

Lyxångjakten *Cushie Doo* – En tavla berättar

Bo Jershed

Nedan ser vi lyxångjakten *Cushie Doo* avporträtterad av den kände italienske marinmålaren Luigi Roberto (1845–1910), verksam i Neapel. Tavlan är ett arvegods och med tavlan kom också en släktskröna som vi dock ännu inte lyckats verifiera. Tavlan bär årtalet 1885.



S/y *Cushie Doo* sjösattes och levererades 1881 och beställare var William Henry Seville Osmand. Denne man var född och uppvuxen i Devonshire strax utan för Plymouth. Fadern var kirurg, den tidens benämning på läkare, och hade tidigare varit skeppskirurg i Royal Navy och då bland annat tjänstgjort ombord på HMS *Swiftsure* under slaget vid Trafalgar 1805. Sonen W.H.S. Osmand föddes 1824. Han gick i faderns fotspår såtillvida att han påbörjade en karriär i flottan. Denna karriär kröntes 1847 då han fick tjänsten som "Second Master" på HMS *Antelope*. Något år senare tog han avsked från Royal Navy och runt 1850 emigrerade han till Australien.

Här etablerade han sig som uppfödare av får och nötboskap i Stawell i delstaten Victoria. År 1851 upptäcktes guld i Australien och guldrushen satte igång. Det visade sig att W.H.S. Osmond hade hamnat mitt i ett av guldrushens "hot spots" och han slog sig nu också på att förse "lycksökarna" med livsmedel och andra förnödenheter. Som säkerhet togs inteckningar i deras guldfyndigheter vilket så småningom ledde till att han blev områdets störste ägare av guldfyndigheter, och efter en tid också omåttligt förmögen. Pengarna från guldbrytningen användes för att köpa mer mark och utvidga boskapsrörelsen. Som framgångsrik företagare engagerade han sig också politiskt i delstaten.

År 1880 lade han en beställning på en lyxångjakt hos det kända varvet D & W Henderson & Co i Glasgow. Lyxångjakter var ingalunda ovanliga på den här tiden. Det dynamiska 1800-talet skapade stora förmögenheter hos många driftiga entreprenörer och att äga en lyxångjakt var både ett sätt att se sig om i världen, underhålla affärsrelationer och visa omgivningen att man var framgångsrik.

Fartyget sjösattes den 21 januari 1881 och döptes till *Cushie Doo*, vilket betyder skogsduva på skotska. Hon var ett järnbygge med en längd och bredd på 145 resp. 24 fot och med ett djupgående på 12 fot. Tonnagemässigt mätte hon 249 brt resp. 159 nrt. Hon var skonertiggad med tre master och ångmaskinen var en compoundvariant på 60 hk av varvets egen tillverkning.

Inredningen var ganska spektakulär med väl tilltagna sällskapsutrymmen. Den stora salongen sträckte sig över hela fartygets bredd på 23 fot och med en längd också av 23 fot. I salongen fanns två matsalsbord med plats för 10–12 gäster per bord och med roterande stolar fastbultade i golvet. Väggarna var dekorerade med träpaneler i valnöt och ask. Möblemanget i övrigt liksom ett piano var också i valnöt och ask. Ombord fanns även övernattningsmöjligheter för 12–15 gäster.

Besättningen bestod normalt av 16 personer. Bland dessa ingick även en fartygläkare men denne var förmodligen bara med på de längre resorna. Alla i besättningen var klädda enligt klädkod liknande Royal Navys.

Den 27 januari 1881 lämnade *Cushie Doo* med W.H.S Osmand Glasgow. Efter ett besök i Plymouth där det tillkom två kvinnliga passagerare fortsatte hon den 2 maj med destination Melbourne. På vägen dit gjordes anlöp i Gibraltar, Neapel, Port Said och Galle (Sri Lanka) och den 26 juli anlände *Cushie Doo* till Adelaide.

Efter ett par år i australienska farvatten bestämde sig W.H.S. Osmand att ta sig till Europa igen med fartyget. Den 2 maj 1884 lämnade *Cushie Doo* Melbourne. Om denna resa vet vi en hel del då W.H.S. Osmands kusin, miss Ada Booty, var med som passagerare. Hon skrev en innehållsrik dagbok som idag kan läsas på nätet.

Färden gick inledningsvis längs Australiens västkust upp till Port Darwin med flera strandhugg längs vägen på denna då ganska okända kust. Ett av skälen till strandhuggen på kusten här var förmodligen att utröna möjligheterna till nya områden för boskapsuppfödning. Efter Port Darwin blev det även längre besök i Surabaya, Singapore, Galle, Sawakin, Jeddah och Port Said. Inne i Medelhavet besöktes Jaffa, Neapel, Malta, Gibraltar innan hon den 22 december 1885 kastade ankar vid Drake's Island utanför Plymouth. Vid besöket i Neapel kom förmodligen vår tavla till.

I början av 1887 återvände W.H.S Osmand till Australien men nu som passagerare på Orient-Pacific Line's R.M.S. *Oroya*. I april 1887 kunde man läsa i dagstidningarna att den kvarlämnade *Cushie Doo* var till salu. Det dröjde dock ända till 1891 innan fartyget fick en ny ägare. Den nye ägaren blev kommandör Walter S. Bailey i Hull. Denne döpte om fartyget till *Fedora*. Efter två år såldes det vidare och fram till 1913 då hon lämnade det brittiska fartygsregistret hade hon haft fem olika ägare, alla inom brittiska societeten. Under denna tid var hon bland annat sysselsatt med kryssningar i Medelhavet, Indiska oceanen och även med en tur till New York för att övervara seglingstävlingen America's Cup. Fartygets färder finns beskrivna i samtida tidningars societetsspalter. År 1913 såldes hon till Portugal för 3 000 pund och året efter gjorde den nye ägaren om henne till lastfartyg. År 1920 hamnade hon i spanska händer och elva år senare ströks hon från Lloyds Register.

Hur gick det för W.H.S. Osmand? Han återvände ju till Australien och expanderade sin verksamhet där. Han dog 1901 och i testamentet stod det att hans efterlämnade tillgångar skulle gå till hans närmaste släkt. Eftersom han dog barnlös blev det strid om arvet. Efter fem år avgick en fattig skomakare i Plymouth med segern och kunde kassera in 100 000 pund. Dennes avlidna fru var en tidigare okänd brorsdotter till W.H.S. Osmand. Så kan det gå!

Och vilken koppling har vi till tavlan? Släktskrönan säger att en sjöfarande anförvant från Gävle fick tavlan i samband med att fartyget bytte ägare. Det skall ha gått till på så sätt att förre ägaren spelade bort fartyget på casinot i Monte Carlo och vår anförvant fick i uppdrag att vakta och underhålla fartyget tills den nye ägaren kunde ta det i besittning. Men anförvantens tidslinje går inte ihop med skrönan så förmodligen är det en annan Gävlesjöman som varit inblandad och sedan skänkt eller sålt tavlan till vår anförvant. Intressant är att i societetsspaltarna ovan kan man se att Medelhavskryssningarna då och då innefattade besök på casino i Cannes och Monte Carlo. Så helt osannolik är inte den delen av historien.

Till sist. Konstnären Luigi Roberto var känd för att måla av fartyg i Neapelbukten och sedan leverera två porträtt. Ett med fartyget liggande i lugn och ro med Vesuvius i bakgrunden och ett med fartyget i hög sjö. Vi har det senare porträttet och det förra finns hos en släkting.