

GULDGÅSEN udgives af Lokalhistorisk Forening for Vordingborg
Tryk: Steen Olsen, Mern
Ansvarshavende redaktør: Povl Erik Thomsen, 20 64 73 93, povlerik@hotmail.com

B

Bestyrelse

Brian Devantie (formand)	55373886	hebri@mail.dk
Niels P. Christensen kasserer	55375825	ninori@privat.dk
Viggo Zuschlag (sekretær)	55371428	viggojacobizuschlag@gmail.com
Leif Pedersen	55345260	ltpedersen@mail.dk
Povl Erik Thomsen (redaktør)	20647393	povlerik@hotmail.com
Grethe Langesøe Wich (suppleant, slægtsforskning)	55374120	glwich@gmail.com
Poul Nielsen (suppleant)	55375650	poulnielsenvordingborg @webspeed.dk

Foreningens adresse:
Lokalhistorisk Forening for Vordingborg, Jørgen Roedsvej 8, 4760 Vordingborg
e-mail: hebri@mail.dk

Vordingborg Lokalhistoriske Arkiv

Lokalarkivet og arkivleder: Susanne Outzen, tlf 55363817,
e-mail: lokalarkivet@vordingborg.dk

Lokalarkivet har til huse i KulturArkaden på Sydhavnen i Vordingborg.
Åbningstider: Tirsdag 10 - 16 ellers efter aftale med arkivaren.
I arkivets læserum og lokalsamling er der åbent i bibliotekets almindelige åbningstid

Guldgåsen

Nr. 1, 28. årg.
Februar 2016



**GODT
NYTÅR**

2 0 1 6

Lokalhistorisk Forening for Vordingborg



"Eos"-statuen i Vordingborg forestiller ikke Eos

Af lektor em. Vordingborg Gymnasium, Leif Bruun

Statuen og dens kunstner, Harald Quistgaard, er behandlet i en artikel i Guldgåsen (nr. 4, 25. årg. december 2013, side 11-14). Artiklen slutter med følgende: " og alle håber, at Eos nu kan få lov at stå i fred."



"Eos"-springvandet i Vordingborg - (google)



Generalforsamling 2016

Lokalhistorisk Forening for Vordingborg afholder onsdag den 20. april kl. 19.30 den ordinære generalforsamling på KulturArkaden i Sydhavnen i Vordingborg.

Der er tradition for at foreningen inden generalforsamlingen indleder aftenen med et foredrag af en af byens kendte profiler. Det er i år lykkedes at få venstremanden, byrådsmedlem Asger Diness Andersen til at tage turen til KulturArkaden for at fortælle om sin hverdag under skiftende borgmestre og med sæde i mange af de kommunale udvalg.

Foredrag ved byrådsmedlem Asger Diness Andersen kl. 18.30

Asger Diness Andersen er for nuværende formand for erhvervsudvalget, næstformand i Vordingborg Erhverv og sidder fra 1. januar i børn-, unge- og familieudvalget. Han har været med i kommunalbestyrelsen i 18 år og har siddet i samtlige udvalg bortset fra arbejdsudvalget.

Glæd Jer! Vi skal lytte til en engageret borger og politiker, der er bevidst om sit ansvar og en garvet herre, når vi taler lokalpolitik. Foredraget starter klokken 18.30, og alle - også ikke-medlemmer - er velkomne. Ønsker man stemmeret ved den efterfølgende generalforsamling, kan man melde sig ind i foreningen på stedet og er så lovligt registreret.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være foreningens sekretær, Viggo Zuschlag, Hammerichsvej 26, 4760 Vordingborg, mail: viggojacobizuschlag@mail.com, i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Der er som altid fri entre

Statuen blev i sommeren 2013 genopstillet ubeskyttet på et frimærke af en græsplæne på hjørnet af Solbakkevej og den stærkt trafikerede Nyrådsvej. Omgivet af motorlarm morgen, middag og aften. Lad det være sagt med det samme, statuen havde fortjent en bedre skæbne.

Det folkevalgte byråd i Vordingborg har handlet fantasiløst og uden dannelses-tænkning med denne placering af statuen.

Jeg kunne have foreslået, at statuen blev placeret i et fredfyldt hjørne af Rådhusparken eller i et lille lystanlæg i forlængelse af Historisk-Botanisk Have.

Statuen kaldes Eos (latin: Aurora). Jeg har også hørt benævnelsen Eros (!).

I omtalte artikel er der gengivet et billede af den græske gudinde Eos – uden angivelse af proveniens. Statuen skulle forestille Eos, morgengryets gudinde, ”den rosenfingrede dagning”. Men hvad har Eos med vores statue at gøre? Den gengivne myte har aldeles intet med statuen at gøre. Hvem kan se en sammenhæng?

”Eos”-statuen forestiller ikke Eos, men Afrodite (latin: Venus). En nøgen, ung kvinde med erotisk udstråling i en intim situation. Hun sidder på hug, mens hun binder eller løsner sit hårbånd. Før eller efter badet!

Hun har medsøstre i kunsthistorien. I den klassiske oldtid blev mænd som regel fremstillet nøgne, kvinder påklædte. Men i senhellenistisk tid (200 f. –



Hvilken ung kvinde ville foretage sit morgentoilette så frimodigt og åbenlyst? - (google)

200 e.v.t.) kan kvinder fremstilles nøgne. "Afrodite som vasker sig" og "Afrodite som binder sit hår" er kendte typer.

Jeg gengiver et par eksempler. Det er disse typer, der kan have inspireret Harald Quistgaard til at udforme Vordingborgs nydelige Afrodite-statue. Hvorfor han har kaldt hende Eos, må stå hen i det uvisse.

En nøgen, ung kvinde i en yderst intim situation. - Hun er i hvert fald fejlplaceret af et historieløst flertal af byrådet i Vordingborg!!!

Ganske kort om Afrodite og afroditekulten

Afrodite kommer fra Mellemøsten. Hun er en forening af den babylonisk-assyriske Istar og den semitisk-kanaanæiske gudinde Astarte. Hendes nuværende navn Afrodite (Venus) er måske en forgræskning af Astarte. Hun var oprindelig en moder-, vegetations- og frugtbarhedsgudinde.

Hun bliver kendt i den græsk-romerske verden i løbet af den hellenistiske kulturperiode (300 f.-300 e.v.t.). Hellenismen er en globaliseret, kulturel og religiøs blandingskultur. På flere måder at sammenligne med den nutidige.

I hellenismen bliver Afrodite opfattet og dyrket som skønhedens og kærlighedens gudinde, og i private sammenhænge mere og mere som erotikkens og den intime seksualakts gudinde.

Statuer af hende bliver opstillet i helligdomme og private haver til glæde for borgerskabets selvdyrkelse, føleri og event-oplevelsestrang!

Gad vide, hvad bilister i vordingborgområdet tænker, føler og oplever, når de med 50 til 70 km i timen suser forbi denne formskønne og yndefulde statue af Afrodite?

Er opmærksomheden rettet mod den forankørende eller modkørende bil? Er statuen noget, der flygtigt bemærkes gennem sideruden – især når der er springvand på statuen?

Afrodites oprindelse og betydning er gemt og glemt i Vordingborg.

KulturArkaden. Altid med et stort publikum, der elsker at lytte til hans fortællinger om tiden, der var engang.

Da Sydbanen fra Roskilde åbnede i 1870, endte den ved Masned Sund syd for Vordingborg by. Kun godt 1,5 km før endestationen lå imidlertid Vordingborg Station for enden af Jernbanegade. Byen havde på denne måde faktisk to stationer.

Senere kom Masned Sundbroen, færgestationen på Masnedø og overfarten over Storstrømmen til Falster. Det betød, at jernbanestationerne ved Vordingborg var vigtige knudepunkter i den internationale forbindelse mellem København og Berlin/Hamburg.

Jens Bruun vil også berette om, hvordan jernbanefærgefarten mellem Masnedø og Orehoved blev en flaskehals i både lokal og international trafik og førte til bygningen af Storstrømsbroen, der blev indviet den 26. september 1937. Broen var med en længde på 3.4 km Europas længste. Vordingborg blev herefter blot en mellemstation for både lokal og international trafik.

Beskrivelsen af Vordingborg Stations dagligdag fra 1950erne til nutiden bygger dels på Jens Bruuns egne erindringer fra opvæksten som søn af en af byens tandlæger og dels på samtaler med ansatte på Vordingborg Station.

Beslutningen om at bygge en ny Storstrømsbro som led i en kommende forbindelse over Fehmern Bælt har igen bragt Vordingborg og jernbanen i fokus.

Jens Bruun-Petersen har skrevet flere bøger og talrige artikler om jernbanehistoriske emner og har flere gange holdt foredrag i Vordingborg om Kalvehavebanen og Masned Sund Station.

Der er som altid fri entré

Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen

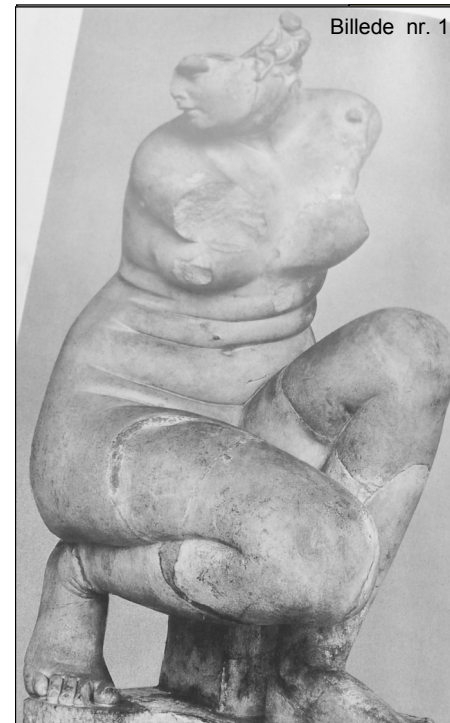
Foredrag ved Jens Bruun-Petersen
KulturArkaden tirsdag den 8. marts klokken 19.00



Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen



Det er lykkedes Lokahistorisk Forening for Vordingborg og Vordingborg Bibliotek at få forfatteren, tidligere vordingborgdreng, Jens Bruun-Petersen, til Gåsetårnets by. Jens Bruun vil bl.a fortælle om sin netop udkomne bog, Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen. Vi har tidligere været så heldige at have Jens Bruun-Petersen som foredragsholder i



Billede nr. 1

Kommentar til billederne 1, 2 og 3



Billede nr. 2

Billede nr. 1

Afrodite, nøgen, siddende på hug med en brat hoveddrejning mod højre. Bemærk tappen på venstre skulderparti. Tappen er en rest af Eros' venstre hånd. Eros (Amor) har nemlig sat sig på hendes ryg. Overrasket vender hun hovedet! Meget erotisk!

Aktion, reaktion og emotion er velkendt fra det senhellenistiske formsprog. - (Kopi efter original. 200-tallet f.v.t. Højde 1,07 m. Termemuseet)

Billed nr. 2

Variant af samme type som billede nr. 1. Bemærk Eros' lille hånd på Afroditens' ryg. - (Louvre)

Billede nr. 3

Afrodite ordner sit kraftige og fyldige hår før eller efter badet. Hun kaldes Afrodite fra Rhodos. Bemærk den voldsomme drejning i overkroppen.
(1. årh. f.v.t.)

Alle tre statuer er identificeret som Afrodite-statuer ved indskrifter og litterær omtale.

*Kilder:
Hellenistic Sculpture.
R.R.R. Smith. Thames
and Hudson. London
1995, side 104.*

*Understanding Greek
Sculpture. Nigel
Spivey. Thames and
Hudson 1996, side
185.*

*Arxaion Poiisi (Ancient
Greek Poetry). Eva
Litina. Argyropoulos
Ltd. Athen 2013, side
90.*

*Græsk religion i Old-
tiden. Niels Schou.
Gyldendal 1985, side
114-115.*



betjente spiser haren - hvilket de i parentes bemærket også fornuftigvis har gjort for et par måneder siden uden at vente på sagens endelige afgørelse.

Ja, det er da stof til eftertanke; også i vore dage er der da mange ting, almindelige borgere kan klare ved at bruge deres sunde fornuft!



Strid om jagtretten på Storstrømsbroen

Red af Brian Devantie

Fra Poul Hansen, Møllevej, har vi modtaget denne herlige historie fra Næstved Tidende 10. december 1947.

En dag i oktober kom to politibetjente fra Vordingborg kørende i embeds medfør i bil over Storstrømsbroen.

Omtrent 100 meter fra Masnedø løb en hare over kørebanen på broen. Den blev påkørt af en bilist, der kom kørende fra Vordingborg. Haren blev en del medtaget af påkørslen, men kunne dog løbe videre, og den søgte derefter over i den anden side af kørebanen, hvor den atter blev kørt over, og betjentene stod derefter ud af bilen og slog den ihjel.

Da de to politibetjente samlede den døde hare op for at tage den med sig, kom bilisten, der først havde kørt den over, farende og forlangte haren udleveret med den begrundelse, at det var ham, der havde påkørt den. Betjentene holdt imidlertid på, at det var dem, der havde ret til den, fordi de havde dræbt den, og de tog derefter haren med sig og kørte videre.

Det blev bilisten så vred over, at han anmeldte sagen til politiet med krav om at få haren udleveret. Politiet gav sig så til at granske i lovbøgerne og fandt ud af, at det hverken var bilisten eller betjentene, der havde ret til haren.

Forholdet er nemlig det, at hvis et stykke vildt, der er anskudt af en jæger, som har jagtret ved en offentlig vej, falder død om på vejen, så tilhører det jægeren, men hvis en hare eller et andet stykke vildt bliver påkørt og dræbt på en amtsvej eller en kommunevej, så tilhører det amtsvejvæsenet eller sognerådet.

På Storstrømsbroen er det imidlertid generaldirektoratet for de danske statsbaner, der har jagtretten, idet generaldirektoratet er vejbestyrer for Præstø Amtsråd, og sagen blev derfor først forelagt amtsrådet og derefter landbrugsministeriet, som igen lod sagen gå til jagtrådet, der indledte forhandlinger med generaldirektoratet om haren.

Der er nu til politiet i Vordingborg kommet officiel meddelelse om, at generaldirektoratet for D.S.B har frafaldet ethvert Krav om at få haren udleveret, og jagtrådet finder derfor, at der ikke kan være noget i vejen for, at de to politi-

Flyverløjtnant Hans Viggo Bechmann Jensen

Af Viggo Jacobi Zuschlag

I vores fortællinger om udvalgte piloter, "Luftens Helte", fra Vordingborg er turen kommet til Hans Viggo Bechmann Jensen. Han blev født i Valdemarsgade 52 i Vordingborg den 22.07.1928 som anden søn af Einar Bechmann Jensen og fru Anna Bodil Elsebeth født Aabech. Faderen var maskinmester på de kommunale værker og dermed teknisk uddannet og var velkendt i flere af byens foreninger. Familien var på alle måder solid og vedkendte sig gerne Gud, Konge og Fædreland. Familien flyttede senere til nr. 74 på Algade, og her voksede Hans Viggo op.



Hans Viggo i førersædet på sin Spitfire (familiefoto)

Han var en kvik og hurtig knægt og blev efterhånden også stor af krop. Jeg mindes ham som en dygtig og ivrig spejder i Kong Volmers Trop. Han var almindeligt afholdt af sine mange kammerater, både i skolen og i spejderiet. Allerede som barn viste han stor interesse for flyvningen og ytrede klare ønsker om at blive pilot som voksen, og det afgjorde tilsyneladende hans videre planer med livet.

Efter realeksamen blev han kontorist, men det var blot en kortvarig periode, inden han blev indkaldt til militærtjeneste ved 1. feltartilleri, hvor han blev kornet og senere sekondløjtnant. I 1947-48 blev han optaget på grundflyveuddannelsen på Agnø (som det hed dengang), som dækkede pilotuddannelsen for både marinen og hæren.

I slutningen af 1920'erne manglede marinens flyvevæsen en landflyveplads, og man undersøgte derfor forskellige egnede lokaliteter. Også halvøen Agnø blev vurderet og derefter godkendt til formålet. I 1930 lavede marinen en aftale med halvøens ejer, proprietær Priesz, om leje af 225 ha af området, som skulle bruges til en flyveplads. Et tysk firma blev valgt til bygning af hangarer m.m. Den 16. april 1931 ankom de første skolefly - fem stk. de Moth, og skoleflyvningen begyndte så småt. Sidst på året gjorde eleverne deres uddannelse færdig. Kun 6 ud af 178 elever fik overrakt deres vinger, så konkurrencen var hård.



En eskadrille Spitfirejagere klar til luftkamp (google)

Flyvestationen blev de næstfølgende år udbygget på forskellig vis, og da man fik bygget nye kasernebygninger, begyndte uddannelsen for alvor. Et samarbejde med hærens flyvetropper var så småt etableret, og stationen skiftede navn fra Agnø til Avnø.

sank under havoverfladen, lagde alle ombordværende årene for en kort stund.

Kaptajn Hielmstjerne, næstkommanderende og en hærofficer ved navn Hagelstrøm, der var kommet ombord i Karlskrona for at sejle med til Malmø, samt 6 besætningsmedlemmer var de eneste overlevende. De kom efter mange timer på vandet ind til Stevns. Her blev de modtaget af de lokale bønder, der troede, de skibbrudne var franskmænd, fordi de talte et andet sprog og sagde, at skibet hed "Billard". De skibbrudne blev sendt videre til Sverige, og derfor findes der ingen danske optegnelser om en skærgårdskrydser forlist i danske farvande.

Nationalmuseet var kommet i besiddelse af oplysninger, der pegede på, at der skulle være en svensk skærgårdskrydser, der var forlist i farvandet. Museet havde ledt efter vraget, men - som en af de første i 200 år var det altså Arne Martins, der i år 2000 kom "ombord" på fregatten.



Som en dykker ser sine omgivelser (google)

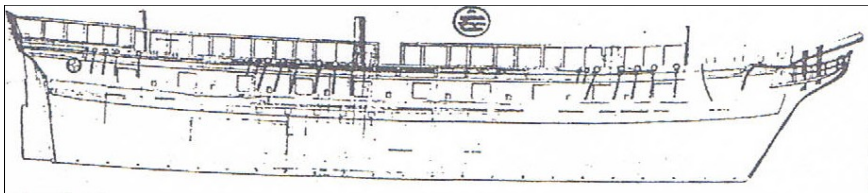
"Det var herligt at mærke historiens vingesus, når vi svømmede rundt i vraget. Vi så nogle imponerende store kanoner, men vraget var faldet meget sammen. Vi brugte en hel dag på at undersøge og opmåle, og efterfølgende blev alle oplysninger givet videre til museet.

Det blev sent den aften, inden vi kom i havn, hele besætningen faldt omkuld, og kun fyldeholdet til iltflaskerne arbejdede hårdt for, at vi kunne være klar til næste dag. Dagen derpå stævnedes vi ud til slæbebåden for et sidste dyk, inden vi sluttede og afmønstrede i Rødvig, hvor vores familier stod og tog imod os," slutter Arne Martin beriget af en oplevelse, der er de færreste forundt.

speciel fladbundet fregatttype. Den danske løjtnant, der modtog de overlevende, havde taget fejl i forvirringen omkring forliset og hørt navnet "Birger Jarl" som "Billard".

Skærgårdsfregatten "Birger Jarl" blev bygget i 1808 og var forsynet med 42 kanoner; den havde en længde på 45 meter.

Den forliste om morgenen den 27. april 1813 på vej fra Karlskrona. Aftenen i forvejen havde den været så uheldig at ramme havbunden, men først om morgenen blev man klar over, at den tog vand ind og var slået læk. Selv om vejret ikke var voldsomt, sank den i løbet af kort tid. Kun 9 af de 173 ombordværende reddede livet, heriblandt chefen, kaptajn Hielmstjerne. Kaptajnen var ifølge nogle nedfældede dokumenter totalt uegnet til opgaven, det var jo nok derfor, det gik galt. Skibsforlisets forløb viser helt klart, at de gamle sømandsregler om, at kaptajnen går ned med sit skib eller i hvert fald er sidste mand, der forlader den synkende



Denne sidetegning viser skroget af "Birger Jarl", der var rigget som en fregat, men i en speciel svensk udgave. En såkaldt skærgårdsfregat, der var karakteriseret af en ringere dybdegang end almindelige fregatter.

skude, ikke blev overholdt i denne situation. Officererne hastede til dækket, alle vidste, hvilke opgaver de havde at varetage, men det gik stærkt. Agterude var man klar til at frigøre en hækjolle, men matrosen, der forsøgte sig, fumblede lidt i det, og resolut sendte kaptajn Hielmstjerne, der havde registreret, at en tredjedel af skibet allerede var under vand, med et skulderskub matrosen omkuld, overtog selv trossen og fik frigjort jollen. Ni mand ham selv inklusive sprang i jollen og roede af alle kræfter væk fra fregatten. Der måtte kæmpes hårdt for at undgå understrømmen, men det lykkedes. Sekunder efter nærmest styrtdykkede den tremastede fregat i vandet. Netop som det synkende skib var på nippet til at drage sit sidste suk, fik folkene i jollen øje på en spinkel skikkelse øverst oppe på den del af fregatten, der endnu ikke havde nået vandoverfladen. Der stod en ung løjtnant, som gjorde front mod de ni i båden, der nu reddede sig. Kaptajn Hielmstjerne trodsede risikoen for at styrte ud af jollen, rejste sig og besvarede sin juniorofficers sidste hilsen. Da det sidste af fregatten

Den tyske overtagelse af flyvepladsen efter Besættelsen skete stille og roligt, og fra den 5. august 1940 overtog den tyske værnemagt hele flyvepladsen og gik straks i gang med at udvide bygninger og startbaner.

Den 1. maj 1946 åbnede pladsen igen for danske elever både fra marinen og hærens flyvetropper. Mange elever fik således gennem årene deres grunduddannelse på Avnø, indtil stationen lukkede og slukkede i 1993.

Hans Viggo blev optaget på Avnø i 1948 og bestod her grunduddannelsen. Det blev begyndelsen til starten på hans drøm om at blive pilot, og han søgte derfor straks efter ind på jageruddannelsen, der var flyttet til Karup. Her havde man fra England modtaget et antal Spitfire-jagere, som de kommende piloter skulle trænes i. Det var en veltjent og gennemprøvet flytype, der særligt i luftkampene over England havde indlagt sig stor fortjeneste, og som stadig blev moderniseret med nye motorer m.m. Hans Viggo var tidligere blevet udnævnt til sekondløjtnant og var derfor at betragte som officer. Som man ofte hører om jagerpiloter og luftens hårde halse, var der også her i Karup et fantastisk kammeratskab mellem de kommende piloter, og ingen var lykkeligere end Hans Viggo. Se bare fotoet af ham i cockpittet parat til start. Det var sådanne billeder, der glædede hans forældre, familie og vennekreds.

Den 17. november 1949 startede Hans Viggo sin Spitfire for at øve luftkamp. Alt gik tilsyneladende, som det skulle, indtil hans maskine pludselig vendte næsen mod jorden og begyndte at styrte. Med voldsom fart gik maskinen direkte i jorden og blev fuldstændig knust med sin pilot i sædet. Dette fandt sted i Nørre Felding sogn, Ulfborg herred, Ringkøbing amt kl. 9.59. Havariet skete kun 100 m fra Harrestrup skole, hvor undervisningen var i fuld gang, så der har ganske sikkert samlet sig en hel del elever omkring ulykkesstedet.

Hans Viggos bære kom til Vordingborg med toget om aftenen den 19. november, og højtideligheden i Vor Frue kirke blev sat til tirsdag den 22. november kl. 14. Kirken var fyldt til sidste plads med militærfolk, familie og venner, og et væld af krans og blomster dækkede gulvet. Flere faner fra militær og ungdomskorps stod ved kisten, og 8 af hans kammerater fra eskadrillen stod æresvagt. Provst Ehrenreich, som både havde døbt og konfirmeret Hans Viggo, talte meget personligt over afdøde. Efter en tak fra faderen havde en repræsentant fra militæret ordet, hvorefter gymnasielærer Herluf Nielsen sang "Der er tre hjørnestene". Kisten blev ført til kirkegården, hvor provsten forrettede jordpåkastelsen, og dermed sluttede en meget smuk og stemningsfuld højtidelighed.

Med denne beretning slutter vi vores lille række af flyverskæbner fra Vordingborg. Vi har fortalt om Hans Axel, Erik Rasmussen, Max Hornuff og



Foto google

slutter altså med Hans Viggo Bechmann Jensen. Alle værdige repræsentanter for deres by, Vordingborg.

Fra luftkyndige læsere af vores blad er vi blevet gjort opmærksom på, at flere unge fra byen har gjort eller gør tjeneste i luftvåben eller passagerfart. – Dem ønsker vi tillykke og god flugt.

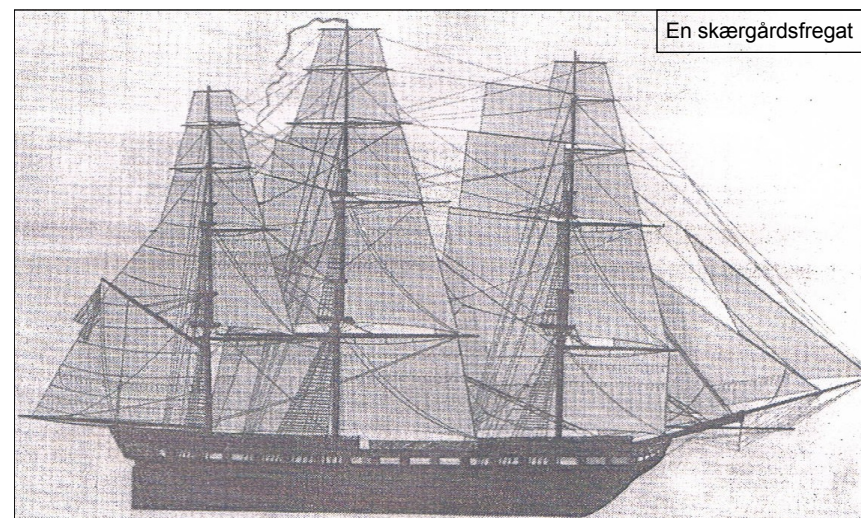
Kilder: Familien Westergård, Vordingborg, Vordingborg Dagblad, Google

Skærgårdsfregatten "Birger Jarl" sank som en sten

Red. af Brian Devantie – med stor tak til tidligere havnefoged, Arne Martins

Som en både herlig og tragisk opfølgnig på artiklen om kanonbådene og kanonen fra Englandskrigen i sidste nummer af Guldgåsen, sætter vi i dette nummer - igen takket være vor gamle havnefoged, Arne Martins, der for år tilbage var en aktiv dykker - focus på, hvordan ting kan "brede sig som ringe i vandet". Overtalt i de danske farvande vrimler det med gamle skibsvrag og tæt ved os, nogle sømil nordøst for Møn, blev der i 1974 gjort et fund, der mere end tydeligt viser, at havet ikke sletter alle spor, men holder godt fat i det, som det har tilranet sig på den ene eller anden måde. Og ofte kan det give inspiration til, at en historie som denne kan skabes.

Vi er tilbage i 1974, hvor Arne Martins en dag fik en opringning fra en af sine venner, der bad ham komme til Rødvig. En fiskekutter havde i farvandet nordøst for Møn fået et ukendt vrage i sit trawl. Det var i første omgang lykkedes at få hevet en kraftig planke ombord på kutteren, Vivi, der førtes af fiskeskipper Orla. Planken blev sendt til Skibshistorisk Laboratorium. Her vakte interessen, da man på planken fandt en gammel uniforms-



En skærgårdsfregat

knap, der havde kilet sig fast på undersiden. Den viste sig at være svensk og af en type, der blev brugt af flådens personel i 1800-tallet. Man foretog forskellige undersøgelser, og i rigsarkivet fandt en medarbejder en indberetning fra 1813. Den var givet af en ung, dansk løjtnant, der beskrev forliset af en svensk fregat, "Billard", der var gået ned i samme farvand.

Sammen med flere andre dykkere var Arne Martins den første, der i ca. 20 meters dybde betrådte dækket på den gamle fregat. En kæmpe var det med mange kanoner også efter den tids målestok. Man havde en anelse om, hvad det var, man havde fat i. Nationalmuseets afdeling i Roskilde, Nautisk Afdeling, havde ledt efter skibet i lang tid, men havde ikke kunnet pejle sig ind på dets position. - "Vi fandt den", siger Arne Martins, "og Nautisk Afdeling blev underrettet. Vrag, der er over hundrede år gamle, er Danefæ. End ikke den mindste form for souvenirs må tages. Vi var ikke helt enige herom, men de fleste på holdet havde et godt samarbejde med museet, så det var helt sikkert den rigtige løsning, vi valgte. Det blev til mange fornøjelig timer på mere end 20 meters dybde, men ofte i hårdt vejr, hvilket vanskeliggjorde arbejdet."

I det svenske Sjøhistoriske Museet kendte man imidlertid ikke noget til en fregat med navnet "Billard", man var på nippet til at opgive undersøgelsen, da et kvikt hovede i Sverige (ja, de findes) pludselig kom med løsningen: der måtte være tale om skærgårdsfregatten, "Birger Jarl", en