

# Kvinderne i træbådene



Nr. 127 · Februar 2016

# LET – det ældste af de ældre lystfartøjer

Af Henrik Effersøe

Næsten alle ældre lystfartøjer som stadig pløjer bølgerne, er 50-100 år gamle. Der er dog stadig enkelte endnu ældre både bevaret: Nu skal I høre historien om den allerældste: Den 128-årige halvdæksbåd 'LET'. \*)

## Begyndelsen

I Københavnsområdet begyndte lystsejladserne for alvor med stiftelsen af DFfL (Dansk Forening for Lystsejladser – det nuværende KDY) i 1866, i år for 150 år siden. De fartøjer man sejlede lystsejlads på Øresund dengang, faldt i to klare grupper: den ene med store, smukke og ekstravagant udstyrede lystkuttere, som det højere borgerskab, adelige og kongelige sejlede med hyrede mandskaber. Den anden en skøn som blanding af fiskejoller, kragejoller, små sejlkuttere etc., som mere



LET i Gilleleje Havn 2001



LET sejler i Øresund ca. 1997

jævne mennesker fandt glæde i at manøvrere på aften- og kortere dagture. Ordet weekend var ikke opfundet...

Springer vi frem til 1880'erne, er der opstået en del små sejlkubber i København – adskilt af Langebro og Knippelsbro. Nord for broerne holder lystfartøjer til ved Nordre Toldbod og Langelinie – for svaj forstås; den første lystbådehavn, Langeliniehavnen, blev først bygget i 1890'erne. Kajerne i havnen, inkl. kanalerne på Christianshavn, var til erhvervsfartøjer – ikke til fornøjelse!. De toneangivende sejlkubber i det nordlige havneområde var DFfL (KDY) og Øresunds Seilforening. Syd for broerne var Kallebostrands Sejlforening, Kallebod Sejlkub og fra 1887 Sejlforeningen Enighed de betydeligste. Fartøjerne i Sydhavnen lå for svaj på det lave vand umiddelbart syd for Langebro – det senere opfyldte område, hvor Kalvebod Brygge med de store, grimme klodser i dag ligger.

For at komme til emnet – halvdæksbåden LET – slår vi op i Dansk Sportstidendes årgang 1888, hvor denne notits findes på side 99 i udgaven fra 30. marts: Halvdækket Sænkekjolsbaad knapt 3 Tons drægtig Dim.: 22' Bredde 7'6'' Dybgaende u. Sværd 2' med Sværd 4' bygges af N.H. Nielsen Skovshoved for Pladseier P. Hansens Regning.

\*) Note, så definitionen er klar: vi taler om lystbåde, der er bygget som sådanne – og ikke om ombyggede erhvervsfartøjer).



### Kallebodstrands Sejlforenings

Championsejladts fandt Sted Søndag den 30. Juni med følgende Resultat:

Sejerherre blev Pladsejer *P. Hansen* med Halvdæksbaad »Let« i

2 T. 41 M. 43 S.

Nr. 2 blev Melhandler *A. Madsen* med »Agnese« i 2 T. 43 M. 51 S.

Nr. 3 blev Baadfører *Chr. Nielsen* med »Froya« i 2 T. 49 M. 1 S.

Nr. 4 blev Assistent *E. Eriksen* med »Tom« i 2 T. 50 M. 13 S.

Nr. 5 blev Fuldmægtig *H. Holm* med »Anna« i 2 T. 51 M. 26 S.

Nr. 6 blev Snedkern. *C. Ramberg* med »Otto« i 2 T. 54 M. 30 S.

Nr. 7 blev Kontorist *C. Achen* med »Gudrun« i 2 T. 55 M. 49 S.

Nr. 8 blev Bogbinder *Reichel* med »Stephanie« i 3 T. 6 M. 37 S.

Metaldrejer *Jensen* og Fabriksbestyrer *Schmidt* opgav Løbet.

Pladsejer *P. Hansen* er altsaa Championsejler i Kallebodstrand for 1889 og Ejer af den første Championsring.

Vi ved desværre ikke andet om Pladseier P. Hansen end at han lod LET bygge, og at han var medlem af Kallebostrands Sejlforening. Vi ved dog, at han var en dygtig kapsejler med sin halvdæksbåd – se bare resultatlisten, hvor han med LET bliver "Championsejler i Kallebodstrand 1889".

Der findes ikke fotos af LET eller de andre både i Kallebodstrands Sejlforening fra denne tid, men som nævnt var der tale om beskedne fartøjer – og på grund af vanddybden i Kalleboderne (nu Kalveboderne) stak de under 1 meter. LET var af samme årsag bygget som "Sænkekjolsbåd" med en dybgang på to fod (61 cm) med sværdet oppe og det dobbelte med sværdet nede.

### K.A.S. og Sejlerskolen

I marts 1891 stiftes Københavns Amatør-Sejlkлуб, der holdt til ved Langelinie. Initiativtageren var konsul C.A. Broberg, som brændte for amatørsejladts: Han ønskede, at den nye sejlkлубs fornemste opgave skulle være på frivillig og ulønnet basis at uddanne unge mænd (undskyld d' damer) til at færdes på søen som lystsejlere. Den nye klub fik på grund af denne programerklæring enorm tilslutning lige fra starten, og allerede i maj 1891 starter K.A.S. det, som i dag er kendt som sejlerskolen, hvor man begynder at give sejlundervisning i medlemmernes egne både. Broberg mener dog, at klubben selv skal anskaffe egnede skolebåde og man bestiller i sommeren 1891 to spidsgattede halvdæksbåde i Norge. Som midlertidig skolebåd tilbyder konsulen generøst klubben sin egen båd, som klubben så kan sælge, når de to norske både ankommer. Konsul Brobergs egen båd var LET, som han havde købt samme år. Og LET bliver således Danmarks første skolebåd i den første sejlerskole for "amatører" i Danmark (og formentlig også i verden). Sejlerskolens protokoller findes endnu fra og med den første sejldag den 20. maj 1891 og vi kan følge de private bådes og LETs bedrifter med elever – fx berettes der om LET's første sejlads: "Foretog forskellige Manøvrer i Svanemøllebugten – navnlig Kryds ud og Slør tilbage".

Allerede om efteråret sælges LET og indtægten på 500 kroner anvendes til delvist afdrag på gælden for de to norske både, der fik navnene 'Aage' og 'Axel' efter to unge prinser.

Notits i Dansk Sportstidende den 16. oktober 1891:

Halvdæksbaaden "Let", som af Konsul C. A. Broberg ved Seilsaisonens Begyndelse blev skjænket til "Kjøbenhavns Amatør-Seilkлуб" til foreløbig Øvelsesbaad for Amatører, er nu, efter at Klubben har faaet sine nye Øvelsesbaade, af Bestyrelsen solgt til Hr. Pladseier C. Ramberg.

### LET 1891-2001

Nu fortaber sporet efter LET sig – ligesom for alle de øvrige lystbåde fra den tid. Vi ved ikke, hvor længe Kallebodstrands andre fartøjer holdt sig flydende og vi ved ikke, om Aage og Axel og deres ligemænd blev 30,

## Kragejolle til salg



Halvdæksbåd – gaffelrigget – bygget i Skovshoved 1888.  
4 sejl (bordeauxrøde). 10 HK i/b Albini-motor – rustfri kølbolte – kompas.  
L: 6,90 B: 2,45 D: 0,85 Vægt 2,5 t. Pris 28.000,-  
Henvendelse: ”

40 eller 50 år gamle. Der er intet spor af alle disse små både i dag – altså lige bortset fra LET....

Båden har sikkert – efter ovennævnte Hr. Pladseier C. Ramberg – haft utallige ejere i de mere end 100 år fra salget i 1891 og til årtusindskiftet. Navne, havne, sejlklubber etc. i de mange år kender vi ikke.

### LET dukker op igen....og forsvinder

I 2001 gik jeg en tur i Gilleleje Havn og så en meget smuk lille klinkbygget kragejolle. Den hed LET og en klokke begyndte at ringe hos K.A.S.' historiker (det er også undertegnede). Jeg var endnu ikke klar over, at det måske var den LET, men fik fat i ejeren som fortalte, at han var glad for båden: 'Den sejler godt, selv om den er meget gammel', sagde han. 'Den er faktisk fra 1888', sagde han – og så spidsedes ørerne jo naturligvis! Han havde købt den via en annonce i DFÆL-bladet i 1986 – annoncen ses herover.

Hvis man oversætter fod/tommemålene fra notitsen i Dansk Sportstidende marts 1888 til annoncens meter og centimeter, så passer det sør'me. Vi bemærker, at båden nu har indenbords motor og ikke længere "Sænkekjøl". Ejeren gav mig et par fotos fra 1990'erne med båden under sejl. Jeg var imponeret og ret overrasket: LET var



*LET med ny stævn i villahaven i Gilleleje 2014*





*LET ankommer til K.A.S. bådplads – smukke linier!*

pludselig dukket op og havde en glad ejer – jeg fortalte ham lidt om bådens oprindelse og bad ham kontakte mig, hvis han en dag skulle sælge den. Det skulle han nok, men det skete ikke, og da jeg var forbi Gilleleje otte-ti år senere var den væk – og ingen i den lokale sejlklub vidste, hvad jeg talte om.

LET var forsvundet og jeg frygtede det værste, men gav ikke op – og tænkte ofte på, hvordan jeg skulle finde ud af, hvor den var blevet af. Ved DFÆL-sommerstævnet i Ebeltoft 2013, hvor der også var store skibe med, kom jeg ved langbordet i kontakt med gode folk fra laugget omkring 'Vilhelm' fra Gilleleje. Det er en stor spidsgattet, klinkbygget, Isefjordsbåd i meget fin stand. Jeg spurgte om de måske kendte en 'miniudgave' af Vilhelm ved navn LET, som for år tilbage lå i Gilleleje. "Ork ja, det er vores laugsmedlem Jørgen Brenting, som har den liggende hjemme i haven", var svaret. Han er i gang med at skifte noget stort på den, fortalte de. Jeg fik hans nummer og ringede og spurgte om jeg måtte besøge ham og se hans kragejolle. Jeg skulle være meget velkommen. Op til Gilleleje, villahave, under pressenning – dér lå den saftsusemig!! Jørgen viste sig at være en meget flink mand, der havde nogle få historiske papirer på båden – et nationalitetsbevis fra 1935 og et målerbrev fra 1948 og noget om, at LET vistnok havde haft en ikke

så køn kahyt engang i 1960'erne.

Han havde taget det meste af dækket af og havde skiftet stævnen (smukt arbejde), men så var arbejdet gået i stå, fordi laugget omkring Vilhelm trak mere. "Der er også nogle bord og et par spanter, der skal skiftes", var meldingen. Over en kop kaffe fortalte jeg LET's historie anno 1888 og 1891; om de to "Pladseiere", om konsul Broberg og K.A.S. for mere end 120 år siden. Og at det efter mine undersøgelser måtte være den ældste endnu bevarede lystbåd i Danmark. Plus den første sejlerskolebåd i Danmark – nok endda i hele

verden. Han blev lidt stille – han så tænksom ud og sagde så, at han gerne ville forære den til K.A.S., hvis vi da ville have den tilbage igen efter de 123 år. Det havde jeg ikke lige forudset. Jeg lovede Jørgen at undersøge sagen og vende tilbage. "Ja, for jeg får den jo ikke lavet i stand og så må den jo ophugges", sagde han. Det må ikke ske! var det eneste der rumsterede i mit hoved på hjemvejen. Lidt sjovt, at K.A.S. for anden gang på 123 år fik LET tilbudt kvit og frit – i 1891 og i 2014!

K.A.S.'s bestyrelse var forstående for det historiske aspekt og ville gerne modtage båden, men beslutningen er, at istandsættelse må ske med midler uden for klubbens almindelige budget.

Der står vi så nu: LET er transporteret til klubbens bådplads, rensat og støvsuget og den fine nyere Yanmar-dieselmotor er taget ud.

En LET-gruppe er nedsat, og vi er i fuld gang med at søge midler til istandsættelse, som primært skal ske hos en professionel bådebygger. Hvordan LET skal bruges når den er færdig, bliver besluttet på et senere tidspunkt, men at den skal ud at sejle, er der ingen tvivl om!

Vi modtager gerne input fra dette blads læsere, og historien følges jo nok op, når der er nyt at berette.