Eyjafirði. Myndasafn VM.
- Bls. 215. Við Laugarvatn. Myndasafn VM.
- Bls. 217. Borðhald á 50 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 218. Félagar Keðjunnar heiðraðir. Myndasafn VM.
- Bls. 218. Starf Keðjunnar. Frú Sigríður Smith.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 219. 90 ára afmæli Vélstjórafélagsins. Myndasafn VM.
- Bls. 221. Skip í höfn. Fiskifélagið.
- Bls. 222. Sæborg BA 25. Fiskifélagið.
- Bls. 226. Helgi Laxdal. Myndasafn VM.
- Bls. 228. Stjórn VM 1984-1988. Myndasafn VM.
- Bls. 231. Stjórn VM 1992. Myndasafn VM.

- Bls. 233. Stjórn VM 1997. Myndasafn VM.
- Bls. 235. Hafnarsvæðið á Akureyri. M. Ak. A1-20965-1.
- Bls. 236. Næla Vélstjórafélags Akureyrar. M. Ak.
- Bls. 237. Síldveiðar. Sigurgeir Guðjónsson.
- Bls. 239. Tunnuverksmiðjan á Siglufirði. Örlygur Kristfinnsson.
- Bls. 240. Friðgeir Kristinsson í vélarrúmi. ÓMS. Þjms.
- Bls. 242. Sundlaug Akureyrar. Lms. Rv. EÓP 001 066 2-2. Erlendur Ó. Pétursson.
- Bls. 243. Jón Árnason. Myndasafn VM.
- Bls. 244. Hallur Helgason. Myndasafn VM.
- Bls. 245. Fáni Vélstjórafélags Akureyrar. M. Ak.
- Bls. 248. Vélaverkstæðið Marz á Akureyri. Minjasafnið á Akureyri. STÆ1-916. Eggert Stefánsson.
- Bls. 249. Fundarboð VSFA. Myndasafn VM.
- Bls. 251. Snæfell EA siglir út Eyjafjörðinn. Mynd KEA 2282 - M. Ak.
- Bls. 252. Skip og bátar við festar á legunni við Ísafjarðareyri. Fiskifélagið.
- Bls. 253. Sigurður Pétursson. Myndasafn VM.
- Bls. 254. Hús Hjálpræðishersins á Ísafirði. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 255. Möllerup-vél. Þjms. 1984-1950
- Bls. 256. Ísafjörður um miðbik aldar. Fiskifélagið.
- Bls. 257. Bátar Vestfjarðabátsins hf. á Ísafirði. Fiskifélagið.
- Bls. 258. Íshúsfélag Ísfirðinga, Norðurtanginn. Ljósmyndasafnið á Ísafirði.
- Bls. 259. Jóhann M. Guðmundsson. Myndasafn VM.
- Bls. 260. Heiðursfélagarnir. Sigurður Pétursson.
- Bls. 261. Hannibal Valdimarsson. Lms. Rv.
- Bls. 263. Fáni Vélstjórafélags Suðurnesja. Vélstjórafélag Suðurnesja.

- Bls. 264. Við Keflavíkurhöfn. Byggðasafn Reykjanesbæjar. Safnið 138164.
- Bls. 266. Stóra milljón í Keflavík. Byggðasafn Reykjanesbæjar. Sigurberg 27.
- Bls. 267. Vélbúnaður í frystihúsi. Héraðsskjalasafn Sauðárkróks.
- Bls. 268. Rafstöð Keflavíkur. Byggðarsafn Reykjanesbæjar. Safnið107137.
- Bls. 269. Bréf til Vélstjórafélagsins. Þjsks.
- Bls. 269. Jón Ólsen. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.
- Bls. 270. Fundarhamar Vélstjórafélags Suðurnesja. Hallveig Kristín Eiríksdóttir.
- Bls. 270. Fyrsti fundur í sameinuðu Félagi vélstjóra á Suðurnesjum. Byggðasafn Keflavíkur -138258. MYRB1017.
- Bls. 271. Hvíld á síldveiðum. Sigurgeir Guðjónsson.
- Bls. 272. Keflavíkurflugvöllur. Byggðarsafn Reykjanesbæjar. SH 4004 (2). Heimir Stígsson.
- Bls. 273. Hitaveita Suðurnesja. Byggðasafn Reykjanesbæjar. VFA 1374.
- Bls. 274. Hitaveita Suðurnesja. Byggðasafn Reykjanesbæjar. HeimirP 1019. Heimir Stígsson.
- Bls. 275. Höfnin í Heimaey 1940. Lms. Rv. GFJ 7. Gísli Friðrik Johnsen.
- Bls. 276. Fáni Vélstjórafélags Vestmannaeyja. Myndasafn VM.
- Bls. 277. Fáni Sjómannafélagsins Jötuns. Myndasafn VM.
- Bls. 278. Vélstjórar í Gömlu rafstöðinni. Ljósmyndasafn Vestmannaeyja. Ísleifur Magnússon.
- Bls. 280. Vélbátur dregur árabát til hafnar í Vestmannaeyjum. Þjms. Lpr./1998-238-3. Ólafur Magnússon.
- Bls. 281. Vertíðarbátur eftir vetrarveður. Fiskifélagið.
- Bls. 282. Vestmannaeyjahöfn. Lms. Rv. HEF 001 016 5-4. Helga Fietz.
- Bls. 283. Tryggvi Gunnarsson. Úr „Vélstjóra- og vélfræðingatali“.
- Bls. 285. Vélbáturinn Veiga nærri Einidrangi. Sigurgeir Jóhannesson.
- Bls. 287. Eldgosið í Heimaey. Lms. Rv. KRH 1590 2. Kristjón Haraldsson.



UM HÖFUNDINN

Sigurgeir Guðjónsson lauk doktorsprófi í sagnfræði frá Háskóla Íslands árið 2013. Hann er sjálfstætt starfandi fræðimaður í Akureyrarakademíunni. Sigurgeir var áður kennari í grunn- og framhaldskólum.

SAGA

VÉLSTJÓRASTÉTTARINNAR

Á ÍSLANDI

Rétt fyrir aldamótin 1900 urðu breytingar á atvinnuháttum landsmanna. Umbyltingarnar héldu áfram eftir því sem leið á 20. öldina. Í ritinu er lýst hve vélstjórastéttin var mikilvæg við þær tæknibreytingar sem fylgdu vaxandi vélvæðingu. Starfsemi stéttarféлага vélstjóra er lýst og hvernig þau unnu að kjarabótum fyrir stéttina. Ritinu fylgir einnig yfirlit yfir menntun vélstjóra í tímans rás.

