

Cecilia – den första seglaren som fick motor



**Ur Resan går vidare
av Terje W Fredh**

En motorhistorisk sensation

En motorhistorisk sensation inträffade i Lysekils norra hamn söndagen den 20:e oktober 1907. Från utrustningsbryggan lossade tremastskonaren Cecilia från Göteborg sina förtöjningar. Med Axel Berntsson från Marstrand som befälhavare vände hon på redden och gick västerut för provtur. Det sensationella var att Cecilia var det första större segelfartyget i Europa som fick en motor installerad. Efter några timmars provtur tillsammans med Skandiaverkens ingenjörer och montörer gick man åter till kaj för att visa upp sig för pressen.

Cecilia var byggd vid Klippans varv i Göteborg och hade tidigare gjort en resa till La Coruña, Spanien, och en till Rio Grande du Sul i Sydamerika, en resa som tog 80 dygn. Fartyget kunde lasta 400 ton, skrovet var portmålat, 35 m långt, 8 m brett och med 3,5 m djup på last. Resorna var långa och beroende av väder varför rederiet beslöt sig för att satsa på en motor. Ingenjör Laurin hade haft förhandlingar med rederiet och tecknade kontrakt på två motorer som drevs med fotogen. Varje motor var på 35 hästkrafter och Laurin garanterade minst 7,5 knop fart på last.

Cecilia hade två propellrar, riggen fanns kvar efter motorinstallationen då redaren räknade med att segla när det var god vind. Skandiaverken hade tidigare byggt tvåtaktsmotorer avsedda för mindre fartyg. Nu skulle ett för tiden gaska stort fartyg bli motordrivet!

Fotogenåtgången uppmättes till 0,28 kg per hästkraft, och per timme skulle detta innebära en driftskostnad på 2 kronor efter den tidens fotogenpris. Den kostnaden accepterade redaren som med motorerna skulle få god hjälp när Cecilia skulle in och ut ur hamn eller vid stiltje. Praxis för segelfartyg var att de inte kunde segla in eller ut ur en hamn. Här måste man anlita bogserhjälp och det kostade pengar.

Skojade med journalisterna

Ortens tidningar och göteborgspresen fanns på plats när Cecilia visade upp sig. en av journalisterna frågade bästemannen hur fort Cecilia kunde gå.

Bästemannen, begeistrad av det nya framdrivningssättet, svarade "att farten är 10 knop på varje motor". När tidningen kom ut nästa dag skulle man läsa att Cecilia uppnådde den höga hastigheten av 20,5 knop vid provturen utanför Lysekil. Dagen efter fick journalisten göra en rättelse där han konstaterade att hastigheten blir 7—8 knop men att Cecilia en gång med segel varit uppe i 10 knop.

Stor uppmärksamhet

Hade Cecilia en gång seglat i tysthet så blev det stor uppmärksamhet när hon fick en Skandiamotor. Vid ett besök i Karlskrona kom officerare från marinen ombord och tittade på maskinen. Detta ledde till att Skandiaverken senare fick beställningar från marinen. Vid ett besök i Lübeck kom folk från det tyska sjöfartsverket ombord för att beskåda motorn och tala med befälhavaren. Skeppare var Axel Berntsson från Marstrand som, vilket bör tilläggas, inte alls gillade nyordningen ombord. Berntsson hade hunnit bli 60 år 1907 och var sedan 45 år tillbaka van vid seglande skepp och kom heller aldrig att acceptera motordriften. Han fann det ovant och främmande att förlita sig på en maskin när det fanns vind i seglen. Var det stiltje skulle skeppet enligt hans filosofi ligga still.

Styrmannen hade en annan och modernare syn på maskinen. Han kom från amerikanska båtar och hade där fått lära sig att anamma allt nytt. När Cecilia en gång kom till Aalborg blev det en dispyt mellan befälhavare Berntsson och styrmannen. Det var vindstilla och fartyget skulle upp i den inre hamnen. Berntsson startade inte maskinen utan kastade istället spring som fästes i kajen varpå han spelade fram båten mot kajen. Styrmannen påpekade försynt "att det går lättare om kapten startar maskinen", men denne vägrade. Berntsson fick senare erbjuda att bli befälhavare på ångbåtar men han valde istället att gå iland och satte aldrig mer sin fot på ett fartyg med maskin!

Utsmyckad blomsterutställning

Cecilia fick många udda uppdrag. Ett av dessa var 1910 då fartyget byggdes om för att bli en flytande växtodlingsutställning. Innan dess kom hon tillbaka till Lysekil för en enklare ombyggnad. Konstnären Carl Kylberg gjorde då flera målningar på skeppet, men dessvärre försvann de efter utställningen.

En annan udda resa för Cecilia var att åka runt och visa upp "lantbrukets värsta skadeinsekter", jämte bra stallgödsel.

Motorerna från Lysekil gick perfekt och var en av anledningarna till att hon köptes av en argentinsk redare och fick namnet Luisa L. Hon gick därefter i sydamerikansk kustfart i många år. Cecilia var en banbrytare för maskiner, i detta fall från Lysekils Mekaniska Verkstad (senare Skandiaverken).

I slutet av 30-talet hade de seglande fraktbåtarna i stort sett försvunnit.

Här ha ni mej, god' vännen,
 jag nämns "Mekaniska".
 Motoren min ni känner,
 ty ständigt den gått bra.
 Jag Dahulin tournerat
 till nittio procent
 och utan mej det vore
 med flaket kient bevändt.
 Den etikett jag bär (Årlig produktion 10,000 h.-s.)
 den kan ni saklöst tro
 och jag kan trotas konkurransen.

(Ur Nylensrens Rikshandens tryckta mörta.)



Motorbåten Cecilia om 200 hkr, byggd
 med motor från Lysekils Mek. Verkslag

Skandinaviens största
 båtmotorfabrik.

LYSEKILS MEK. VERKSTADS AKTIEBOLAG



Specialité: ———

BÅT- OCH STATIONÄRA

== MOTORER ==

en- och flercylindriga, 3-500 hk.

Annons från 1908 där Cecilias motor fanns med i en lysekilsrevy.
 Arkiv Terje W Fredh.