

Den fyrmastade järnbarken *Gullmarn* – en tavla berättar

Bo Jershed

Nyligen har på Tradera nedan tavla av 4-mastbarken *Gullmarn* legat till försäljning. Det är ett dödsbo som är säljare. Konstnären är den svenske marinmålaren Carl Georg Wallin (1893-1978).



Gullmarn har en intressant historia och var på sin tid Göteborgs största segelfartyg. Hon byggdes 1887 av Russel & Co Kingston Yard Port Glasgow som *Loudon Hill* för John R. Dickson & Co i Glasgow. Hon var 86,4 meter lång och 12,3 meter bred med ett brt/nrt på 2139/2066 och lastade cirka 3 300 ton.

Efter ett mellanspel i Norge som *Erbrin* i Fredrikstad köptes hon 1915 in till Rederi AB Magda i Göteborg och döptes då om till *Magda*.

Detta rederi hade bildats samma år för att köpa in två fyrmastade barkar. Till VD för rederiet utsågs Vidar Olburs som vid den här tiden var direktör inom Broströmskoncernen och chef för Svenska Amerika-Mexico linjen och Svenska Levantlinjen så man kan betrakta det nya

rederiet som en del i Broströmssfären. Förmodligen med deluppdraget att erbjuda segelfartygspraktik för blivande befäl inom Broströms.

De två inköpta fartygen döptes till *Magda* resp. *Dagmar*. Det senare fartyget, *Dagmar*, övertogs i november 1915 i Glasgow men försvann med man och allt på sin resa hem till Göteborg.

Magda övertogs i Liverpool och när hon den 15 november 1915 anlände till Göteborg väckte hon enligt tidningarna åtskillig uppmärksamhet. Den 10 januari 1916 avgick hon med Tor A. Börjesson som skeppare till Durban med full last av trä. Hon kom fram till Durban den 15 april. En del av däckslasten spolades överbord i Nordsjön. Från Durban gick *Magda* den 23 maj till Valparaiso dit hon anlände den 2 augusti.

I oktober 1916 lämnade hon Mejillones i Chile med en last av 2 500 ton salpeter för Göteborg. I närheten av Shetlandsöarna blev hon i februari 1917 uppbringad av engelsmännen och intvingad till Lerwick för visitation men släpptes senare. Den 15 april anlände hon till Göteborg och kunde lossa sin last.

Juli 1917 såldes *Magda* till Svenska Handels- och Sjöfartskompaniet i Stockholm för två miljoner kronor vilket var cirka fyra gånger mer än i mera ordinära tider. Första världskrigets tonnagebrist talade sitt tydliga språk. Fartyget låg då upplagt i Helsingborg efter en omfattande reparation.

Ett år senare såldes hon vidare till Transatlantic för ungefär samma pris. Hon döptes nu om till *Gullmarn* och kom att ingå i Transatlantics skolskeppsverksamhet med ett 10-tal befälselever ombord på varje resa.

Första resan gick från Bergen i september 1918 till Cape Town och sedan vidare till Melbourne. Efter lossning av trälasten där tog hon in en vetelast för Göteborg.. Denna lossades i Landskrona, Halmstad och i Köpenhamn. Efter sista lossningen blev det bogsering upp till Sundsvall för att åter lasta trä på Australien.

Hon lämnade Sundsvall den 9 november 1919. Efter lossning av trälasten i Melbourne förhållades hon till Geelong och lastade 38 224 säckar vete. Den 1 juni lämnade hon Geelong med destination "Falmouth for orders". Efter 121 dagar till sjöss var hon framme och blev anvisad Waterford på Irland som lossningshamn. Hon var tillbaka i Göteborg den 7 december, sista etappen bogserad från Kristiansand av Transatlantics bogserare *Mjörn*.

Under 1921 var det usla sjöfartskonjunkturer och i maj 1921 låg 129 fartyg upplagda i Göteborg. Bland dessa också *Gullmarn* som låg upplagd här från december 1920 till juli 1922.

Men i början av augusti 1922 gav hon sig iväg till Melbourne med en trälast från Larvik. Förutom befälhavare och två styrmän bestod besättningen av konstapel/segelmakare, båtsman, timmerman, 3 matrosar, 7 lättmatrosar, 6 jungmän, stuert, kock samt donkeyman.

Efter lossningen av trälasten i Melbourne bogserades hon till Williamstown i närheten av Melbourne för att ta in en vetelast. Därefter "Queenstown for orders" och efter 131 dagar var man framme och fick beskedet att lossa sin last i Cardiff. Efter att ha lossat vetelasten där tog hon in en kollast för Göteborg och den 2 augusti 1923 var hon tillbaka i hemmahamnen.

Strax efter hemkomsten såldes hon till ett dansk rederi, lastade kol i Cardiff för Madeira. Här blev hon därefter nedriggad och fungerade som kolupplag i Funchals hamn fram till februari 1941 då hon i stormigt väder drev iland och förliste.

Den sista resan 1922/1923 under svenskt flagg finns utförligt beskriven i en intressant artikel i Longitude nr 21 (1985) skriven av Torsten Alvåker vars svåger var med på denna resa som lättmatros och efterlämnat en detaljerad dagbok.

Till sist. Konstnären bakom tavlan är Carl Georg Wallin. Han var född 1893 i Jonstorp i nordvästra Skåne. Efter avslutad skolgång gick han som 15-åring sjöss i segelfartyg. Så småningom blev han sjökapten och tjänstgjorde som styrman och befälhavare i Transmarin AB i Helsingborg. År 1940 lämnade han sjölivet och började måla på heltid. Han lär ha gjort cirka 700 fartygsmålningar, ofta fullriggare, fram till sin död 1978 (wikipedia).

Och hur gick det med försäljningen av tavlan? Auktionen avslutades den 20 mars 2025 utan köp. Tavlans vidare öde okänt.