

Kristján G. Jóhannsson

SKIPSNAFNID

JÚLÍUS GEIRMUNDSSON ÍS 270 Í HÁLFA ÖLD



Mars 2017



Ljósmynd á forsiðu: Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (I) nýkominn til landsins í mars 1967.
Ljósmynd: Jón A. Bjarnason

Skipsnafnið Júlíus Geirmundsson ÍS 270 hefur nú verið samfleytt í hálfa öld og fjögur skip borið það hingað til. Fyrsta skipið með þessu nafni kom til heimabafnar á Ísafirði þann 2. mars 1967 eða fyrir sléttum fimmtíu árum. Lauslega áætlað hafa þessi fjögur skip borið að landi rúmlega 200 þúsund tonn af fiski.

Gunnvör hf. var stofnuð 7. október 1955 af bræðrunum Jóhanni og Þórði Júlíussonum, Jóni B. Jónssyni, Margréti Leósdóttur, Báru Hjaltadóttur og Helgu Engilbertsdóttur. Fyrsti bátur félagsins var mb. Gunnvör ÍS 270, 47 tonn að stærð, smíðaður af M. Bernharðsson á Ísafirði árið 1956. Árið 1962 bættist stálskipið Guðrún Jónsdóttir ÍS 267 í flotann, 156 tonn að stærð smíðuð í Flekkefjord í Noregi og bar nafn móður þeirra bræðra Jóhanns og Þórðar. Guðrún Jónsdóttir aflaði vel á síldveiðum næstu árin, en síldarskipin stækkuðu sífellt og Jóhann Júlíusson framkvæmdastjóri Gunnvarar hf. greindi frá því í viðtali hvernig næstu skipakaup komu til:

Einu sinni er ég á leið niður í slipp. Þegar ég kem á móts við verslun Jóns Þórólfssonar er eins og slegið sé í hausinn á mér. Ég sný við. Þá dettur mér það í hug – ég var nú ekkert búinn að tala við stjórnina – að við verðum að fá okkur nýtt skip. Svo ég fer bara beint upp eftir aftur og bringi í Gunnar Friðriksson og spyr hann hvernig standi hjá honum með skip á næstunni. Þá var maður orðinn nokkuð borubrattur, ég var ekki einu sinni búinn að tala við bankastjórnann. Hann segir að það standi svo að hann sé með sex skip í smíðum og við getum fengið eitt af því, en ekki það fyrsta af því að Jarlinn á Þingeyri, hann Rögnvaldur, sé búinn að panta skip. En við getum fengið annað. Svo ég segi við Gunnar, þú mátt ábyggilega skrifa okkur á með annað skipið. (Gunnvör hf. 1955–1995, bls 23)

Fyrsti Júlíus Geirmundsson kemur til Ísafjarðar

Í framhaldi af þessu símtali var gengið til samninga við Desa hf. í Reykjavík, sem var að hluta til í eigu Gunnars Friðrikssonar frá Látrum í Aðalvík, um smíði á 268 lesta skipi. Það var byggt í Boizenburg í Austur – Þýskalandi eftir teikningu Hjálmars Bárðarsonar skipaverkfræðings. Hann var Ísfirðingur og sonur Bárðar Tómassonar, sem var fyrsti íslenski skipaverkfræðingurinn og rak lengi dráttarbraut og skipasmíðastöð á Torfnesi. Skipið kom til Ísafjarðar 2. mars 1967 og var greint frá komu þess í blöðum og í Morgunblaðinu 4. mars 1967 sagði svo:

Ísafirði 2. mars

Nýtt og glæsilegt fiskiskip Júlíus Geirmundsson ÍS 270 kom hingað í kvöld. Báturinn er smíðaður í Boizenburg í Austur-Þýskalandi og er annar af átta bátum, sem smíðaðir verða þar fyrir Íslendinga, sem kemur til landsins. Áður var komið Sléttanes til Þingeyrar.

Júlíus Geirmundsson er 268 lestir að stærð og er hann búinn mjög fullkomnum fiskileitartækjum og sú nýjung er við Simradfiskleitartækin að þeim fylgir sjónvarpsskífa, svo að unnt er að fylgjast með fiskigöngunum í sjónvarpi. Er þetta fyrsta íslenska skipið, sem fær slíkan búnað.

Skipstjóri er Vignir Jónsson, kunnur aflamaður hér vestra, sem nokkur undanfarin ár hefur verið skipstjóri á Guðrúnu Jónsdóttur. Fyrsti vélstjóri er Arthur Gestsson. Eigandi skipsins er Gunnvör hf. en framkvæmdastjóri þess fyrirtækis er Jóhann Júlíusson útgerðarmaður hér í bæ.

Júlíus Geirmundsson kom við í Horten í Noregi og voru þar stillt siglinga- og fiskleitartæki. Skipið breppti hið versta veður á heimleiðinni og mikil ísing settist á skipið, en skipstjórinn segir að það hafi reynst afbragðs vel. Það fer á veiðar með þorskanet einhvern næstu daga. – HT. (Morgunblaðið 4. mars 1967, bls. 17 og 15)

Boizenburg þar sem skipið var smíðað, stendur við ána Elbu nokkuð fyrir austan Hamborg. Þegar skipið var fullsmíðað var því siglt eftir ánni til Hamborgar, en ekki var hægt að hafa möstrin uppi á meðan. Fóru starfsmenn skipasmíðastöðvarinnar með því og reistu möstrin. Vopnaðir verðir voru með í för, sem sáu til þess að starfsmennirnir skiluðu sér austur fyrir jánrtjaldið aftur.



Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (I) kemur úr slipp á Ísafirði (ljósmynd. Margrét Leós)

Skipið bar nafn föður þeirra bræðra Jóhanns og Þórðar, Júlíusar Geirmundssonar bónda á Atlastöðum í Fljótavík. Hann var fæddur 26. maí 1884 og bjó ásamt eiginkonu sinni Guðrúnu Jónsdóttur og börnum á Atlastöðum í Fljótavík frá árinu 1905 til 1946, en þá fluttu þau til Ísafjarðar, Júlíus lést árið 1962 en Guðrún kona hans árið 1951.

Júlíus Geirmundsson hóf veiðar með þorskanet fljótlega eftir komuna til landsins og aflaði 250 tonn fram að vertíðarlokum. Síðan fór skipið á síldveiðar og aflaði um 3 þúsund tonn, en þetta var síðasta alvöru síldarárið um sinn. Fyrri hluta árs 1968 voru stundaðar línuveiðar á útilegu og einu sinni siglt með afla til Aberdeen í Skotlandi. Einnig voru farnar nokkrar veiðiferðir á miðin við Austur – Grænland og var aflinn um 300 tonn af þorski. Að því loknu var farið á síldveiðar og aflinn saltaður um borð. Í upphafi árs 1969 hófu margir bátar frá Vestfjörðum togveiðar og var Júlíus Geirmundsson í þeim hópi. Þótt bátarnir væru yfirleitt ekki ætlaðir til togveiða gengu þær vel næstu árin og t.d. var afli Júlíusar yfirleitt nálægt tvö þúsund tonnum á ári.

Síðan var farið að kanna með hagkvæmari skip til þessara veiða og í framhaldi



Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (I) kemur til löndunar á Ísafirði. (ljósmynd Margrét Leós)

af því mætti Gunnar Friðriksson hjá Vélasölunni hf. á stjórnarfund í Gunnvöru hf. 31. janúar 1971 með teikningar af skuttogara. Nokkru síðar fóru Jóhann Júlíusson og Hermann Skúlason skipstjóri á Júlíusi Geirmundssyni ásamt nokkrum útgerðarmönnum og skipstjórum á Vestfjörðum til Hammerfest í Norður Noregi. Þar kynntu þeir sér togveiðiútgerð og skipakost Norðmanna, svo og meðferð og vinnslu afla.

Útgerðarfélag á Ísafirði, Súðavík og Þingeyri sömdu síðan við Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk í Flekkefjord í Noregi um smíði fimm skuttogara og var dregið um röð þeirra hjá borgardómara í Reykjavík. Fór svo að nafn Gunnvarar hf. kom fyrst upp úr pottinum og myndi því útgerðin fá fyrsta skipið. Eigendur Gunnvarar hf. þekktu vel til skipasmíðastöðvarinnar því hún smíðaði stálbátinn Guðrúnu Jónsdóttur ÍS 267, sem kom til landsins í lok árs 1962.

Þessir skuttogarar voru af svokallaðri „minni gerð“, þ.e. mældust innan við 500 tonn. Þeir þóttu heppilegir til hráefnisöflunar fyrir frystihúsin, en ekki síður voru þeir hagstæðir vegna ákvæða í lögum og kjarasamningum, sem giltu um togara yfir 500 tonn, m.a. varðandi fjölda í áhöfn.

Eftir slíptöku í ágúst 1972 fékk Austur-Þýski Júlíus nafnið Guðrún Jónsdóttir ÍS 276, en var síðan seldur til Vestmannaeyja í ársbyrjun 1973 og fékk þá nafnið



Júlíus Geirmundsson (I) á togveiðum árið 1969 í góðum afla (ljósmynd Magni Guðmundsson.)

Kristbjörg II VE 71. Árið 1975 var skipið nefnt Kristbjörg VE 70 en selt til Noregs ári síðar. Fékk skipið þá nafnið Målofisk, sem það hafði allt til ársins 1995 að nafni þess var breytt í Seljevær. Þremur árum síðar, eða 1998, var skipið nefnt Venöysund, en árið 2002 var það selt til niðurrífs í Stokksundi í Noregi.

Fyrsti skuttogari Vestfirðinga

Annað skipið sem bar nafnið Júlíus Geirmundsson, 407 lesta skuttogari, sem byggður var í Flekkefjord í Noregi kom til heimahafnar á Ísafirði 5. desember 1972. Eins og yfirleitt um ný skip var komu þess gerð ítarleg skil í blöðum. Hér grípum við niður í Vesturland en þar sagði svo:

Fyrsti skuttogarinn, sem smíðaður er í Noregi fyrir Vestfirðinga kom til Ísafjarðar fyrir skömmu og heitir hann Júlíus Geirmundsson ÍS 270. Urðu margir til að fagna þessum glæsilega farkosti er hann lagði að bryggju 5. desember s.l. Eigandi skipsins er Gunnvör hf. sem staðið hefur að umfangsmikilli og vaxandi útgerð á síðari árum og gerir nú einnig út togskipið

Guðrúnu Jónsdóttur, sem áður hét Júlíus Geirmundsson, en það nafn var fært yfir á flaggskipið, ef svo mætti að orði komast. Formaður stjórnar Gunnvarar hf. er Jóhann Júlíusson, en framkvæmdastjóri Birgir Valdimarsson.

Skuttogarinn Júlíus Geirmundsson er smíðaður í Flekkefjord í Noregi og er 407 lestir að stærð. Aðalvél skipsins er af Wichmann-gerð 1750 hestöfl og einnig eru í því tvær ljósavélar af GM-gerð, 215 hestöfl hvor. Skipið er búið mjög fullkomnum og nýtskulegum siglinga- og fiskeitartækjum og allur fiskur er ísaður í kassa um borð. Skipstjóri er Hermann Skúilason, stýrimaður Ómar Ellertsson og 1. vélstjóri Björn Ingvarsson.

Skipið er nú í annari veiðiferð sinni en í þeirri fyrstu breppti skipið slæmt veður og reyndist þá ágætt sjóskip.

Vesturland óskar útgerðinni og Ísfirðingum til hamingju með þetta nýja og glæsilega fiskiskip. (Vesturland, jólablað 1972, bls. 22)

Það voru ýmis nýmæli í norsku togurunum, þeir voru búnir vélum til framleiðslu á ís um borð og aflinn var ísaður í kassa sem bætti stórlega meðferð hans og þar með gæði hráefnisins fyrir fiskvinnslurnar í landi. Einnig voru þeir vel búnir til veiða með flotvörpu og hægt var að skipta yfir á þær veiðar á örskömmum tíma. Það kom sér vel eftir að Íslendingar komust upp á lagið með veiðar í flotvörpu á áttunda áratugnum.



Skuttogarinn Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (II) tilbúinn til afhendingar í Flekkefjord árið 1972 (Myndasafn H-G hf.)

Það var mikil breyting fyrir sjómennina að vera á þessum skipum í stað bátanna, sem áður voru, en þau gátu verið að í verri veðrum og fóru betur með mannskapinn. Þóttu þetta mikil skip og til er saga af því að eitt sinn, fyrsta vetur Júlíusar að hann þurfti að koma í land vegna veðurs. Kjartan Brynjólfsson, sem lengi var matsveinn var spurður hvort það hefði verið bræla. Hann svaraði að bragði „ Ég veit það ekki, ég fór ekkert upp“.

Rekstur Júlíusar Geirmundssonar gekk afar vel næstu árin. Fyrsta heila árið var aflinn tæp þrjú þúsund tonn en jókst smátt og smátt og var seinni árin um fjögur þúsund tonn. Heildaraflinn þau rúm sex ár sem hann var í eigu Gunnvarar hf. voru tæp 24 þúsund tonn.

Nýr togari og sá gamli settur upp í

Þegar leið á áttunda áratug síðustu aldar var fiskveiðiflotinn orðinn of stór og til að draga úr kaupum á nýjum skipum voru settar óbeinar hömlur á innflutning fiskiskipa m.a. með því að Fiskveiðasjóður Íslands lánaði einungis fyrir helming kaupverðs þeirra. Aðrir möguleikar til lántöku vegna kaupa á fiskiskipum voru ekki til staðar því ekki var leyft að taka erlend lán, nema, í gegnum Fiskveiðasjóð.

Eigendur Gunnvarar hf. höfðu áhuga á að fá nýtt og stærra skip í stað skuttogarans Júlíusar Geirmundssonar (II) og sóttu um lánaþyrngreiðslu hjá Fiskveiðasjóði, sem samþykkti á fundi sínum 10. maí 1977 að lána Gunnvöru hf. til kaupa á skuttogara með fyrrgreindum skilyrðum. Í Morgunblaðinu 26. júlí 1977 er



Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (III) kominn til heimahafnar á Ísafirði 1979 (myndasafn H-G hf.)

greint frá því að Gunnvör hf. hafi samið við Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk um smíði á nýjum skuttogara, sem afhendast eigi síðla árs 1978. Samningsverð var 21,3 milljónir norskra króna, sem þá jafngilti um 790 milljónum íslenskra króna og var ákvæði í samningunum að skipasmíðastöðin tæki skuttogarann Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (II) upp í kaupverðið á 12 milljónir norskra króna, eða sem jafngilti 444 milljónum íslenskra króna.

Þriðja skipið sem bar nafnið Júlíus Geirmundsson ÍS 270 var 497 tonna skuttogari, sem fyrst kom til heimahafnar á Ísafirði 15. júní 1979. Greint var ítarlega frá komu skipsins í Morgunblaðinu og þar segir m.a.:

Ísafirði 15. júní 1979

UM HÁDEGISBILÍÐ í dag kom til hafnar á Ísafirði nýr skuttogari, Júlíus Geirmundsson ÍS 270. Togarinn, sem er 497 lestir að stærð, var smíðaður í Noregi hjá Flekkefjord Slipp og Maskinfabrik. Gunnvör hf. er eigandi skipsins, en fyrirtækið seldi skipasmíðastöðinni togara með sama nafni og gekk allt kaupverð hans inn á kaupverð þess nýja, en það er 1.579 milljónir króna. (Morgunblaðið 17. júní 1979, bls. 2)

Einnig var í Morgunblaðinu 20. júní s.á.viðtal við Hermann Skúlason skipstjóra og þar segir m.a.:

Hermann Skúlason skipstjóri hefur verið skipstjóri á 4 af 5 skipum útgerðarinnar. Fyrst á Guðrúnu Jónsdóttur og síðan á þremur skipum með nafni Júlíusar Geirmundssonar, en þetta eru nöfn foreldra Jóhanns og Þórðar. Við spurðum Hermann hvort ekki hefði orðið mikil breyting þarna á.

Það má frekar tala um byltingu en breytingu á veiðitækni frá því við vorum á Guðrúnu Jónsdóttur, sem alls ekki var byggð til togveiða til þessa skips. En helsti munurinn á nýja Júlíusi og þeim fyrri er sá, að þessi er 400 tonnum þyngri, 6 metrum lengri og einum metra breiðari. Það veldur því að skipið fer miklu betur á veiðum og verður í alla staði meira sjóskip. Þá er þetta fyrsti skuttogarinn af minni gerð, sem útbúinn er tveimur undirslægnum trollum, svo skipta má á milli á örfáum mínútum ef þörf er á. Svo eru aðaltogvindurnar aftan á, sem er mikið öryggisatriði. Þær eru aðskildar sem er nýjung. Efra þilfar er að mestu leyti lokað, en það eykur mjög öryggi við alla vinnu á dekki. (Morgunblaðið 20. júní 1979, bls. 14)

Haft var eftir Jóhanni Júlíussyni stjórnarformanni Gunnvarar hf. að kaupin hefðu gengið í alla staði vel fyrir sig, samningarnir við Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk tókust vel og öll smíði vel unnin og við allt staðið sem samið var um. Einnig tók hann fram að vegna hagstæðra samninga um sölu á eldra skipinu



Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (III) kemur til löndunar á Ísafirði (myndasafn H-G hf)

þurfti félagið ekki á neinum lánaþyrirgreiðslum að halda frá viðskiptabanka sínum, aðeins venjulegum ábyrgðum.

Þrátt fyrir að skipasmíðastöðin hafi tekið gamla Júlíus upp í þann nýja sýndu nokkrar íslenskar útgerðir mikinn áhuga á að kaupa hann aftur til landsins. Fór svo að Heimaskagi hf. á Akranesi samdi um kaup á skipinu af Flekkefjord Slipp og Maskinfabrik, en leyfi þurfti frá ríkisstjórninni til að fullgilda samninginn. Svo fór að ríkisstjórnin samþykkti að leyfa innflutning skipsins, en sjávarútvegsráðherra ákvað síðan að það yrði selt Hraðfrystihúsi Keflavíkur með vísan til atvinnuástands.

Skipið var þá nefnt Bergvík en 1989 var það selt til Sauðárkróks og nefnt Skagfirðingur. Árið 1992 var skipið selt til Noregs og árið 1997 var það nefnt Hornsund og skráð í Póllandi. Árið 1999 var skipið skráð undir fána St. Vincent and the Grenadines um tíma en síðan selt til Rússlands með Murmansk sem heimahöfn. Skipið hefur ekki verið á skipaskrá síðan 2004 en ekki er vitað um afdrif þess.

Rekstur þessa skips gekk vel þau tíu ár sem það var í þjónustu Gunnvarar hf, og bar að landi um 45 þúsund tonn á þeim tíma. Árið 1984 fóru fram endurbætur

á skipinu í Volda í Noregi til að draga úr olíunotkun og auka togkraft með því að setja stærri skrófu, niðurfærslugír, rafal og afgasketil. Breytingarnar tókust vel og skiluðu verulegum árangri. Árið 1985 var sett í skipið búnaður til að heilfrysta fisk og rækju.

Frystitogarinn Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (IV)

Gunnvör hf. samdi árið 1987 við skipasmíðastöðina Gryfia í Stettin í Póllandi um smíði á skuttogara eftir teikningu Ísfirðingsins Bárðar Hafsteinssonar skipaverkfræðings hjá Skipatækni hf. Eigendur Gunnvarar hf. þekktu vel til Bárðar, eitt fyrsta verkefni hans sem skipaverkfræðingur var að sjá um eftirlit með byggingu togaranna fimm í Flekkefjord á árunum 1971-1974 auk ýmissa verkefna síðar.

Stífar reglur giltu um endurnýjun skipa á þessum árum og til að fá veiðileyfi á nýtt skip þurfti að taka annað úr rekstri. Leyft var að nýju skipin væru 33% stærri en þau gömlu og var nýi togarinn hannaður með tilliti til þessara reglna. Eldri Júlíus (III) þurfti því að hverfa úr rekstri hér á landi til að veiðileyfi fengist á nýja skipið. Það fór þó svo að Síldarvinnslan hf. á Neskaupstað festi kaup á skipinu og nefnt Barði NK. Tók Gunnvör hf. togarann Barða NK 120 upp í kaupin, sem var mun minna skip smíðað í Póllandi árið 1975. Fékk það skip nafnið Guðrún Jóns ÍS 279 og til að uppfylla kröfur um að skipið færi af íslenskri skipaskrá var stofnað fyrirtækið Gunnvor International Ltd. á eyinni St Vincent and the Grenadines og skipið skráð þar á svokallaðan þægindafána. Rúmu árið síðar festi Victoria Fishing Company á Grand Cayman í Karabíska hafinu kaup á skipinu og hefur það verið gert út í Suður Afríku síðan þá. Barði NK (ex Júlíus Geirmundsson III) var seldur til Namibíu árið 2002 og var nafni þess breytt í Bardi og gert út frá Lüderitz. Árið 2007 urðu eigendaskipti á skipinu og fékk það þá nafnið Kamali.

Samningurinn við pólsku skipasmíðastöðina var með öðru sniði en vant var, hún sá um smíði skrokkans, en Gunnvör hf. lagði til mest allan búnað. Þetta kom til m.a. vegna þess að þjóðfélagið í Póllandi var mjög lokað á þessum árum, strangar reglur um gjaldeyrisviðskipti og skrifinnnska mikil. Á þessu slaknaði mjög á byggingartíma skipsins og allt orðið mun frjálsara þegar það var afhent, enda þá einungis tíu dagar í fall Berlínarmúrsins.

Í fyrstu var gert ráð fyrir að skipið yrði ísfisktogari en með möguleika á að heilfrysta afla en á byggingartímanum var ákveðið að breyta því í flakafrystiskip.



Frystitogarinn Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (IV) kemur í fyrsta sinn til heimahafnar á Ísafirði (myndasafn H-G hf)

Nýr Júlíus Geirmundsson ÍS 270, sá fjórði með því nafni, kom til heimahafnar á Ísafirði 10. nóvember 1989 og að venju var gerð ítarleg grein fyrir komu þess í blöðum. Í Morgunblaðinu 12. nóvember birtist eftirfarandi:

Verksmiðjuskipið Júlíus Geirmundsson ÍS 270 kom til Ísafjarðar á sl. föstudag. Skipið hefur vinnslugetu á við lítið sjávarþorp, en við það starfa einungis 27 menn, 25 um borð og 2 á skrifstofu í landi. Skipið fer til veiða í næstu viku, en það á um 1000 tonna kvóta á þessu ári. Það var skipasmíðastöð í Stettin í Póllandi sem smíðaði skipið en Skipatækni hf. hannaði. Vinnslulínur eru að mestu danskar og þýskar, en vogir eru frá Pólstækni á Ísafirði. Framleitt er undir eigin nafni, Julius Brand, og selt er beint á erlenda markaði.

Að sögn Kristjáns Jóhannssonar útgerðarstjóra skipsins, er það 1.403 brúttótonn eftir nýju mælingunni, 57,5 metrar á lengd, 12 metra breitt og hefur meðaldjúpristu upp á 5 metra. Vélin er 3.342 hestafla, Wärtsilä, vindur frá Brusseles, tölvutrollstýribúnaður frá Rafboða, frystibúnaður frá Söby og fiskvinnsluvélar frá Baader.

Fiskurinn er fullunninn um borð og er afkastageta um 42 tonn af fullunnum

afurðum á sólarbring, en það jafngildir um 100 tonna afla upp úr sjó. Á venjulegum skuttogara af þessari stærð eru um 15 menn i áhöfn þannig að aðeins er bætt við 10 mönnum til að fullvinna veiðina.

Kaupverð skipsins er 470 milljónir króna. Skipstjóri á Júlíusi er Hermann Skúlason, yfirvélstjóri Þorlákur Kjartansson og 1. stýrimaður Ómar Ellertsson. – Úlfar (Morgunblaðið 12. nóvember 1989, bls. 2)

Gunnvör hf. og Hraðfrystihúsið hf. í Hnífsdal sameinuðust árið 1999 undir nafninu Hraðfrystihúsið – Gunnvör hf. og hefur Júlíus Geirmundsson verið gerður út af því síðan. Á þeim tuttugu og sjö árum, sem frystitogarinn Júlíus Geirmundsson ÍS 270 hefur verið gerður út hefur hann aflað rúmlega 120 þúsund tonn og má áætla að verðmæti þess afla á verðlagi ársins 2016 sé um 41,5 milljarðar króna.



Frystitogarinn Júlíus Geirmundsson ÍS 270 (IV) siglir út Sundin (Mynd: Kristján G. Jóhannsson)

Helstu heimildir

Ritaðar heimildir

1. Morgunblaðið; 1977, 1979, 1989
2. Rúnar Vignisson; (1995) Gunnvör hf. í fjörutíu ár 1955-1995.
3. Vesturland; 1967, 1972
4. Ægir, rit Fiskifélags Íslands: Aflaskýrslur

Upplýsinga um hvað orðið hefur um skipin eftir að þau voru seld frá Gunnvöru hf. hefur Hilmar Snorrason aflað.

