



Runabåden er blevet  
international historie

# *Klassisk* **TRÆBÅD**

Nr. 123 · Februar 2015

## LÆNGST MULIGT I EGEN BÅD

De første folkebåde

# Længst muligt i egen båd

Af Carl Mangor

Værdien af lystsejlads bør ikke måles i kroner og øre. Det sker alligevel, at en sejler sælger sin båd ud fra en betragtning om at der sejles for lidt, målt med de penge båden repræsenterer; at hver enkelt sejlads eller tilbage-lagt sømil ville repræsentere et voldsomt økonomisk beløb. Skulle nogen have fundet på at lufte den slags overvejelser ombord på den Nordiske Krydser D8, Corinna, ville det være det dårligst tænkelige argument for at skille sig af med båden. Corinna er benyttet så meget og i så lang tid, at den form for regnskab ikke kommer i nærheden af at kunne begrunde et eventuelt salg.

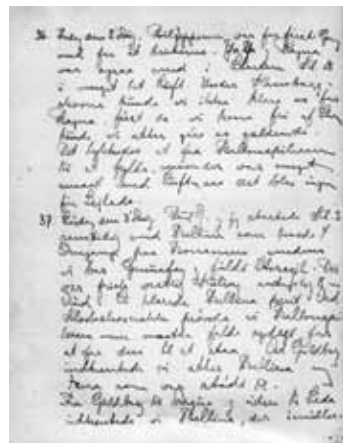
Her i 2015 runder Corinna 80 år. Det bør i sig selv tiltrække nogen opmærksomhed. Imidlertid bliver denne ikke mindre af, at ejerkredsen i alle årene siden 1935 kan indskrænkes til den samme familie i to generationer. Med en sådan varighed ud over det sædvanlige, er der god grund til at kikke fænomenet efter i sømmene. Hvad har præget Corinna siden det blev en mulighed? Denne

nysgerrighed behøver ikke at ende i formodninger og gætterier. De respektive skippere har gennem samtlige år, sejlads for sejlads, ført logbog over de tildragelser, oplevelser og handlinger, der har fulgt Corinna fra onsdag den 15. maj 1935 og frem til idag.

Det er blevet til mange notater gennem 80 år. Samlet set er de ikke bare en dokumentation af Corinna og familien Petersens aktiviteter, men også et blik ind i lystsejladsens udvikling siden den fik sit store og mere folkelige gennembrud i mellemkrigsårene.

Det meget omfattende materiale, som Corinnas logbøger udgør, rummer mulighed for at blive bearbejdet fra en lang række vinkler. Jeg har valgt at begrænse det til nogle enkelte. De valgte aspekter er dels blevet belyst i logbogen gennem alle årene, og er grundlæggende for at forstå, hvordan 80-årsdagen er blevet en realitet.

Som det første har jeg valgt at beskrive de foranstaltninger, familien gennem tiden har iværksat for at holde Corinna i søklar stand, og dernæst hvad Corinna er blevet brugt til, og hvem den blev benyttet af.



Titelbladet og en side fra den særdeles detaljerede logbog red.

Brojne og Albert Petersen ved første søsætning i 1935



*En tur med nybygningen til Fejø i 1935*

### **En mand og hans båd**

Arkitekt Albert Petersen havde i nogle år været ejer af en 30 kvadratmeter kutter, Briand III. Den havde han flittigt benyttet på Guldborgsund og Briand III optrådte ikke sjældent blandt præmietagerne til kapsejladserne. Fra sin opvækst i Vejle og med en fortid som sejler på Vejle Fjord faldt det ham naturligt at videreføre sin gamle interesse for lystsejlad, da han efter endt uddannelse ved arkitektskolen i København etablerede sig med tegnestue i Nykøbing Falster.

I starten af 30'erne kom der nogle SSA- og SSB-både til byen, og på trods af deres forholdsvis beskedne størrelse målt mod de større Meterbåde og andre kuttere, havde de nogle meget fine sejlegenskaber, der gjorde det vanskeligt at sejle fra dem. Det havde Albert Petersen et ønske om at gøre, så han så sig om efter en

bådtype, der ville være i stand til det.

Igennem et par år havde man især i Øresundsområdet gjort erfaringer med den Nordiske Krydser. Den havde et slægtskab med Meterbådene, men uden det helt samme fokus på kapsejladserne alene. Det var således en ganske hurtig båd, der også modsvarede ønskerne om lidt komfort til tursejladserne.

Albert Petersen købte tegningerne for 200 kr. hos skibskonstruktør Witt i efteråret 1934. Sidst i november samme år modtog bådebygger C.M. Nielsen den første rate på 1600 kr. da byggekontrakten blev underskrevet. Udgifterne til bådebyggeren beløb sig i alt til 5300 kr.

Den 15. maj 1935 var Corinna klar til at blive søsat, og Albert Petersens kone Ellen kunne med en pøs saltvand og ordene: "Vi håber du med ære, flag og stander må bære, og så døber vi dig ved navnet "Corin-





*Det allerfineste mandskab*

*Til venstre: Drengene og mor Broyne på tur i 1944 - der kunne kun sejles i Guldborgsund*

na" lade Corinna glide i vandet.

Ved en fejltagelse blev Corinna den anden Nordiske Krydser med klassenummer D8. KDY havde ellers været i Nykøbing og foretaget de fornødne målinger til NL, men alligevel fik Agnete, bygget på Orlogsværftet i 1937, papir på at være nummer D8.

Albert Petersen var født i 1889 og altså en midaldrende mand, da Corinna løb af stablen. Han var på det tidspunkt far til tre børn og fik yderligere to drenge inden krigen brød ud. Sammen med sine børn i almindelighed og de to yngste drenge i særdeleshed oplevede han et næsten 40 år langt sejlerliv i Corinna, som med jollen på slæb bragte familien rundt i store dele af de sydsandinaviske farvande. Senere overtog den yngste søn Klaus, hvor faren slap, og sikrede at Corinna fortsat er aktivt sejlsende på 80 årsdagen.

## **I. Båden**

Træbåde går ikke hen og bliver 80 år af sig selv. Det kræver en vedvarende arbejdsproces, hvor der både tænkes i vedligehold og reparation. Det er derfor interessant at kaste et blik på, hvad Corinna har været udsat for gen-

nem årene. De første år fik den en gedigen vask indvendig, en gang patent i bunden, og lak på fribordet. Disse arbejder var overvejende noget, Albert Petersen betalte sig fra ved lokale håndværkere, dels bådebygger Nielsen og dels malere fra byen i øvrigt. Det lakerede dæk var noget udsat og fik derfor med års mellemrum både med skraber, sandpapir og efterfølgende lak. 1940 er det eneste af besættelsesårene, hvor der noteres noget om vedligehold. Her blev Corinna smurt med møjne indvendigt. På baggrund af Albert Petersens hidtidige praksis må man formode, at den som minimum er smurt i bunden, men den generelle knaphed på materialer under besættelsen kan have reduceret mulighederne. Den flittige brug af båden til trods fremstod Corinna som velholdt.

Mens det således stod godt til med skroget, var

riggen og løbende gods plaget af adskillige havarier. Allerede efter to år sprang storsejlsfaldet, og to år efter måtte der atter skiftes storsejlsfald tillige med, at wirerne til begge agterhal samt bomdirken måtte udskiftes.

### De sårbare sejl

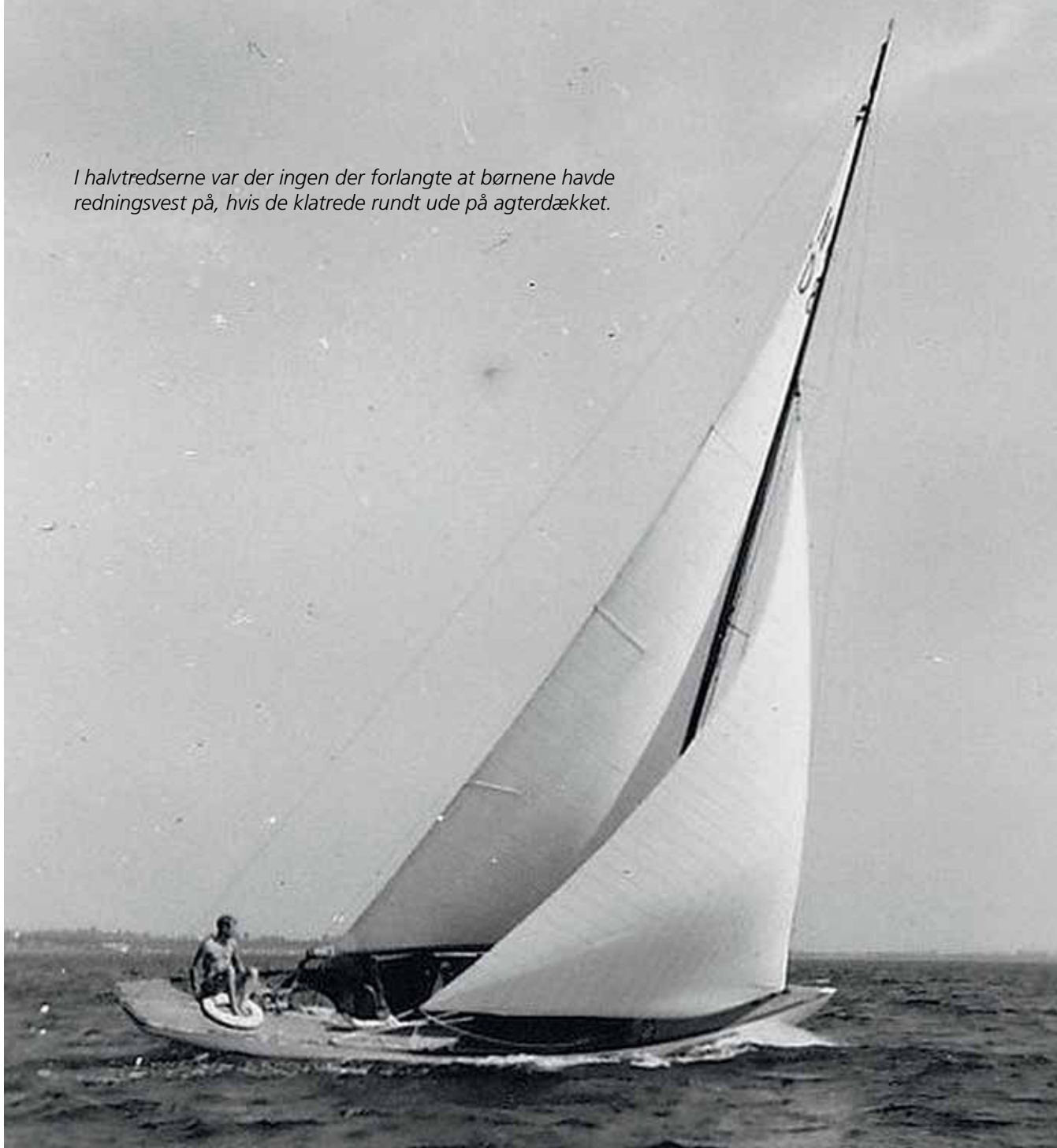
Den helt store udfordring var dog sejlene. Storsejlet flængede første gang efter en ukontrolleret bomning i Svendborg Sund. Et par år senere, i 1939, blev en stor glæde over et nyt forsejl hurtigt afløst af ærgrelse over storsejlet, der flængede igen. Denne gang i et omfang der kun tillod en midlertidig reparation. Held i uheld kan man sige. Var det sket et par år senere, havde det som følge af besættelsen ikke længere været muligt at få syet sejl.



*Familien på tur i 1938*



*I halvtredserne var der ingen der forlangte at børnene havde redningsvest på, hvis de klatrede rundt ude på agterdækket.*





*Johan og Klaus sætter sejl i 1952 og i 1954 er drengene med i klargøringen*



Handelsministeriet udsendte den 20. maj 1941 en bekendtgørelse om "Sejl- og Presenningdug", der trådte i kraft med øjeblikkelig virkning:

"§ 1. Erhvervsmæssig fremstilling af Varer, til hvis

Tilvirkning der anvendes Sejl- eller Presenningdug, maa fra og med den 23. maj 1941 kun ske i saadanne Virksomheder, der har opnaaet Tilladelse hertil fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

§2. Salg eller Udlevering af Skibssejl og Baadsejl af enhver Art, Lugepresenninger, Overtræk til Navigationsinstrumenter, Kulsejl og Redningsmateriel af Sejl- eller Presenningsdug maa kun ske til saadanne købere, som har opnaaet Tilladelse til Køb af de paagældende Varer fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart."

Med bekendtgørelsen var det reelt kun søfart og fiskeri, der kunne komme i betragtning til de begrænsede bomuldsprodukter, så Albert sparede godt på det, han havde. Med det gamle storsejl på og godt rebet ned formåede vinden alligevel at rive en tredje flænge i det gamle sejl.

På andre sejlads i den periode sprænges et topstagsbindsel og fokkeskøde.

End ikke det nye storsejl går fri. Det flænges, og da det gamle sættes som erstatning og også truer med at



*Sej sejlerungdom i kahytten. Johans kone Edith sammen med Klaus og Johan i 1959*





*Tredje generation ombord i 1967. Albert sammen med Johans søn*

gå i stykker, vender Albert om og sejler Corinna i havn.

Forbuddet mod anvendelse af bomuldsstof til lystbådssejl ophører nogle år efter besættelsen. Indtil da havde Corinna endnu nogle problemer med sejl, der flængede i kraftig vind, men i 1948 købte Albert Petersen nye sejl. Denne gang blev det et stel stormsejl, måske for at aflaste det rigtige stel og bjærge sig med færre kvadratmeter, der var bedre udrustet til det?

Sejlene var genstand for stor opmærksomhed. Bomuldssejl tørrede kun langsomt. Både deres anvendelse på lang sigt og det kosmetiske udtryk krævede, at de var tørre, når de blev pakket ned. Opmærksomheden på at pakke sejlene ned i tør tilstand kommer flere gange til udtryk i logbogen. Bl.a. den 21. september 1947 hvor

Corinna med Albert og drengene har været en tur på Sundet syd for Nykøbing: "Atter glat gennem Broerne, hvorefter vi slog et slag nordpå for at få Sejlene helt tørre."

### **Drengene tager over**

I 1949 fik Corinna en større tur inden søsætning. Indvendigt blev den grundigt behandlet med mønje, fernis og lak. Maleren brændte maling af udvendig, og bådebyggeren skrabede bunden. Det gamle lærred på ruffet blev fjernet og erstattet af et nyt lag, og endelig blev hynderne sendt til kemisk rens.

I årene derefter begyndte drengene Johan og Klaus så småt at deltage i forårsklargøringen. I 1951 havde de til farens store ros ordnet den uundværlige slæbejolle: "Drengene har gjort jollen ualmindeligt smukt i stand". Året efter blev Corinna genstand for deres aktiviteter. I

fællesskab skrabede de bunden og gav den Black Varnish. Derefter klarede Johan patenten og Klaus ordnede riggen. Det skal lige siges, at drengene på det tidspunkt for længst havde ordnet jollen og haft lidt småture i den.

Corinna havde til 1954 været forskånet for større uheld og havari. I midten af maj dette år havde drengene sammen med et par venner lånt Corinna til en tur på Sundet. Ved Hamborgskoven så Klaus pludselig, at roret forlod skibet. Johan reagerede hurtigt, bjærgede sejlene og kastede anker. Kort efter kom en anden Nykøbingsejler forbi og tog Corinna med hjem til Vikingebroen. På land blev det konstateret, at den svejsning, der bandt beslaget til rorstammen, var mangelfuld, og at det nærmest var tilfældigt, at det ikke var gået galt noget før. Samtidig et utroligt held, at det skete på Sundet nær havn i magsvej, og ikke året før, hvor Corinna var over Kattegat.

Sejlene var stadig Corinnas akilleshæl. Ved Pinsestævnet på Fejø i 1956 røg både den store genua og spileren. Senere samme sommer, da Corinna sejlede på den svenske vestkyst, røg storsejlet i toppen, og Albert måtte til sejlmager Hedmark i Gøteborg. Det blev ikke sidste gang den svenske sejlmager arbejdede for Corinna. Tre år senere fik han lov til at reparere en flænget spiler.

I mellemtiden var der købt ny genua, og under en frisk sejllads i Øresund sprang fokkefaldet, og Corinna søgte nødhavn i Dragør. Her var det ikke muligt at få wire, så Johan tog bussen til København. Vel tilbage i Corinna lavede han de fornødne splejsninger, og sommerturen kunne fortsætte.

Ved indgangen til 1960'erne havde Johan og Klaus stort set overtaget klargøringen af Corinna. Ved den første sejltur i 1964 noterede Albert Petersen:

"Lørdag den 9. maj 1964 blev Corinna søsat efter at have været indsat i Bådebyggerværkstedet, hvor Johan



*Corinna i godt selskab på Frem's plads*



*Klaus styrer helt selv i 1992*



og Klaus har foretaget en grundig Afskrabning af Dæk og Ruf med Slibning og Lakering, udvendig. Behandling af det hvide gjort af Malermester Lauritzen og Bunden klaret af J. og Kl. Baadebyggeren foretaget Reparation af Hækken. Søndag den 10. satte Kl. og jeg Masten med Riggen i orden.”.

### **Vand fra oven og vand fra neden**

Corinna skulle nå at blive 35 år, før der kom notater i logbogen om utætheder gennem skroget. Ruf og ruftag havde længe været beskyttet af en presenning, når der blev sejlet i høj sø, men under en tur i frisk vind til Femø i forsommeren 1970 konstaterede Albert i logbogen, at Corinna tog meget vand ind. Under sejladsen hjem den følgende dag ”var det let at se, hvor vandet sprang ind. Det er Vanttrækket, der laver Lækken, mest i Styrbord”

Riggen var stadig ikke forskånet for uheld. I Lillebælt røg fokkefaldet igen-igen og på en tur til Fehmern var det fokkestaget der blev ødelagt, ligesom der senere var problemer med agterhalerne. I 1969 forebyggedes flere af disse brud med en gennemgribende løsning: Corinna fik en rustfri rig, der langt bedre var i stand til at trodse vindens udfordringer. Herefter nævner logbogen ingenting om problemer med hverken rig eller sejl. Tre år senere blev Corinna udstyret med sit første sejl i dacron, et storsejl fra Freytag.

Mens der var skabt ro i riggen, begyndte andre vanskeligheder at vise sig. Utæthederne ved ruffet var blevet så omfattende, at Klaus i foråret 1975 fik den lokale bådebygger til at lægge plastlærred på. Det hjalp ganske vist på ruffet, men Corinna viste sig, på grund af sen søsætning og en ualmindelig varm forsommer, at være utæt som aldrig før. Vandet trængte grundigt ind gennem dækket og ved bunden af cockpittet, og Klaus noterede i logbogen at ”vi ”natter af” i tide og utide og håber det hjælper”

Det gjorde det ikke. Johan noterede nogle år senere: ”Vinteren 1977-78

Da Corinna blev taget på land i efteråret 1977, kom den straks ind på bådebyggeriet til klaring af det efterhånden meget utætte dæk m.v. Alle beslag inkl. Røstjern blev taget af og sat i stand også nyt rør for rorstammen.

På hele dækket blev lagt 12 mm vandfaste krydsfinerplader med glasfibervæv, der blev behandlet med "Deco-lay" Hempel. Ny fenderliste og opstående af teaktræ samt alle de istandsatte beslag blev monteret, der blev lagt ny bund i cockpittet og hele bunden indvendig blev smurt med blymønje af undertegnede. NB: Der blev også skiftet to kølbord i hver side samt alle bord i hele bunden blev nyfæstnet. "

Corinna kom i vandet i juli, men måtte straks efter op at stå et par dage på vognen, før den blev tæt.

I begyndelsen af 80'erne fik Klaus ordnet nogle større opgaver: bunden blev brændt af udvendig fik opbygget et nyt lag af maling. Cockpit og rufsider blev slebet helt i bund og bygget op igen med Owatrol. Bådebyggeren fik også lidt at lave: forlugen blev skiftet og ude agter blev der bygget en motorbrønd til en lille påhængsmotor.

Vandet trængte stadig ind. Ikke meget og ikke hele tiden, men især den ene køje var udsat, og ved søsætning stod Corinna på vognen, mens bordene satte sig. Det var dog ikke noget, der forhindrede sejlads, så Klaus fortsatte sit sejlerliv som hidtil.

### Ved pumperne

I 1988 ramte Corinna en sten på nordsiden af Femø. Der blev pumpet ofte på vej hjem til Nykøbing, og i den følgende tid tog Corinna mere vand ind end vanligt. Ved en nærmere inspektion fandt Klaus en ubetydelig læk ude agter, en større i styrbord side ud for masten, samt en mellem kølsvin og nederste bord. Ved sæsonens afslutning sejlede Klaus Corinna til Stubbekøbing, hvor den kom på værft for inspektion af forsikringsselskab og bådebygger.

Her blev der konstateret, at begge de forreste kølbord måtte skiftes. Kølen havde det ikke for godt, men kølboltene blev forsynet med nye skiver og efterspændt – i håbet om det måtte holde nogle år endnu. Ved søsætningen året efter måtte der to pumper i gang for at holde Corinna flydende. Over natten satte den sig dog, og et par dage senere kunne Klaus sejle hjem til Nykøbing.

Gennem sommeren viste det sig, at Corinna stadig tog mere vand ind end godt var og Klaus gik med planer



*Udskiftningen af kølboltene var hårdt tiltrængt*

om at skifte den forreste kølbolt. På land viste det sig, at årsagen snarere var en i øvrigt fin klump beton, der var slået af foringen ved kølbolten. Reparationen til trods lækkede båden stadig, og Corinna blev på vognen natten over.

Året før havde Corinna vundet en andenpræmie ved Hovedkapsejladsen i Guldborg. Hertil fulgt en ærespræmie bestående af en klokke. Den fik Klaus konverteret til endnu en pumpe, så også rorsmanden kunne pumpe under sejlads.

Der var tid til andet at arbejde med at holde Corinna tæt. Til sæsonen 1993 fik Klaus opfyldt et længe næret ønske om at ændre riggen. Der blev skåret 25 cm af mastetoppen. Det oprindelige stag til fortoppen blev fjernet og i stedet blev de øverste salingshorn hævet 80 cm og flyttet fremefter som en strut. Et nyt beslag til mastetoppen tjente som konsol for en Windex, og herefter måtte Vikingestanderen ned under bagbords saling.





*Køltræet fjernet – sammen med de gamle kølbolte*



*Ny agterstævn ved reparationen i 1999*

Den tilfredshed, der var med den nye rig, kunne måske også spores til beskedne mængder af indtrængende vand. I hvert fald var den eneste kommentar om emnet, at lidt køjetøj på et tidspunkt af sommerturen var blevet vådt.

Det følgende forår var både varmt og tørt. Corinna tog så meget vand ind, at der skvulpede vandmænd rundt under dørken. Efter 3 timer på vognen måtte den op igen og Klaus gik efter med Proof 10. Alligevel måtte der tages savsmuld i brug, da den igen blev kørt i vandet. Det hjalp, og med en dykpumpe som sikring blev forholdene acceptable efter et døgn's tid. Også fra oven kom der vand. Et par gange hen over sommerturen benyttede Klaus tiden til at tætte ved dæk og ruf.

Dette gentog sig med større eller mindre intensitet over de følgende år. Det var småreparationer, og de gavnede kun kortvarigt. Corinna fortsatte med at tage meget vand ind ved søsætning, hvorefter det klingede af, og sommeren kunne spænde af som planlagt.

I 1997 fik ruffet en større omgang. Hele fronten blev udskiftet, der blev luset i den ene side og ruftaget blev forsynet med ny glasfiber. Året efter blev den smurt grundigt med linolie og Hempitox, hvilket gjorde den nogenlunde tør. Der blev monteret ny forluge, dækket blev malet 2 gange, og køjerne blev tætnet med ny fugemasse.

### **Corinna på værft**

I 1999 blev det for alvor klart, at noget måtte gøres. Under en aftenkapsejlads var Klaus uforstående overfor, at Corinna kun sejlede ganske lidt hurtigere end en langt mindre spidsgatter. Ved et blik ned i kahytten gik realiteterne op for ham: vandet stod op over dørken. Besætningen pumpede til Corinna var inde i havnen. På beddingen kunne man et par dage senere se, at trækølen langt fra havde det godt. Klaus kradsede ud i det ødelagte og fik det omkalfatret. Det hjalp noget, men ikke nær nok. Arbejdet var af et omfang der krævede en bådebygger. Det var tidligt på året, så for at få mest ud af sæsonen og ikke gå på land med det samme, blev der skruet fladjern på bjørnen, der ved hjælp af en vantskrue blev gjort fast til røstjernet indvendigt, så skroget kunne

hænge sammen. Det var ikke den optimale løsning men dog god nok til, at Klaus turde sejle på sommertur med Corinna et par dage senere.

Reparationen holdt, og efter Corinna kom på land i oktober, står der i logbogen:

"Så er Corinna inde på værkstedet, og det er konstateret, at af kølbolten under masten, som er 16 mm, var der ved overgangen mellem trækøl og jernkøl kun 3 mm tilbage. Det har også vist sig, at bundstokken ved den forreste 25 mm kølbolt er flækket fra bolten og frem, d.v.s. temmelig svag i det der stadig holder sammen. De fire 25 mm kølbolte, som blev renoveret i 1970, har masser af gods tilbage, men der er begyndende tæring. Forreste kølbolt under cockpittet hang slet ikke sammen."

Herefter kunne bådebyggeren gå i gang med et sætte nye køl på, og da der alligevel var åbnet, blev den nederste del af agterstævnen styrket med en lamineret hæl. Rorbrønd og rorstamme blev erstattet med nye udgaver i rustfrit stål. Mens bådebyggeren arbejdede, gik

Klaus ved siden af og smurte alle de blotlagte overflader med diverse former for imprægnering, så der var lukket godt af, da kølbordene igen var på plads.

Ved søsætningen året efter tog Corinna godt nok vand ind, men nok mest som følge af det omfattende arbejde med båden. Den satte sig hurtigt og uden indtrængning af vand fra forskibet.

På dette tidspunkt var Corinna 65 år, og alderen fornægtede sig ikke. Over sommeren erfarede Klaus, at et par af bundstokkene var knækkede og måtte styrkes med lasker.

Herefter bliver logbogen stille omkring utætheder i større stil. De følgende år omtales det kun i forbindelse med søsætning, hvor der med mellemrum skulle pumpes meget og i forbindelse med utætheder gennem dæk og ruf, som Klaus løbende vedligeholder og udbedrer.

*I næste nummer bringes anden del af Carl Mangors fortælling om familiebåden Corinna*



*På plads i Svanemøllen*



**120 år – Anakonda  
sejler endnu**

**Kom og mød de andre hurtige i Helsingør**

# Længst muligt i egen båd

**I sidste nummer af "Klassisk Træbåd" bragte vi første del af Carl Mangors fortælling om den nordiske krydser "Corinna" og menneskene omkring den**

Båden har været i familiens eje fra dens bygning til i dag, og gennem alle årene er der blevet ført omhyggelig logbog over alle sejlads og renoveringsprojekter, som båden har deltaget i.

Desværre er der siden udgivelsen af sidste blad indtruffet den sørgelige begivenhed, at bådens ejer Klaus Petersen i påsken pludseligt afgik ved døden. Klaus har deltaget i alle de DFÆL-træf, jeg selv har deltaget i – var næsten altid til stede i de sociale arrangementer, der er blevet afholdt i Københavnske Træsejlere. Og Klaus var en trofast og frygtet deltager i kapsejladserne – han var en helvedeshund ved roret i den båd, han har fulgt med hele sit liv. Det bliver ikke det samme uden Klaus, men vi kan minde ham gennem denne sidste del af Carl Mangors fortælling.

*Stig Ekblom*



## Om brugen af Corinna

Albert Petersen havde som tidligere nævnt ambitioner om at sejle hurtigt, og i hvert fald fra de lokale SSA og SSB-både. Som det senere beskrives, har Corinna gennem alle årene været aktiv på kapsejladsbaner, men i centrum står dog alle de mange sejlads, hvor familien Petersen i fællesskab med venner og bekendte har besejlet danske og skandinaviske farvande. Flere af de langture Corinna har gennemført, er, også set med nutidens øjne, med destinationer der i flere tilfælde ligger langt over gennemsnittet for, hvad moderne og langt større danske familiebåde kommer ud for. Tilmed gjort i en tid, hvor ferieloven ikke gav de samme muligheder som i dag.

## De korte ture

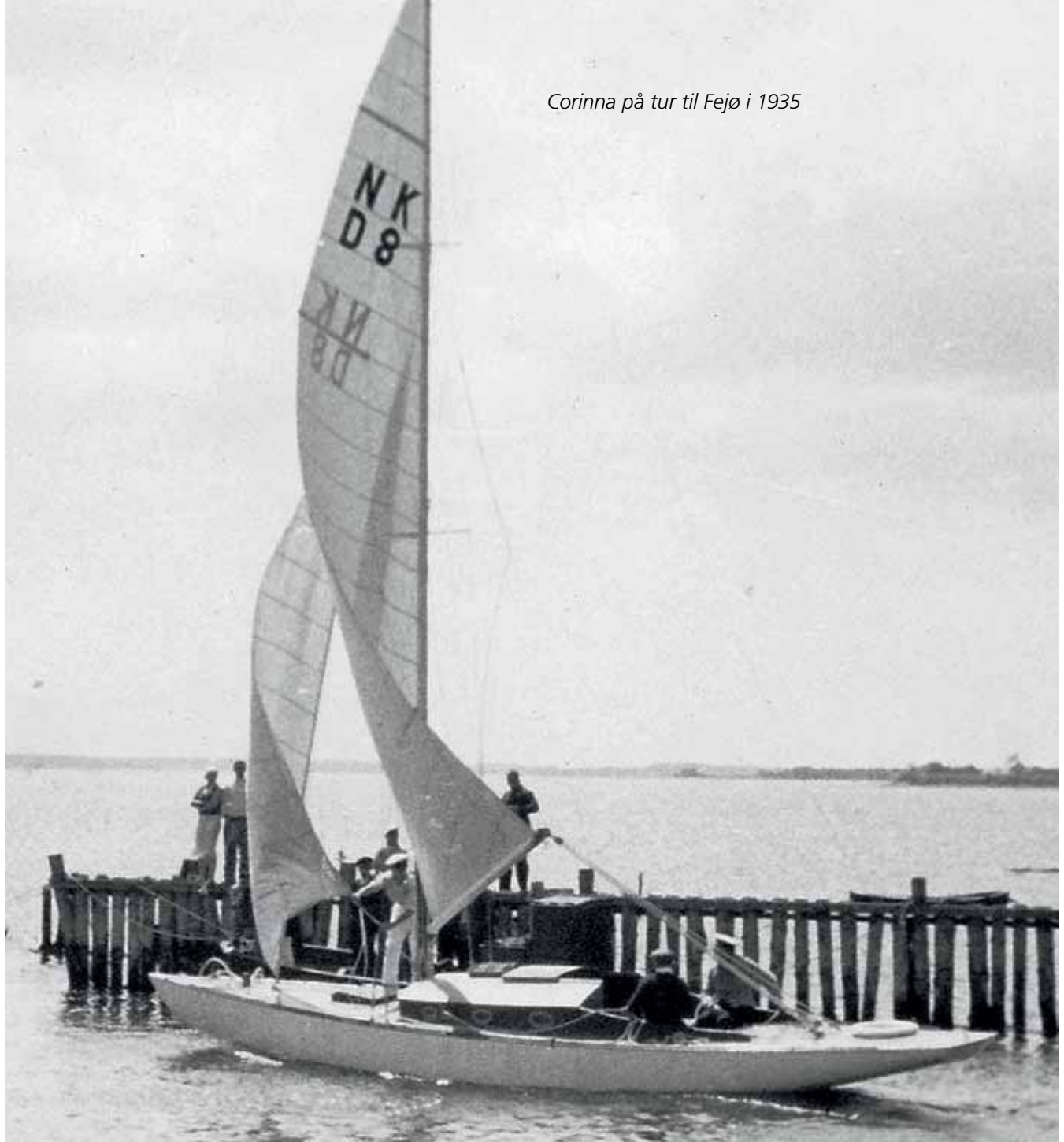
Dagturene med Corinna var typisk en tur op ad Sundet. Der var ofte tale om landgang enten i Guldborg eller ved en af de mange anløbsbroer, der var etableret i hele Guldborgsund, beregnet for udskibning af roer til



*Til venstre: Klaus ved rorpinden*

*Herover: Corinna i Faaborg 1935 får besøg af familien*

*Corinna på tur til Fejø i 1935*





*Hallands Väderö 1949 Johan på fordækket, Klaus i cockpittet og mor på ruffet*

sukkerfabrikken i Nykøbing. De begrænsninger som Guldborgsund udstak for sejladser gjorde, at mange af "Vikingsens" fartøjer af naturlige årsager anløb de samme broer. Det var vinden, der var udslagsgivende for, om de nåede til Klodskov Nakke, tog frokosten og hentede brød til kaffen hos bageren i Guldborg, eller om man kunne slippe for Guldborgsunds omklamrende kyster og sejle et par ekstra mil i det åbne vand og gøre turen til Resle. I meget svag vind, måtte man stille sig tilfreds med en tur til Hamborgskoven, hvor en anløbsbro gav adgang til traktørstedet på Skovfogedgården.

I Corinna første år var anløbene ved broen på Resle en tilbagevendende begivenhed hen over sommeren. Efter fortøjning fortæredes den medbragte mad, enten ombord eller i fællesskab inde på land. De ældre tog sig en lur, mens børnene svømmede eller legede på stranden. Ved tidlig afsejling blev det ofte til en kop kaffe i Guldborg efter at have passeret broen. De dage, hvor vinden lagde sig og umuliggjorde sejlads, var der altid en ende at hente hos de fartøjer, der var udstyret med maskine.

Det var sjældent, der blev sejlet sydpå gennem



*Hankö 1953. Bomuldssejlene skulle tørre, inden de blev pakket sammen*

sundet. Udover de gange Corinna skulle til eller kom fra sejlads i tysk farvand, er det sket ganske få gange at en dag- eller weekendtur er gået mod Gedser eller Nysted. Blandt undtagelserne har været den håndfuld gange, hvor Corinna har sejlet rundt om Falster på forlængede weekends.

### **Weekend, weekend, weekend**

I 1930'erne havde lørdagen status af en arbejdsdag. For mange var optakten til den arbejdsfri søndag derfor i bedste fald henlagt til et stykke hen ad lørdag eftermiddag. Albert Petersens weekend nåede til gengæld ikke at blive gammel, før han med familie eller venner lod fortøjningerne gå ved Vikingebroen. Det primære mål de første mange år var Fejø. Flere gange hen over sæsonen lagde Corinna til i Dybvig Havn på øen, hvor der knyttes venskaber med flere lokale. Ikke mindst de traditionsrige pinsestævner med kapsejlads og fest på kroen, blev der vist interesse for. Hen mod slutningen af 1930'erne kom Femø mere og mere ind i billedet, for endelig at blive den foretrukne destination efter besættelsesårene.

Enkelte gange gik sejladsene også i østlig retning gennem Storstrømmen. Der blev afholdt weekendture med anløb af bl.a. Masnedø, Vordingborg, Stege og Stubbekøbing. I de første år var interessen for sejladsene østerud naturligt nok knyttet til at følge opførelsen af Storstrømsbroen, der stod færdig i 1937.

### Folkene på Corinna

I modsætning til langturene, hvor kernen i besætningen bestod af familie, var dag- og weekendture i de første år en blandet forsamling af personer, Albert Petersen havde med ombord. Den nærmeste familie var meget med, især på søndagsturene til Resle. Til kapsejladser, hvor der var andre krav til besætningen, fandt Albert Petersen kvalificerede folk i Sejlforeningen Vikingen. Corinna var ofte centrum for en del af selskabeligheden med småture op og ned ad Sundet, når familien Petersen modtog besøg af familie og venner fra andre dele af landet. Båden havde også en mindre funktion med repræsentative formål. I Albert Petersens egenskab af arkitekt havde han ofte tilsyn med opførelser eller renoveringer af bygninger på øerne i Smålandsfarvandet. I det omfang det var muligt, henlagde han disse besøg til weekenden, og kunne på den måde forene det nyttige med det behagelige. I forbindelse sit arbejde i menighedsrådet foretog han mindre ture med den lokale præst.

En jævnligt tilbagevendende begivenhed gennem 20 år var "Tegnestueturen", eller "Tegnestuekrydset". Her tog personalet fra Albert Petersens tegnestue, i såvel godt som meget kedeligt vejr, ud med madkurven, og nogle gange soveposen, ud og besøgte farvandet mellem Nysted og Resle. Det var ikke kun sejlduelige folk, der var med, men det til trods gik det alligevel:

"Da vi nærmede os Guldborg fik vi en tæt Byge, hvorfor vi gik til Kaj og lavede os en god Kop Kaffe med Kontorchefens glimrende Bagværk til" (August 1951)

### Fast besætning

Under besættelsen begyndte konturerne af en ny besætning gradvist at træde frem. Først var Johan mere og mere ombord og hen mod krigens afslutning var



*Langør i 1954. Et godt beskyttet sted at ligge indeblæst*

Klaus blevet så stor, at der ikke blev sejlet meget, uden de to drenge var med. Det blev starten på en lang periode hvor især Albert Petersen og drengene, men også i vid udstrækning hustru og mor – kaldet Broyne – sejlede sammen. Gennem de følgende mere end 20 år har Albert Petersen og "mandskabet" som han benævner Johan og Klaus, sejlet hundredevis af timer sammen på Corinna.

Følgende uddrag af logbogen fra 1943 er typisk for årene, mens drengene er små:

"Lørdag den 20. juni (...) Broyne, Johan, Klaus og jeg startede Kl. 10¼ i skyet Vejr – i Gaar var det frygteligt Regnvejr – fordi Barometeret var stigende! Vejret blev da også aldeles enestående. Vi havde Jollen med og løb op til Vennerslund, hvor vi tre Mandfolk fik os en Svømmetur og bagefter dejlig Frokost. Thorkildsen var også ved Broen. (...) Hofjægermesterinden som soled sig på Brohovedet var umådelig venlig og sød uagtet vi ikke respekterede det på Badehuset opsatte "Adgang forbydes"! Vi bad da naturligvis om Tilgivelse!-

De unge Mennesker opførte sig meget rart paa hele Turen – roede en Del og fik Lov til at opholde sig i Jollen





*Kragenæs juli 1940 med fremmed besætning ombord*

under Sejladsen.

Gik i Land på Vikingebroen Kl. 18. Ualmindelig dejlig Dag!

– De var en familie, der havde travlt med at komme på vandet:

”Lørdag den 24. september (1949) Drengene og jeg bar Køjeposerne ombord før Skoletid. Kl. 13 gik Skipperen ombord og gjorde Sejlene klare. Kl. 13.15 kom Drengene, og Skipperkonen havde sørget for Proviante-ring”

Albert Petersen havde andre folk med ombord, men efter besættelsestiden, er der ikke mange logbogsnotater, hvor ikke mindst én af drengene er med.

Omvendt sejlede han sjældent alene. Et af de få eksempler er fra 1963, hvor han i en alder af 74 år har noteret i logbogen:

”Søndag den 25. maj var det saa fint Vejr, at jeg ikke kunne dy mig og slog et slag selv til Vennerslund. Dagen efter var jeg mør”

I den samme periode blev Corinna også oftere benyttet af brødrene, både i fællesskab og hver for sig, selvom Albert Petersen og hans ”mandskab” fortsat sejlede sammen.

## Nye tider

Klaus var flyttet til Nordsjælland, men deltog i forårssklar-gøring og sejlede regelmæssigt fra Nykøbing, hvor Johan havde det daglige tilsyn med båden. Selv da Albert Petersen i sin høje alder fik det dårligere, var han stadig ombord. Han blev således nogle gange kørt til Guldborg, når Corinna var for sydgående og sejlede så med hjem til Nykøbing. Den sidste tid, hvor han boede på plejehjem ned til Sundet, blev der udvekslet hilsener mellem Corinna og Albert Petersen på plejehjemmets terrasse.

I årene omkring Albert Petersens død i 1981 blev der ikke sejlet meget. Sejladsen var ofte indskrænket til Guldborgsund med enkelte afstikkere ud til øerne. Til gengæld var den tredje generation af Petersen at finde ombord, hvor de med far eller onkel var på tur i Corinna.

I de følgende 15 år var Johan mindre og mindre ombord, mens Klaus jævnligt var at finde på Corinna i Nykøbing, hvor det hen over sommeren blev til adskillige



*Drengene i farvandet ud for Stockholm i 1955 med slæk på skøderne*



*Turen til Stockholm 1955*

både dag- og weekendture. Brødrene sejlede dog stadig lidt sammen og er så sent som i 1991 på en fælles tur til Fejø.

Efter mere end 60 år på Guldborgsund og fast plads på Vikingebroen, blev Corinna flyttet til Øresund og en plads i Svanemøllehavnen. Klaus sejlede Corinna til København i 1996 og på det nye søkort videreførte han hurtigt de gamle traditioner fra Nykøbing: småture op ad kysten eller frokost i Dragør.

Efter broderen s død i 2000 bevarede Corinna sin samlende funktion i familien. Johans børn og børnebørn har fra tid til anden været med på småture på Øresund.



*Bohuslän 1957*

### **Langturene**

Hen mod slutningen af juni 1935 lagde Albert Petersen ud på sin første langtur med Corinna. Gennem de følgende 2 uger lagde han ikke blot kimen til en tradition, der kom til at følge Corinna ind i det næste århundrede. Sommerturen 1935 rummede mange elementer, som i store træk kom til at være gennemgående for mange af Corinnas senere sommerture.

Familiens brug af Corinna var i de første år af en vis betydning både ved endagsture og ved sejladser over lørdage/søndage, men dette var mere udtalt i forbindelse





*På vej ud ad Guldborgsund i 1965*

med sommerens langtur. Her har Corinna stået som et samlende element for familiens Petersens ferier i 3 generationer. De første år sejlede Albert Petersen med sine børn af første ægteskab. Her har ikke mindst datteren Grethe udmærket sig ved nogle meget fine logbogsoptegnelser, der i højere grad end skipperens gængse notater, i omfattende vendinger beskrev livet ombord. I denne første periode kom Corinna bl.a. rundt om Fyn, året efter rundt om Sjælland med besøg på Kullen. Sejlad vestpå med besøg i Kiel, Slien og nogle

sønderjyske byer, og endelig var der en kortere tur sydpå over Østersøen til Lübeck og Burg. Havne i Århusbugten.

Under besættelsen bliver der meget begrænsede forhold for de danske lystsejlere. På mange måder er sejlerne i Nykøbing heldige, idet sejlad på Guldborgsund ikke var præget af begrænsninger, og der kunne næsten frit sejles i Smålandsfarvandet, der så var genstand for de årlige "langture". Det holdt dog heller ikke i længden. Under besættelsens sidste år måtte der kun sejles mellem broerne i Guldborgsund og Albert Petersen skriver i juni 1944 i logbogen:

"Søndag den 11. Juni skøjtede Jon, Klaus og jeg til Guldborg og spiste Frokosten, hvorefter vi vandrede ud til Skandsen og sendte længselsfulde blikke til Femø"

Langturene blev så småt taget op igen befrielsessommeren og nu med ny besætning: Brojne og sønnerne Johan og Klaus på hhv. 10 og 6 år. Desværre stod det nogle dage med meget stormfuldt vejr, og midt i det hele måtte skipperen til en større by for at veksle sedler ved den store pengeombytning, så i udsejlet distance blev langturen beskeden. Omvendt var der store oplevelser med at pilke en torsk og for drengenes vedkommende, at sejle under Storstrømbroen.

### **Guldalder**

Det var starten på den samme besætnings langture rundt om i de danske farvande fra Øresund, Det sydfynske Øhav, Flensborg Fjord og op i Limfjorden. Ved indgangen til 1950'erne tog Corinna hul på den første af flere sejladser op i Kattegat. Først på Svenskekysten til bl.a. Marstrand. Nogle år senere en tre ugers sejlad op til Oslo og i 1955 tre ugers togt til Stockholm. På de længere sejladser var besætningen Albert Petersen og drengene. Brojne kom gerne på besøg og boede et par dage på et lokalt hotel og var på lidt småture med mand og børn, hvorefter hun rejste hjem med toget og lod mændene om at sejle Corinna. Vel hjemme i Nykøbing gjorde skipperen gerne status over årets sejlad, og bemærkninger som "Den bedste langtur og det allerfineste mandskab"

Det følgende tiår gik langturen med enkelte undtagelser op i skærgården, mest i Sverige, men det blev



*DFÆL-stævne i Vejle i 1992*

også til et endnu et besøg i den sydlige del af Oslofjorden via Skagen. Et enkelt år havde drengene ikke fået nok: de tog selv nogle ekstra dage efter endt langtur, mens deres far var tilbage på arbejde.

Fra sidst i tresserne henlagdes langturene til danske farvande. Albert Petersen fyldte 80 i 1969, sønnerne havde både selv fået familie og arbejde at passe, men alligevel lykkedes det den gamle trio at få nogle uger sejlads hver sommer. I de tilfælde hvor Johan eller Klaus måtte tage hjem, kunne børnebørnene Dorte og Jan til tider påmønstre for at hjælpe Albert Petersen med at sejle Corinna til Nykøbing.

I samme periode blev Corinna også rammen for først Johans og senere Klaus' bryllupsrejse med deres respektive koner.

Johan tog i 1977 sin familie med på sommertur. Det gik kvikt over Agersø og Kerteminde, men derefter blev

landet ramt af en blæst, der holdt Corinna over en uge i Langør på Samsø.

De sidste par år inden Albert Petersens død i 1981 var langturene lidt mere tilfældige. 1978 fik Johan med sin familie en lille uges sejlads i Smålandsfarvandet, og i enkelte år blev der næsten ikke sejlet. Det fik Klaus lavet om på i midten af 80'erne. Sammen med datteren Pernille blev der de følgende 20 år sejlet langtur i danske og tyske farvande. Den første destination på årets langtur var deltagelse i DFÆLs sommerstævne. Ud over det naturligvis var et meget socialt arrangement, var det tillige en mulighed for, at Klaus kunne holde sig selv og båden i kapsejladsmæssig stand. Herefter sejlede Corinna rundt i nogle uger. Der blev aflagt besøg i de fleste danske havne, og tre gange var de oppe i bunden af Slien.

I 1996 valgte Klaus at flytte Corinna til Svanemøllen i København, men allerede året efter var han midlertidigt





*I Svanemøllen til træf i 1991*

tilbage i det gamle farvand og lå på Fejø i nogle dage. Det følgende år blev langturen en pleje af gamle minder: Corinna slog et smut rundt om Nykøbing, hvor den lå en lille uges tid, inden Klaus fortsatte til Vindeby for at besøge sin søster.

### **Det bliver i familien**

Familien havde ikke kun en rolle som besætning. Corinna blev ofte benyttet til at pleje forbindelsen mellem familie og venner på dens færd rundt om i Danmark. Den første langtur i 1935 rundede Albert Petersen Vejle, hvor han var opvokset, og hvor han sejlede inden tiden på arkitektskolen i København. Det blev et tilbagevendende besøg, hvor Corinna – afhængigt af vejr og vind – lå enten ved Fakkegrav eller ved en privat bro ved Saltbæk-krog, mens der plejedes omgang med familien. Datteren Grethe blev senere gift med en sejler fra Svendborg, hvorfor også denne havn flittigt blev anløbet af Corinna. Det var bl.a. tilfældet med den sidste langtur med Albert

Petersen som skipper. Klaus, der havde været med den første del af turen, måtte hjem for at passe sit arbejde. Barnebarnet Jan gik ombord, og sejlede med sin morfar hjem på dennes sidste langtur. Han var på dette tidspunkt på vej til de 83.

Med Klaus i rollen som skipper, blev Corinna fortsat brugt til familiebesøg i diverse havnebyer. Svendborg lystbådehavn og senere havnen i Vindeby blev ofte anløbet for at besøge søster og svoger. I de somre, hvor Corinna ikke kom til det sydfynske, mødtes Klaus ofte med sin søster og svoger i andre dele af landet, når de var på langtur i deres toldkrydser Silvana. Corinna har ved flere lejligheder ligget forskellige steder på Nordsjælland hvorfra der har været aflagt besøg hos svigerfamilien.

### **Kapsejleren Corinna**

Albert Petersen var ikke ny på kapsejlsbanen, da han første gang stillede op med Corinna. I sin tidligere Briand III havde han ofte markeret sig i den forreste del af feltet ved stævner i på Guldborgsund og i Smålandsfarvandet. Pinsestævnerne på Fejø trak traditionelt mange sejlere til øen, hvor søndagen stod i kapsejlsdens tegn. Det var med nogen spænding, Albert Petersen sammen med vennen Anton Buemann startede på sejladsen i juni 1935.

”Vi førte fulde Sejl (og) kom over Startlinien som Nr. 2. ”Fly” lå foran. Da vi nåede Stenhjelmene var vi førende. Fokken stod elendigt og efter at have rundet Tønden ved Kragenæs, kludrede vi noget med Spilingen af Genuafokken. 1. Præmie taget med Glans og Corinna var næsthurtigste Fartøj 21 Sekunder efter det hurtigste.”

Senere på sommeren måtte Corinna se sig forvist til andenpladsen, slået af en anden Nykøbing-båd, SSB’eren Bellina. De kapsejlende både havde de foregående dage trimmet og små-sejlet mod hinanden, og Corinna viste sig at have de bedste muligheder, når vinden friskede. Det eneste plaster på såret var måske, at de både i løbet, der kom efter Bellina og Corinna, alle var fra Vordingborg og at Sejlforeningen Vikingen således gjorde rent bord. Ved Vikingesejladsen i 1938 kunne Albert dog glæde sig over en førstepræmie mod netop SSB’eren Bellina samt Vidar.

Ved et stævne i Guldborg i den første besættelses-sommer, løb Corinna løb igen med førstepræmien og havnens vandrepokal for hurtigste kutter.

Kapsejlads i større stil var der ikke meget af under besættelsen. I 1946 genoptog man jubilæumssejladserne i Sejlforeningen Vikingen. Albert Petersen skrev i logbogen:

"Lørdag den 27. juli. Startede vi Kl. 8 med fint mandskab: Brødrene Arthur og Svend Njor, for Vikingens



*Førstepræmie i Guldborg 1966*

Jubilæumskapsejlads. Frisk vestlig Kuling. Kæmpede mod SSB'erne Jan og Bianca samt 30'ern fra Guldborg. Meget frisk Sejlad.

Søndag den 28. juli. Gentagelse med samme strålende Vejr, lidt lettere luft. Trods glimrende Mandskab lykkedes det ingen af dagene at klare SSB'erne, men det var et par ualmindelig fornøjelige Sejldage"

1954 og 55 blev et par gode år på kapsejladsbanerne: Efter en sejr med Pinsestævnet ved Fejø, blev der fulgt op med en førsteplads i Femø Rundt. I 1956 skrev Albert Petersen ikke uden stolthed i logbogen:

"Søndag den 16. September. Skipperen var til Indvielse af Nørre Vedby Kirke mens Johan og Klaus deltog i Sundkapsejladsen og hjemførte 1. Præmie og Pokal i frisk Kuling."

I 1959 hentede Corinna ved Vikingens Sundsejlads en førstepræmie og pokal for hurtigste fartøj. I '66 blev det igen til en førstepræmie ved sejladserne i Guldborg, hertil pokalen for hurtigste kutter for tredje gang.

### **Blandt plastikbåde og klassikere**

I den periode begyndte glasfiberbådene at optræde i de danske farvande og dermed også på kapsejladsbaner. LA-krydser og Nimbus, senere Bandholm og Spækhugger blev konkurrenter i stedet for de kendte kuttere, spidsgatter og Folkebåde.

Over de næste 20 år konstaterer Klaus Petersen, at det bliver til en række placeringer efter en glasfiberbåd: "tredjeplads efter en L29 og en Bandholm 27", "andenplads efter Scan-kap'en", "tredjeplads efter H-båd og 806", "andenplads ud af 2, så et år uden præmier", "Samlet 7 ud af 18 startende" Enkelte sejre blev det dog stadig til: I 1986 vandt Corinna i meget frisk vind Vikingens Sundkapsejlads med den hurtigste præmietid efter LYS-tal. Ved den tilsvarende sejlad 4 år senere registrerer Klaus i logbogen at "Corinna var eneste træbåd"

Kapsejladssaktiviteterne blev ikke indskrænket af den grund: Corinna stillede troligt op til Sejlforeningen Vikingens sejladser på Guldborgsund frem til flytningen til Svanemøllen i 1990'erne, hvor en anden lokal kapsejlads tog over, nemlig Hveen Rundt. Her formåede Corinna i 2000 at løbe med førstepladsen og et gavekort



på 500 kr,-. Corinna har ligeledes været at finde til DFÆLs kapsejladser ved de årlige sommerstævner. I 1986 lykkedes det Corinna at dyste med en gammel kending fra de første år på Guldborgsund, SSB'eren Bellina, og til Klaus' udelte glæde var Corinna den hurtigste.

I forbindelse med DFÆLs sommerstævne afholdt de Nordiske Krydsere nogle gange i 1990'erne et optaktsstævne i en nærliggende havn. Der var træf på bl.a. Fejø og i Falsled, og Corinna var altid at finde ved disse stævner.

Københavnske Træsejleres har gennem flere år

arrangeret ugentlige matcher på Øresund, og her har Corinna været en fast gæst, både på Sundet og godt oppe på resultattavlen.

### **De private matcher**

Vigtigheden af Corinnas evne til at sejle hurtigt spillede ikke kun ind ved de organiserede kapsejladser. Både med Albert og senere med Klaus som skipper viser logbøgerne tydeligt ønsket om at kunne sejle hurtigere. De første års mange ture på Guldborgsund, til anløbsbroen ved Resle på det nordvestlige Falster eller til nogle af øerne,



*For spiler på Guldborgsund 1994*



*Med omgange på bommen  
ud fra Hundested i 1965*

havde en chance og lod derfor Drage være Drage. Nogle år senere ved "Ydre Tistlarne overhalede vi af en lille tysk Kutter, hvilket foranledigede os til at tage Jolle på hækken, og saa spadserede vi fra ham."

Glæden over at kunne sejle hurtigt var ikke mindre når modstanderen var én af de nye bådtyper:

"Søndag den 9. September slog Klaus og jeg et Slag op til Guldborg. Mens vi nød Frokosten – bl.a. en fin røget Aal – kom Jens Aage i den røde LA-krydser (...) Det

var præget af sejlads hvor Albert Petersen med egne ord "matchede" mod fartøjer, der sejlede i samme retning. Som nævnt var især SSB-båden Bellina genstand for et ønske om at besejre, men også andre lokale både var på listen: Kaddara II, en kutter på størrelse med Corinna, ligeledes bygget hos Nielsen i Nykøbing, Ixora, en engelsk 7-meter fra omkring århundredeskiftet, Tehani, kutter på omtrent ni og en halv meter, Ragna, SSA-båd med en gloriøs fortid på Øresund.

"Lørdag den 3. September (1938) gled Corinna ud af Havnen Kl 14 samtidig med Bellina! Jeg havde Svend Andersen og Jørgen Vennersvold med. Ved Klodskov kom Ixora med. Havde fin Sejlads til Fejø! – laa i Havn Kl 18½. Især da vi på Slutningen fik Kryds gled vi pænt fra Bellina! – Tehani ankom lidt senere! – "

De små uofficielle matcher indskrænkede sig ikke til kappestrid med kendte eller lokale sejlere. Corinna overhalede på et tidspunkt i 50'erne i Køge Bugt af Dragen Fuga. Det passede ikke Albert Petersen, men han konstaterede, at Corinna med sin jolle på slæb, ikke

lykkedes os at lokke Jens Aage til at matche med os til Nykøbing – slog ham med 21 Minutter og 15 Sekunder."

I sommeren 1969 var Albert Petersen ikke med på sommerturen, men Klaus viste sig som sin fars søn og noterede i logbogen:

"Dejlig halvvindssejlads til Hov. Derpå kryds hvor det lykkedes at overhale en Folkebåd og en BA 26 trods for små sejl"

Klaus noterede – måske en anelse indigneret – nogle år senere: "Kapsejlede med en X79 som sejlede decideret hurtigt. "

Den venskabelige kappestrid og indbyrdes uofficielle matcher med klubkammerater, var også noget der kom med fra Vikingen på Guldborgsund. På Øresund holdt Klaus gang i denne aktivitet. Logbogen vidner om adskillige sejlads med nabobåden i Svanemøllen, Kefir, hvor snart den ene og snart den anden gik af med sejren.



# Afslutning

"Vi havde et fint kryds hjem".

"Det var et smukt kryds hjemover".

I Albert Petersens år som skipper på Corinna var det en ofte benyttet vending efter at være vendt hjem fra Smålandshavet. Logbogen har adskillige af sådanne mere eller mindre identiske notater. Ordvalget var nok knyttet til den aktuelle sejlads fra Fejø eller Femø, men samlet set kommer det også til at rumme en mere overordnet og dybere bemærkning om sejlads i almindelighed. Det bliver til et udsagn, der udtrykker noget om de helt elementære oplevelser, der fylder de mennesker, der bevæger sig til søs i småbåde for sjov: evnen til at kunne



*Klaus havde et fantastisk forhold til sine hunde. Under-sejladserne kunne den sidde på agterdækket og holde øje med konkurrenterne. Under en torsdagssejlads hvor vinden var løjet helt af, var det hunden, der prægede os, der kom forbi og vi tog Corinna med i havn for motor. (Gorm Boa)*

sejle, glæden ved sin båd og beundringen over naturen.

Med "Det fine kryds" viser Albert Petersen sin evne til at føre et skib under sejl; at manøvrere det op mod vinden, i forsvarlig afstand af andre fartøjer og uden om diverse grunde og næs. Petersen i to generationer har demonstreret sine kompetencer udi lystsejlads. Alene Corinna eksistens 80 år efter fortæller noget om indsatsen med vedligeholdelsen. Moderne krav om målbare udsagn forstyrrer heller ikke dette billede: dividerer man antallet af skader og ulykker op antallet sejlads og tilbagelagte sømil, får man et tal, der fortæller om en yderst kompetent familie.

Hvis et kryds skal være "fint" eller "smukt", kræver det en båd af en vis beskaffenhed. Der er nok ikke mange, der vil benytte den vending om en timelang sejlads i et fartøj, der hverken kan holde højde eller fart. Udtrykket rummer derfor en indbygget glæde til den båd, der er genstand for de eftertragtede sejlegenskaber. I Corinna havde Albert Petersen en båd rummede disse.

Intet kryds uden modvind. I udsagnet gemmer der sig også en indbygget accept af, at vi nok kan have naturen med os, men så sandelig også imod os. Ikke som et problem, men som en betingelse ved de aktiviteter vi har valgt at give os i kast med på vandet. Logbøgerne er fulde af oplevelser, hvor Corinnas besætning i vid forstand udtrykker begejstring over de naturfænomener der opleves: forsommerens frodighed på Fejø, synet af en sjælden fugl, en solnedgang over et stille Kattegat. Men glæden er ikke begrænset til oplevelser af den slags, hvor alle kan være med. Corinnas historie er fortalt i væg-til-væg udgaven, og derfor skildrer den også accepten af at skulle kunne udholde timer i vindstille og gammel dønning, at bruge dagevis af sin ferie på at være blæst inde eller opleve at vandet drypper ned i den køje, hvor der burde være tørt og godt, kampen for at bjærge båd og mandskab i voldsomt vejr.

Bag lysten til at ville, skal der være en evne til at kunne, og i udviklingen af disse evner ligger måske en af hemmelighederne ved Corinnas særlige historie. Den relation der opstår og udvikles når de bedste sider af mesterlæren bringes i spil.

## Indvielse og tilegnelse.

Læreprocessen om bord på Corinna startede tidligt og omfattede mange sider af det gode sømandskab. Under en af de i starten talrige situationer med flængede sejl "holdt (Johan) Corinna nydeligt til Vinden, mens jeg fik klaret Ankeret. (...) Bjergning af Sejl forløb udmærket i Havnen med Jon ved Pinden".

"Onsdag den 21. april riggede vi til. Hans, Jon og Klaus var mine gode hjælpere." kunne Albert Petersen skrive i logbogen i 1943. Få år senere er der ikke bare tale om "gode hjælpere" men om unge der er drivende. Ved afrigningen i 1949 skriver han "I år trak drengene læsset". I april 1952 har "Johan og Klaus skrabet bunden, givet den Black varnish og i går gav Johan den Patent. " Endelig endnu et par år senere: " Johan og Klaus har klaret alt fint. "

Mens at logbogens pennefører med enkelte undtagelser fortsat er Albert Petersen, overtager drengene næsten umærkeligt flere og flere arbejder på Corinna. Klargøringen lå ligefor, da Albert Petersen efterhånden var over de 60, men det ser også ud til, at de gradvist gik i gang med opgaver, hvor faren ikke var læremesteren. Navigationen i skærgården overlod Albert Petersen ret



*Barnebarnet skal da også lære at færdes til søs*



*1988 med et par omgange på bommen*

tidligt til Johan, ligesom det ser ud til at de på vedligeholdelsesområdet gjorde arbejder, som Albert tidligere havde betalt sig fra.

Der er dog én ting, hvor evnerne måtte udvikles i fællesskab: håndtering af kogeblus. I 1952 valgte Broyné at blive hjemme, og de tre mænd måtte klare maden alene.

"KI 18.40" noterer Albert Petersen, på den årlige langturs første dag "har vi nydt middagen – Bankekød (vi kommer til at savne Skipperkonen) m. Kartofler og Jordbær; Vi blev stopmætte. "

Dagen efter var de på egen hånd og kastede sig over en gastronomisk klassiker for mænd: "Vi fik Bayerske Pølser med brasede raa Kartofler – var meget gode, men vi var enige om, at de skal koges først" Det var ikke sidste gang, der blev serveret bayerske pølser. Der er dog ingen angst overfor opgaven. Næste dag lavede de tre i fællesskab frikadeller for første gang. Opskriften har Albert Petersen nøje noteret på indersiden af logbogens omslag. Heldigvis faldt de ud til alles tilfredshed. Og evnerne udviklede sig. En uges tid senere lå de på Samsø





*Eneste træbåd i feltet*

og købte som vanligt den traditionelle hummer, og denne gang fortæret med mayonnaise rørt med egne hænder.

Hvad der startede med vandpjaskeri, badning og fiskeri for de unge sejlere blev ad åre til et livlangt sømandskab, hvor håndtering af båden, dens vedligehold og almindelig maritim etikette satte sig fast. Adskillige år efter sin maritime debut, er det Klaus' tur til at give sin datter følgende skudsmål efter en lidt rå tur hjem til Nykøbing: "En dejlig frisk tur om end lidt anstrengende med Snusi (Klaus' hund) mellem benene hele tiden. Pernille assisterede upåklageligt med alle manøvrer".

Nedenstående optegnelse fra logbogen bliver punktum for denne omtale af 80-års fødselaren. Et både unikt øjeblik, og samtidig ganske typisk for Corinnas anvendelse gennem årene. Vi er i 1973:

"Søndag den 12. august. Tørnede ud ved 7-tiden, i det mest pragtfulde vejr, nordvesten vind og højt. Edith hentede morgenbrød og mælk og efter morgenmaden gled vi ud af havnen kl 8.45, satte kursen mod Sletterevet, da badningen kaldte, efter at have rundet kosten kl. 10.00 gik vi til vinden og sejlede så tæt op til Femø at Corinna stod på bunden, en drøm gennem hele mit liv, det var den skønneste rene sandbund, smed ankeret for en sikkerheds skyld.

Edith og drengene svømmede i land, jeg tog jollen og havde Mads og Bjørn med ombord igen. Da vi kom ombord igen og jeg fik min svømmetur, havde Corinna 10 cm. vand under kølen, lige så jeg kunne få en knyttet hånd imellem køl og bund. Efter et let formiddagsmåltid satte vi sejl kl. 11.30 og gled alt for hurtigt til Guldborg, hvor vi igen måtte vente ca. en time til kl. 14.30, sammen med 4 andre både, for at slippe igennem broen. Frokosten blev indtaget mens vi sejlede frem og tilbage og ventede. Efter at være sluppet gennem, havde vi en fin skøjtetur med eftermiddagskaffe og oprydning, ank. til Nykøbing F. kl 16.20 og blev modtaget af Grethe, der lige kom fra plejehjemmet, hvor hun og far havde været ude for at se om Corinna sejlede forbi, men lidt for tidligt. Johan."

#### **Efterskrift:**

"Corinna" er en særdeles velholdt og bevaringsværdig båd, konstrueret af den kendte danske konstruktør A. Witt og bygget i 1934 hos bådebygger C. M. Nielsen i Nykøbing Falster. Vi må bare krydse fingre for at båden kommer i gode hænder – den har fortjent at færdes på vandene mindst 80 år til... Se annoncen sidst i bladet.

#### **En kærlig hilsen til Klaus fra Simon Bordal Hansen**

*Klaus stod for mig for noget helt særligt. Hans ukrukke-  
de måde at holde træbåd og hans helt suveræne evner  
ved rorpinden. Husker en torsdagsejls hvor han  
dystede med nogle meget stålsatte sejlere. Eller rettere  
de dystede med ham og uanset utallige trim så de som  
alle andre Klaus sikkert øge afstand med hans helt  
magiske evne til at læse vind og strøm. Ind i mellem  
forsvandt han ned for at fylde kaffekruset, men ellers  
sad han bare der og snakkede med hunden og lod de  
slidte sejl trække Corinna så meget bedre end det burde  
være muligt.*

*Og når man så gik og rodede med båden om vinteren  
kom han altid forbi til en snak.*

*Åh der blir hele tiden færre af sejlere som Klaus. Uden  
gloss men med en nærmest biologisk fornemmelse for at  
sejle.*