

Guðmundur Sæmundsson

ÁGRIP AF SÖGU THORE-FÉLAGSINS

Pórarinn E. Tulinius var fæddur á Eskifirði 28. júlí 1860. Faðir hans var Carl D. Tulinius, kaupmaður og konsúll á Eskifirði. Var hann danskur að ætt og kom hingað til lands á tvítugsaldri 1856. Móðir Þórarins var Guðrún Þórarinsdóttir, fædd og alin upp að Hofi í Álftafirði eystri. Hún var af gamalli og þekktri prestaætt austanlands.

Þórarinn fór ungur til Danmerkur og lærði verslunarfræði. Að námstíma loknum hvarf hann heim til verslunar föður síns á Eskifirði og dvaldi þar á sumrum, en í Kaupmannahöfn á vetrum. Árið 1887 fluttist Þórarinn alfarinn til Kaupmannahafnar. Árið eftir keypti hann sér borgarabréf, sem stórkaupmaður og setti á stofn sjálfstæða skrifstofu í Kaupmannahöfn

1888. Tók hann þá upp viðskipti við Ísland, einkum við kaupmenn á Austur- og Norðurlandi og varð fljótt umsvifamikill. Um þetta leyti giftist Þórarinn álitlegri danskri konu, Helgu Frich. Faðir hennar var auðugur verksmiðjueigandi í Árósum.

Brátt kom í ljós að Þórarinn var stórhuga og hugði á miklar framkvæmdir. Hann stofnaði verslun í Fáskrúðsfirði, keypti verslun á Hornafirði og aðra á Akureyri. Síðar eignaðist hann verslun föreltra sinna á Eskifirði. Í sambandi við þessar verslanir hóf Þórarinn Tulinius þá starfsemi, sem lengst mun halda nafni hans á lofti, en það var eimskipaútgerðin og barátta hans fyrir bættum samgöngum milli Íslands og annarra landa, svo og strandferðum hér við land. Var

hann brautryðjandi á því sviði við Austur- og Norðurland, ásamt Norðmanninum Ottó Wathne á Seyðisfirði, en Þórarinn annaðist um skeið afgreiðslu Wathne-skipanna í Kaupmannahöfn. Frá Kaupmannahöfn birgði Þórarinn verslanir sínar af vörum og seldi íslensk-
an varning erlendis.

Eimskipaútgerð kom hann á fót árið 1859 með því að leigja lítið gufuskip til flutninga á vörum hingað til lands. Skipið hét Rjukan, um 250 rúmlestir að stærð og þótti í mikið ráðist, og þó enn meira, þegar hann ári síðar byrjaði áætlunarstrandferðir við Austur- og Norðurland og leigði til þess gufuskipið Brimnæs, sem var um 150 rúmlestir að stærð. Þessar ferðir heppnuðust vel og komu landsmönnum að góðum notum. Kom nú í ljós, hve



Sterling við komuna til Reykjavíkur 1907. Í forgrunni er bærinn Höfn þar sem hús Fiskifélagsins var síðar reist.

strandferðirnar voru þýðingamiklar og nauðsynlegar fyrir öll samskipti manna á meðal, svo að stjórnvöld sáu sinn kost vænstan að láta undan kröfum almennings og auka enn tíðni á reglubundnum strandferðum við landið.

Árið 1898 réðst Þórarinn í að kaupa skip sjálfur. Þetta fyrsta skip hans hét Hjálmar, smíðaður 1890 og 330 rúmlestir að stærð. Mun Þórarinn hafa þótt í mikið ráðist og skipið helst til stórt. En það kom brátt í ljós að Hjálmar nægði honum ekki, og strax á næsta ári, 1899, keypti Þórarinn 400 rúmlesta gufuskip, sem hann nefndi Víking. Þetta skip strandaði og eyðilagðist í árslok 1899 við Saudárkrók. Í stað Víkings keypti Þórarinn gufuskipið Ingu árið 1901, sem var um 300 rúmlestir að stærð. Einnig keypti hann á þessu sama ári gufuskipið Mjölni, 548 rúmlestir og var hann skráður á Fáskrúðsfirði. Í stað þessara tveggja skipa var Hjálmar seldur til Noregs 1901, en skipið þótti gangtregt og óhentugt. Tvö af skipum sínum missti Þórarinn í vetrarferðum fyrir Norðurlandi, Víking sem áður er nefndur og Ingu sem strandaði við Melrakkaslétu síðla árs 1901 og eyðilagðist. Loks var gufuskipið Perwie, 395 rúmlestir að stærð, keypt 1902, í stað Ingu. Jafnframt þessum skipum hafði Þórarinn E. Tulinius leiguskip í förum og hélt uppi reglubundnum samgöngum milli Danmerkur og Austur- og Norðurlands.

Eins og sjá má á framangreindri upptalningu fer stærð skipanna stöðugt vaxandi, en flest þeirra höfðu samt lítið farþegarými. En þegar hér var komið sögu vildi Þórarinn einnig fá farþegaskip og jafnframt hefja fastar ferðir til Reykjavíkur og Vesturlands.

Hann stofnadi því vorið 1903 hlutafélagið Thore og varð þar sjálfur aðalhluthafinn og framkvæmdastjóri félagsins.

Thore-félagið tók við skipum Þórarins E. Tuliniusar, e/s Perwie og e/s Mjölni og keypti til viðbótar e/s Kong Inge, 688 rúmlestir og e/s Scotland, 1000 rúmlestir, með rými fyrir 50 farþega. Á öðru starfsári fé-



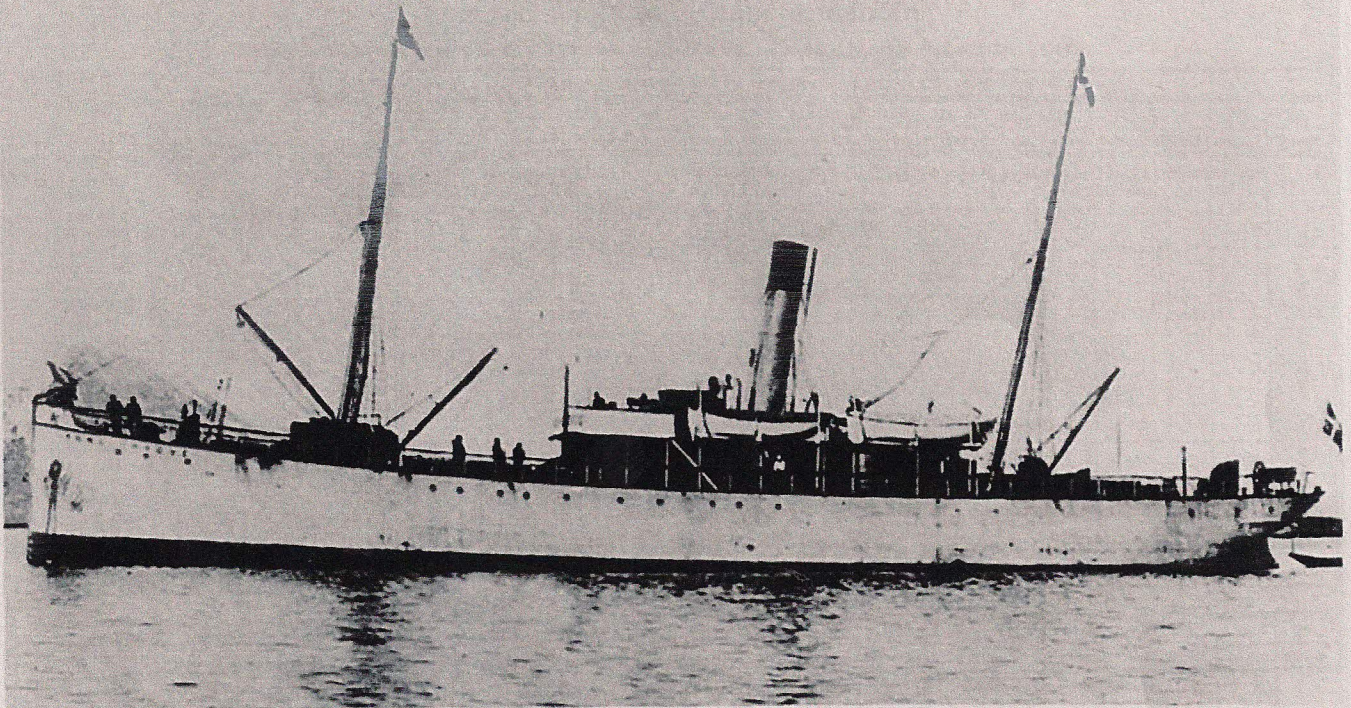
Þórarinn E. Tulinius.

lagsins, 1904, flutti það 25 þús. tonn af vörum með eigin skipum, en 18 þús. tonn með 3-4 leiguskipum (Modesta, Sjafna, Vibran og Fridthjof) í samtals 36 ferðum. Tekjur félagsins af ferðunum námu 373 þús. kr., þar af 341 þús. kr. í farmtekjur, en 32 þús. kr. vegna farþegaflutninga. Þetta var um 75 þús. kr. aukning frá árinu 1903.

Félagið missti tvö skip sín snemma árs 1904, Scotland sem strandaði og eyðilagðist við Færøeyjar í febrúar og Kong Inge sem

strandaði við Bakkafjörð í apríl. Mannbjörg varð, nema fyrsti stýrimaður á „Scotland“ forst. Thore-félagið keypti Kong Inge af váttryggingarfélaginu á strandstaðnum, náði því á flot og eitt af skipum félagsins dró það utan til viðgerðar í Noregi. Tæplega ári síðar var skipið komið aftur í siglingar og græddi félagið um 35 þús. kr. á þessum viðskiptum. Í stað Scotlands keypti félagið 13 ára gamalt gufuskip, Kong Tryggve, um 669 rúmlestir að stærð og kom það fyrstu ferðina til Ís-

s/s Kong Trygve. Kjøbenhavn – Island.



Kong Trygve á Reykjavíkurhöfn.

lands í í maímánuði 1904. Skipstjóri á því var Emil Nielsen, síðar framkvæmdastjóri Eimskipafélags Íslands h/f.

Árið 1906 bætti félagið enn við sig tveimur skipum: e/s Kong Helge, 883 rúmlestir að stærð, smíðaður 1884, var keyptur í janúar og e/s Sterling var keyptur af Östlandske Lloyds í Noregi síðla ársins, en hóf ekki ferðir hingað fyrr en í marsmánuði 1907. Sterling var um langt skeið eitt best búna farþegaskip í Íslandsferðum með rými fyrir 86 farþega á tveimur farrýmum. Skipið var smíðað árið 1890 og 1030 rúmlestir að stærð. Raflýsing var um allt skipið og ýmiskonar þægindi. Það var með 800 ha. gufuvél og gekk 10-11 sjómílur. Skipinu var einkum ætlað að vera í förum milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur, auk ferða til Vesturlands. Það var einnig um tíma notað til Hamborgarferða. Skipstjóri var Emil Nielsen, sem áður var með Kong Trygve og Scotland. Sterling varð síðar (1917) fyrsta strandferðaskip íslenska ríkisins.

En Thore-félagið varð einnig fyrir þungum áföllum á þessum tíma. Kong Inge strandaði og eyðilagðist við Flatey á Skjálfanda í febrúar 1906, en mannbjörg varð. Rúmlega ári síðar, í mars 1907, fórst Kong Trygve í hafis um 60 sjómílur NA af Langanesi, er skipið var á leið frá Húsavík til Seyðisfjarðar. Skipshöfn og farþegar yfirgáfu skipið í þremur björgunarbátum og náðu tveir þeirra landi í Norður-Múlasýslu. Hinn þriðji týndist með 8 mönnum. Bæði þessi skip hafði Thore-félagið keypt á sínum tíma af Söndenfjeldska-skipafélaginu norska. Í maímánuði 1907 keypti félagið e/s Ingolf í Noregi, en skipið hafði áður verið í förum milli Noregs og Frakklands og hét þá Charante. Það var 968 rúmlestir að stærð og smíðað 1895. Þau urðu afdrif Ingólfs að hann hvarf í Norðursjónum með allri áhöfn í desember 1914.

Árið 1907 voru flutningstekjur Thore-félagsins 727 þúsund kr. og skip á vegum þess fóru 55 millilandaferðir á því ári, þar af 39 ferðir

með eigin skipum. Allt til ársins 1903 að Thore-félagið var stofnað hafði Sameinada gufuskipafélagið danska verið nær einrátt um Íslandsferðirnar og notið opinbers styrks til póstferðanna. Þrátt fyrir þetta lákkaði Thore-félagið farmgjöld milli Íslands og útlanda um 30% og fargjöld um 25% og var það stórfé, sem íslenska þjóðin græddi þannig á viðskiptum sínum við Thore-félagið, fyrir utan allan þann óbeina ágóða, sem leiddi af samkeppni félaganna og fólst í bættum samgöngum. Árið 1905 gerði Thore-félagið tilboð um 36 millilandaferðir á ári, þar af 7 strandferðir, fyrir aðeins 50 þús. kr. árlegan styrk frá stjórnvöldum. Varð þessi samkeppni til þess, að framlag Íslands til Sameinada gufuskipafélagsins, sem þó var samið við, lákkaði í 30 þús. kr., en ferðunum samt stórfjölgað, í 30 millilandaferðir og 8 strandferðir. Árið 1907 var enn gengið framhjá Thore-félaginu og samið við Sameinada gufuskipafélagið.

Á Alþingi 1909 var mikið rætt um

Gufuskipafélagið Thore.

Thor E. Tulinius, Kaupmannahöfn.

Ferðaáætlun milli Kaupmannahafnar, Færeyja og Íslands 1903.

Frá Kaupmannahöfn til Íslands.

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
	Mjólnir	Perwie	Mjólnir	Perwie	Aukask.	Mjólnir	Perwie	Mjólnir	Aukask.	Aukask.	Mjólnir	Aukask.	Perwie	Mjólnir	Aukask.	Perwie	Aukask.	Mjólnir	Aukask.	Mjólnir
Frá Kaupm.höfn	22 febr.	3marz	3apríl	7apríl	6 maí	7 maí	3 júní	12 júní	3 júlí		24 júlí	7 ág	23 ág	6 sept.	8 sept.	6 okt.	12 okt.	12 okt.	25 nóv.	
Leith	8	—	—	12	—	11	—	—	8		27 júlí	10 ág	26 ág	9 sept.	13	—	17	—	30	
Stavanger	25 febr.	—	6apríl	—	—	—	6 júní	15 júní	—		30	—	29	—	—	—	—	—	—	—
Thorshavn	28	—	—	—	—	—	10 júní	20	—		1 ág	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berufirði	2marz	—	—	—	—	—	15	—	—		2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stöðvarfirði	2	—	—	—	—	—	15	—	—		3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fæskrudafirði	4	—	—	—	—	—	16	—	—		3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskifirði	5	—	—	—	—	—	17	—	—		4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norðfirði	6	—	—	—	—	—	18	—	—		4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mjóafirði	6	—	—	—	—	—	18	—	—		5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seyðisfirði	7	—	—	—	—	—	19	—	—		5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vopnafirði	8	—	—	—	—	—	19	—	—		6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Borshöfn	8	—	—	—	—	—	20	—	—		6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Húsnvík	9	—	—	—	—	—	20	—	—		7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
til Eyjafjarðar	9	—	—	—	—	—	21	—	—		7	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Frá Íslandi til Kaupmannahafnar.

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
	Mjólnir	Perwie	Mjólnir	Perwie	Aukask.	Mjólnir	Perwie	Mjólnir	Aukask.	Aukask.	Mjólnir	Aukask.	Perwie	Mjólnir	A. kask.	Perwie	Aukask.	Mjólnir	Aukask.	Mjólnir
Frá Íslandi	18marz	—	—	—	20 maí	—	—	—	—	—	20 ág	—	—	—	23 sept.	—	—	30 okt.	—	13 des.
Dýrafirði	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	23	—	—	—	—	—
Arnarfirði	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Patriksfirði	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stykkishólmur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reykjavík	20marz	—	—	18apríl	22 maí	—	—	—	—	—	24	—	—	—	25 sept.	—	—	2 nóv.	—	15
Færeyjum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leith	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Christianss	—	—	—	—	27 maí	—	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
til Kaupmannahafnar	30marz	—	—	30apríl	30 maí	—	—	—	—	—	31	—	—	—	2 okt.	—	—	8 nóv.	—	24 des.

i desember eða næsti auglýsingunum.

i desember eða næsti auglýsingunum.

Ath. 1. Til og frá Færeyjum verður komið við í Trángsvag, Vaag, Vestmanna og Klaksvík, ef pantador er nægilegur vorútlutningur.
Ath. 2. Komið verður við í Vestmannaeyjum, Hafnarfirði og á Akranesi í hverri ferð runnan um land, ef ástæður leyfa.
Ath. 3. Skipið má koma víðar við en hér segir, ef nægilegt tilefni verður til þess. Samuleiðis er beimið, ef þess þarf við, að láta annað skip annast ferðirnar eftir ferða-
 ætlaninni.
Ath. 4. Viðseta verður höfð sem stýzt á viðkomustöðunum, ef veður og is leyfir á annað borið að koma þar við.
Ath. 5. Banni is eða aðrar tálmanir af náttúrunnar völdum skipinu fyrirhugaða leið, geta farþegar farið á land á næsta höfn eða verið kyrrir á skipinu á aðra höfn án auk-
 þónouar. Ekki er fargjaldi skilið altur, er svo ber andir. Sama gildir um vorútlutning og farþega; skipstjóra er beimið að ráða þvi eftir besta vitandi, hvort hann
 lætur afterna flutningu á næsta höfn, sem komist verður inn á, eða hefir hann með sér áfram og skilar honum í hinni leiðinni, ef hægt er.

Afgreiðslumaður í Stavanger er konsull Friðr. Wathne; í Reykjavík H. Th. A. Thomsen.

Samgöngumálin og m.a. rétt um það að stofna íslenskt hlutafélag með þátttöku landssjóds til skipa-kaupa. Málinu lyktadi þó á þann veg að Birni Jónssyni ráðherra var falið að semja við Thore-félagið til 10 ára um siglingar og strandferðir. Skyldi félagið halda uppi árlega að

minnsta kosti 20 ferðum milli Kaupmannahafnar og Íslands, fjór-um frá Hamborg og Leith, og einn-ig standferðum. Jafnframt var sam-íð við Sameinada gufuskipafélagið um millilandaferðir, sem haldið skyldi uppi. Greiddi landssjóður Thore-félaginu 60 þús. kr. árlegan

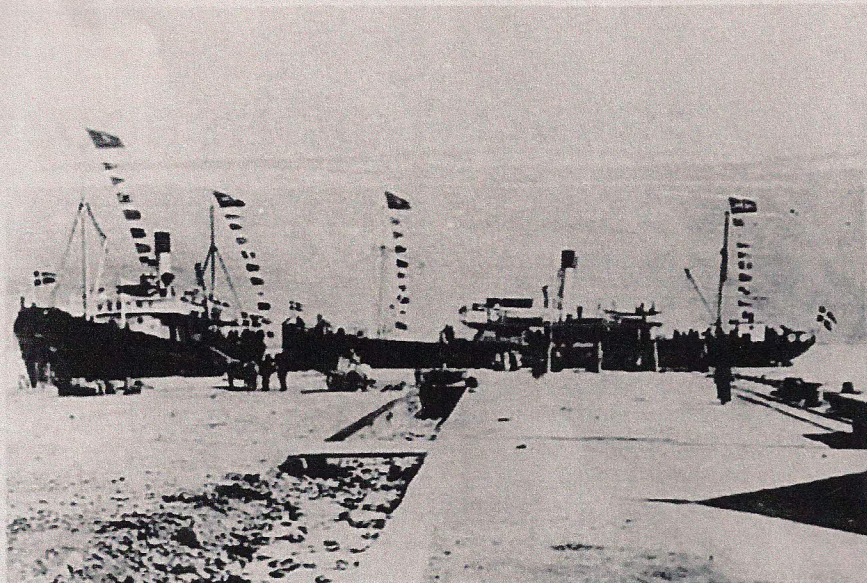
styrk, en til Sameinada gufuskipa-félagsins 40 þús. kr. Í beinu fram-haldi af þessum samningi jók Thore-félagið hlutafé sitt um 550 þús. kr. og samdi við dönsku skipa-smíðastöðina Helsingör Væft um smíði tveggja lítilla strandferða-skipa. Skip þessi hlutu nöfnin

Austri 443 rúmlestir að stærð og Vestri sem var jafnstór, enda systurskip. Hvort skipið hafði rými fyrir 72 farþega á tveimur farrýmum. Þá eignaðist Thore-félagið þriðja skipið á þessu ári, 1910, e/s Ask, 937 rúmlestir að stærð, smíðaður í Kaupmannahöfn 1891. Seljandi var danska skipafélagið Aktiv og kom skipið fyrst til Íslands í október 1910. Að því meðtöldu hafði félagið nú fimm eigin skip í millilandaferðum: Sterling, Kong Helge, Ingolf, Mjölmi og Ask. Auk þeirra voru þrjú skip félagsins að staðaldri í strandferðum á tímabilinu apríl-október: Austri, sem sigldi austur og norður fyrir land til Akureyrar, Vestri, sem sigldi vestur og norður fyrir land til Akureyrar, og Perwie, sem einkum var í ferðum við suðurströnd landsins.

Á fyrsta ári samningstímans, 1910, fóru skip félagsins 63 millilandaferðir, þar af 36 áætluðarferðir. Á þessu ári hófust reglubundnar siglingar til Hamborgar í fyrsta sinn og kom Kong Helge til Reykjavíkur úr fyrstu ferðinni þaðan 2. apríl.

En fljótlega kom í ljós mikill hallarekstur á strandferðaskipunum og svo fór að Thore-félagið var leyst undan samningnum frá 1909 að eigin ósk. Eftir nokkrar umræður á Alþingi, þar sem m.a. var rætt um að landssjóður keypti Austri og Vestri af Thore-félaginu, lýktu að málinu á þann veg að enn var samið við Sameinaða gufuskipafélagið danska. Voru strandferðaskipin því strax seld að loknum ferðum hér í október 1912. Fyrir á því ári hafði Þórarinn E. Tulinius látið af starfi framkvæmdastjóra Thore-félagsins, en við starfi hans tók danskur maður Hendriksen að nafni, er áður hafði starfað hjá Sameinaða gufuskipafélaginu. Við þessi umskipti fækkaði mjög ferðum Thore-skipanna hingað til lands og árið 1914 lögðust þær alveg niður. Þá var skipastóll félagsins eftirtalin fjögur skip: E/s Sterling 1030 rúml. E/s Hekla (áður Ask) 937 rúml. E/s Kong Helge 883 rúml. og E/s Mjölmi 543 rúmlestir.

Árið 1913 voru samningar um siglingar milli Íslands og útlanda



Strandferðabátarnir Austri og Vestri við Höfnersbryggju á Akureyri.

mun óhagstæðari en verið hafði um margra ára skeið. Farmgjöld hækkðu mikið, Þýskalandsferðir lögðust niður og strandferðum fækkaði.

Í ráðherratíð sinni var Björn Jónsson hlynntur því að landssjóður keypti skip Thore-félagsins til að brjóta af þjóðinni alveldi erlendra skipafélaga í siglingamálum. Ekki varð þó úr þeirri framkvæmd og þar kom að strandferðaskipin Austri og Vestri voru seld til Noregs, eins og áður er getið, þar sem þau voru lengi notuð og reyndust vel. Íslendingum þótti illt að missa þessi skip úr þjónustu sinni, frumkvæði Thore-félagsins varð öðrum fyrirmynd og eggjaði menn til dáða í siglingamálum þjóðarinnar.

Þórarinn E. Tulinius og síðar Thore-félagið höfðu skip sín í förum frá Danmörku til Íslands á öllum tímum árs. Strönduðu skip hans alloft og eitt fórst í hafis, eins og e.t.v. við mátti búast, norðanlands og austan, þar sem vitar voru fáir og veður oft válynd að vetrarlagi. Ekki lét Þórarinn það á sig fá og keypti ný skip í stað hinna sem fórust. Hélt Þórarinn E. Tulinius og Thore-félagið uppi reglubundnum ferðum milli Íslands og útlanda auk strandferða hér um nær tveggja áratuga skeið.

Eftir að Þórarinn lét af framkvæmdastjórn hjá félaginu árið 1912, tók hann að sér strandferðir

hér við land að hluta til, árin 1914 og 1915, með skipinu e/s Columbusi, síðar Ísafold, 405 rúmlestir að stærð og smíðað 1895. Skipið hafði áður verið í siglingum við Falklandseyjar í Suður-Atlantshafi, en var skráð á Eskifirði árin 1914-1915, að það var selt til Noregs. Það hafði rými fyrir 30 farþega. Samhlíða þessu færði Þórarinn út kvíarnar á verslunarsviðinu héraendis. Eignaðist hann um stundarsakir verslanir Gránufélagsins austanlands og norðan, en þær höfðu um nokkurra ára skeið verið í eigu erlendra manna. Nefndist þetta víðtæka verslunarfélag „Hinar sameinuðu íslensku verslanir.“ Rak félag þetta um tíma mikla starfsemi hér á landi og keypti t.d. Ásgeirsverslun á Ísafirði. Heimsstyrjöldin 1914-1918 varð mikið áfall fyrir verslanir Þórarins E. Tuliniusar. Þá féllu niður að heita mátti allar samgöngur milli Íslands og Danmerkur. Og kreppa sú, er var afleiðing styrjaldarinnar reið fyrirtæki þessu að fullu. Varð það loks gjaldþrota 1926-1930 og missti Þórarinn þar allar sínar eignir. Hann hélt þrátt fyrir þetta reisu og manndómi til dauðadags (10. nóvember 1932) svo sem hæfði fortíð hans. Átak hans í verslunar- og siglingamálum Íslendinga er eftirminnilegur þáttur í vöðveisnarbaráttu þjóðarinnar sem seint mun fynast yfir.