



Hvad er det for et skib? hvornår strandede det? - og hvorfor blev det liggende?

Når man går tur langs stranden, lægger man mærke til det mærkelige rustne vrage, der ligger i vandet på Kattegat siden af Sjællands Odde, ud for stien fra Mosrosevej.



Oprindelig har skibet set sådan her ud. Fotoet er fra omkring 1950.

Fartøjet

Egentlig er det ikke et skib, men en lægter, et lastfartøj uden egen maskine. Lægteren var på 308 BRT, sejlede under navnet Brøns Odde.

Den var speciel på grund af sin konstruktion, den var nemlig ikke bygget af jern, men derimod støbt i armeret beton.

Den var bygget i 1944, så på grund af krigen har der nok været mangel på jern til civile formål.

Lægteren blev trukket af en gammel 28 BRT bugserdamper med dampmaskine, der

var bygget i Kiel i 1875. Denne bugserdamper gik i øvrigt ned ud for Sjællands Odde få dage efter at lægteren Brøns Odde var drevet på grund.

Ejerne

Både bugserdamperen og lægteren var ejet af et partsrederi, med Hans Edvard Hjalmar Olsen og Rudolf Hermann Louis Nicolai kaldet "Rudi" som redere.

Hans Edvard Hjalmar Olsen var født i 1908 og var ikke en helt almindelig skibsreder. På tidspunktet for forliset, kunne han skrive grosserer, kaptajn og erhvervsdykker på sit visitkort. Men han har også en fortid.

Han havde været meget aktiv under krigen og været aktiv i modstandsbevægelsen. Som medlem af gruppen Lysglimt, sørgede han for transporter og over Øresund og indsamlede oplysninger om tyske installationer.

Han er drev en af de sikre ruter over Øresund som kaptajn på et skib med et hemmeligt rum, hvor adskillige personer kunne skjules. Men han var også en meget aktiv forretningsmand, og der gik mange rygter om hans indbringende forretninger.

Rudolf Nicolai var født i Hamborg i 1907. Også han var meget aktiv som forretningsmand under krigen. Han havde tjent godt på sortbørshandel og smugleri. Han var ikke med i modstandsbevægelsen, men samarbejdede tværtimod med Tyskerne, og omtales som værnemager.



Hans Edvard Hjalmar Olsen



Rudolf Nicolai



Hjalmar Olsen i dykkerdragt med dykkerklokke. Han dykkede især på vrage fra krigen, som han gennemsøgte for værdier og metaller.

Strandingen

Strandingen skete den 30. december 1947. Bugserdamperen var med lægteren på slæb på vej fra Hundested til Randers i snestorm og meget hårdt vejr. Ruten gik nord om Sjællands Odde, og her startede problemerne. På grund af de voldsomme vejrforhold sprang trodsen mellem bugserdamperen og lægteren. Trods flere forsøg på at få en ny trodse om bord, endte det med, at lægteren drev mod land og satte sig på grund på nordsiden af Gniben, ud for Gnibenkrogen.

Nakkeskud

Hjalmar Olsen lig blev først fundet i slutningen af maj 1948. Politiet konstateret, at han var dræbt af et skud i nakken. Det var en fisker fra Rødvig, der fandt liget i den sydlige del af Køge Bugt.

Skud i brystet

Rudolf Nicolais lig blev fundet i Svensk farvand. Han er skudt gennem brystet.

Drabsmanden

Drabssagen er nogenlunde opklaret. Det ligger fast, at Hjalmar Olsen og Rudolf Nicolai den 22. april 1948 sejlede ud fra Sydhavnen i K43 Elo, sammen med skipper og ejer Nilsson-Morell, matros Gustav Warn og søfyrbøder Anders Kristian Jørgensen.

Under politiets efterforskning tilstår søfyrbøder Anders Kristian Jørgensen det ene mord, og er iøvrigt meget lidt meddelsom. Han dømmes for begge mord.



Anders Kristian Jørgensen

Rygter og vidneforklaringer

Under efterforskningen fortæller flere vidner om at de to dræbte forretningsmænd og skibsredere skulle være i gang med en stor våbenhandel. Hjalmar Olsen havde i hele landet opkøbt maskinpistoler, som skulle sælges videre til en jødisk organisationen Haganah i Palæstina.

Rudolf Nicolai har fortalt sine venner, at han ventede at tjene gode penge på en handel med 15.000 maskinpistoler. En avis skriver, at det drejer sig om en våbenhandel til 100.000 \$.

Mange rygter fulgte i de to forretningspartnere. Blandt andet et rygte om, at både Hjalmar Olsen og Rudolf Nicolai havde indgående kendskab til detaljer om dobbeltmordet på Peter Bangsvej, en af besættelsestidens mest omtalte mordgåde.

Den myrdede Aborg-Skipper opkøbte Maskinpistoler til Haganah

Grunden til Jørgensens Historie om Skibssalget

Under Opklaringsarbejdet i den uhyggelige Dobbeltmordsag fra Køge Bugt er Politiet stødt paa et yderst interessant Forhold vedrørende den myrdede Sætteskipper Hjalmar Olsen fra Aborg Skov ved Assens. Som vi tidligere har omtalt, har Morderen, Fyrbøder Jørgensen, søgt at forklare Salget af „Capitana“ derhen, at Skibet skulde overlages af den jødiske Frihedsorganisation „Haganah“ til Brug ved Transport af Jøder og Materiel til Palæstina.

Den Forklaring viste sig altså at være Løgn, men man mener nu at vide, hvorfra Jørgensen har faaet Ideen til denne Historie:

Gennem Afhøring af Aborg-Skipperens bekendte og Forretningsforbindelser har Politiet faaet oplyst, at Olsen gennem længere Tid har opkøbt Maskinpistoler rundt om i Landet. Til en Kaptajn paa et græsk Skib skal han saaledes have afhændet Vaaben til et Beløb paa ialt ca. 100,000 Dollars til Befordring til Palæstina. Disse Vaabenopkøb synes imidlertid ikke efter Jørgensens Tilstaaelse at have nogen som helst Forbindelse med Dobbeltmordet, men det skulde være mærkeligt, om ikke Politiet nu, hvor selve Mordgaaden er løst, helligen sig Opgaven at naa til Bund i disse Vaabenaffærer.

Detaljeret beskrivelse

Der eksisterer en detaljeret beskrivelse af begivenhederne da Brønsodde strandede og S/S Castor forliste ud for Odden. Se næste side.

Detaljeret beretning om Brøns Oddes stranding i 1947

Den 29. december 1947 omkring kl. 21:00 afgik slæbedamperen S/S Castor af København fra Hundested Havn med den 308 BRT store lægter "Brøns Odde" af København mod Randers. Lægteren var usædvanlig, derved at den var bygget af jernbeton i 1944 og ikke som almindeligt af stål og jern eller træ.

Lægteren var af samme grund tungt håndterlig. Den var ballastet i henhold til bestemmelserne for bugsering over åbent hav for sådan et fartøj.

Såvel slæbedamperen som lægteren var ejet af et rederi med kun to parthavere, det var skibshandler Rudolf Hermann Louis Nicolai, 38 år gammel, og kystskipper og skibshandler E. Hjalmar Olsen fra Assens. Ingen af rederne var ombord i de 2 omtalte fartøjer da den skæbnesvangre rejse startede. S/S Castor havde 4 mands besætning og på lægteren Brøns Odde befandt der sig 2 mand til manøvrering og til håndtering af slæbetrossen.

Denne bemanning var helt i overensstemmelse med regulativet for begge fartøjer ligesom begge fartøjer var synet og godkendt af Statens Skibstilsyn. Eneste minus ved de 2 fartøjers helbred var at S/S Castors kedel var udtjent, og derfor klausulbelagt til kun at måtte holde et mindre damptryk end da kedlen sidst blev godkendt.

Mindre damptryk giver jo mindre maskinkraft, men ifølge Statens Skibstilsyn skulle det reducerede damptryk som S/S Castors kedel måtte yde være rigeligt til at dampmaskinen kunne udvikle de HK som var nødvendige til et bugserarbejde som det her påbegyndte. Der skulle altså ikke være materielle årsager til begge fartøjers senere forlis.

Ved fartøjernes afsejling fra Hundested var alt ombord som det skulle være, og ingen anede nogen fare for vejret, så det så ikke ud til at volde problemer, men det skulle snart blive anderledes.

Da S/S Castor med Brøns Odde i roligt slæb den 30. december 1947 omkring kl. 1:30 var kommet klar af Hesselø blæste det op og søen rejste sig, meget hurtig blev vejr situationen helt forandret. Det kulede op til en nordlig snestorm og sigtbarheden faldt til nul.

Præcis i denne svære situation sprang slæbetrossen. Lægteren Brøns Odde gik i drift og forsvandt i snetykningen. Da S/S Castor ikke havde radar og ingen radio, var al forbindelse mellem de to fartøjer borte.

Der indtraf en midlertidig opklaring i vejret, og fra S/S Castor var man så heldig at få øje på Brøns Odde og konstatere at den havde ladet sit anker gå, S/S Castor sejlede derfor så tæt på lægteren som man turde og blev liggende der mens man afventede en bedring i vejret, samt at den høje og voldsomme bølgegang skulle lægge sig.

I stedet for at lægge sig, tiltog stormen i styrke og Brøns Oddes anker kunne ikke holde den på positionen. Lægteren drev af i sydvestlig retning med sit anker slæbende hen over havbunden. Af hensyn til dybdeforholdene og den stærke strøm og søgang

turde S/S Castor ikke følge efter Lægteren som derefter forsvandt i mørket og ny snefog. Da det lysnede næste dag begyndte S/S Castor straks at lede efter sit forsvundne slæb, og det tog ikke lang tid at finde det.

Lægteren var strandet omkring kl. 19:20, tog grunden og stod hurtigt fast den 30. december 1947 ved Yderby Lyng på østsiden af Sjællands Odde, helt præcis mellem Stenlejerne og Griben hvor den stadig ligger.

Det er ikke mange vrage som er oven vande der kan prale med så lang en "levetid".

S/S Castor loddede sig forsigtigt indefter mod sin havarist, men at komme helt ind til den var ikke muligt. Da føreren af Castor havde dannet sig et overblik over situationen sejlede han S/S Castor til Odden Havn, hvor man lejede sig en solid jolle, samt underrettede rederi og myndigheder om hvad der sket.

Derpå sejlede S/S Castor med den lejede jolle på slæb på ny ud til strandingsstedet hvor Slæbebåden lagde sig for anker og derpå etablerede forbindelse med Brøns Odde via jollen så snart vejret tillod det. Der var ingen risiko for de to besætningsmedlemmer på Lægteren.

Begge ejere af skibene kom til stede på Odden Havn hvor de blev afhentet og sejlet ud til Brøns Odde. De følgende dage gik S/S Castor så at sige i pendulfart mellem strandingsstedet og Odden Havn.

Rederne afslog et tilbud fra Oddens Bjergelaug om bistand til hurtigt at få Brøns Odde fri af grunden, selvom de blev gjort opmærksom på, at på denne årstid var der all mulig grund risiko for stærk storm og sø netop på den grund hvor deres lægter stod.

Det blev dengang og siden sagt på Odden at lægteren ikke var forsikret, og at det var derfor, at rederne spillede højt spil, og ikke ville ofre penge på bistand fra det lokale Bjergelaug, Men det blev også sagt at Brøns Odde var overforsikret, og rederne derfor var interesseret i, at den skulle forlise, så de kunne få den fulde forsikringssum udbetalt, og det var derfor de afslog tilbuddet om hjælp.

Jørgen Nielsen har talt med en Sø-Assurandør om disse to historier om sandsynligheden for at de er rigtige. Assurandøren svarede således: Den første historie forekommer absolut sandsynlig, der kendes netop fra den hektiske tid efter krigen flere lignende eksempler på havarier, hvor man højt og flot blæste på alle forsikringer, som ikke var lovpligtige, somme tider også på de lovpligtige, men det var jo strafbart, så jeg tror på historien om at Brøns Odde enten slet ikke var forsikret eller var underforsikret.

Derimod, tror jeg ikke et sekund på, historien om at Brøns Odde skulle være overforsikret, for hvis den havde været det, ville forsikringsselskabet øjeblikkelig dels selv havde sendt en mand til strandingsstedet, dels ubetinget have fulgt de lokales sagkyndige råd og advarsler, og sørget for kontrakt med Bjergelaug. Eventuelt kontaktet et Bjergningsselskab, så lægterens forlis med alle til rådighed stående midler var søgt undgået.

Søen gik de følgende dage stadig stærkt og gav dønninger ind omkring Brøns Odde som da vind og strøm skiftede retning og begyndte at arbejde på grunden, hvorved

Lægteren sprang læk. Sø og strøm forhindrede også S/S Castor i at forsøge at trække Brøns Odde af grunden. For øvrigt skønnede lokale fiskere og skippere at S/S Castor var for svag til at udføre det afslæbningsarbejde, og deri havde de lokale jo ret.

Rederne, besætningen på såvel S/S Castor som Brøns Odde og nogle mænd rederne havde hentet fra København, og som ifølge lokale udtalelser lignede en bande Sørøvere arbejdede ivrigt, for dels at tætnes Brøns Odde, dels på at pumpe den læns.

Det viste sig her endnu engang meget svært at tætnes en læk, i et fartøj som var bygget af jernbeton. Den 6. januar 1948 kl. omkring kl. 2:00 lå S/S Castor fortøjet for natten og med bakket fyr langs siden af Brøns Odde som det ved lodning havde vist sig, at S/S Castor godt kunne flyde ind til ydersiden af, men med kun 1 meter vand under kølen, et forhold der skulle blive den indirekte årsag til S/S Castors forlis.

Der rejste sig nu en storm fra vest som satte havet i oprør, og store bølger ind mod de to fartøjer. Føreren af S/S Castor var øjeblikkelig blevet purret af vagtmanden, og indså den akutte fare slæbedamperen var i.

Besætningen på S/S Castor fik hurtigt sat dampen op og kastede los fra Brøns Odde og styrede ud mod det åbne hav, for at komme klar af den nu farlige kyst. I første omgang så det også ud til at det skulle lykkes for S/S Castor at nå ud på dybt vand, og ride stormen af der. Men nu viste konsekvenserne sig af at, S/S Castor havde vovet sig ind på for lavt vand. Et par kraftige stød nedefra op gennem damperen fortalte besætningen med al ønskelig tydelighed, at S/S Castors bund havde ramt en eller flere store sten.

Men stadig stod damperen udad med al kraft som maskinen kunne præstere. S/S Castor havde fået sit ulivssår, selv om der ikke kom flere sammenstød med store sten på havbunden, så var skibet slået læk, og vandet steg hurtigt i maskinrummet. S/S Castors fører lod to mænd pumpe uafbrudt, men vandindtrængningen fortsatte med stadig stigende styrke.

Maskinisten måtte forlade det kombinerede maskin- og fyrrum samtidig med at vandet nåede fyret under kedlen og slukkede det. Da den flygtende maskinist kom op på dækket og meldte sig til skibsføreren, stod det denne klart, at S/S Castor ville synke, uanset hvad man så prøvede at gøre for at forhindre det. Det gjaldt kun om, at udnytte den damp der var tilbage på kedlen, for maskinisten havde ikke standset maskinen da han reddede sig op fra maskinrummet.

Resolut vendte S/S Castors fører atter sit skib mod land, for at forsøge at sejle det så langt op på land, og så tæt ind på kysten som han kunne med den resterende damp i kedlen. Men S/S Castor nåede ikke langt ind. Da maskinisten måtte forlade sit maskinrum var S/S Castor kommet omkring 900 meter fra kysten, og her vendte skibet så om, og nåede ind til en afstand af omkring 550 meter fra kysten, da maskinen gik i stå af mangel på damp, og S/S Castor sank dybere og dybere ned i vandet, der spillede i dækshøjde.

Samtidig var stormen faldet til stiv kuling, og drejet om i nordøst, hvad der bestemt ikke gavtede landgangsforsøget. Det var i sidste øjeblik at besætningen på S/S

Castor fik trukket den lejede jolle ind på siden af slæbedamperen og trådte over i jollen og kappede slæbetovet til S/S Castor. Få minutter derefter gik S/S Castor til bunds på omkring 8 meters dybde. Besætningen fik sejlet jollen ind til Brøns Odde og kom med besvær ombord i denne, og havde dermed reddet livet.

Der gik en forfærdelig brænding inde på kysten, som givet ville være livsfarlig at passere i jollen hvad de skibbrudne hurtigt fik beviser for, idet jollen rev sig løs fra sin fortøjning til Brøns Odde og drev ind i brændingen, hvor den øjeblikkelig blev forvandlet til pindebrænde. De skibbrudne var tvunget til at blive ombord på lægteren og afvente hjælp fra land, når morgendagen gryede.

Myndighederne i land var udmærket klar over, at noget kunne være sket ude ved den strandede Brøns Odde i løbet af natten. For den tunge cementlægger frygtede man ikke, der skulle, mente de, mere en storm til at ødelægge Brøns Oddes solide cementkonstruktion og det kan jo den dag i dag, ved selvsyn konstateres at være helt rigtig. For Brøns Odde ligger jo stadig hvor den lagde sig til hvile den 30. december 1947.

Derimod frygtede man i allerhøjeste grad for S/S Castor og dens besætning, for i modsætning til den tunge cementlægger, så var S/S Castor jo i høj grad at sammenligne med en fjerbold som der særdeles nemt kunne ske hvad som helst med, når den vovede at gå helt ind på grundt vand i et så vejr- og sømæssigt ustabilt område som tilfældet var ved Gnibenkrogen, hvor ingen med lokalt farvandskendskab kunne drømme om at lægge sig for anker.

Straks det var blevet dagslys igen op på formiddagen den 6. januar 1948 rettedes mange øjne og kikkerter da også ud mod strandingsstedet hvor Brøns Odde lå ganske som dagen før, men S/S Castor var borte og havet tomt. Hvad var der blevet af S/S Castor spurgte man sig selv inde på land.

Man forblev ikke længe i uvished, for ude fra Brøns Odde signaliseredes efter hjælp. Redningsbåden fra Yderby gik derpå ud til Havaristen, og tog alle fem mand om bord og sejlede dem ind til Odden Havn hvor de blev modtaget af en nysgerrig større folkemængde. Nyheden om S/S Castors forlis i stormen spredtes hurtigt over hele Odsherred og blev livligt diskuteret mand og mand imellem. Der var blandt Oddens fiskere passivt enighed om, at havde S/S Castors besætning lyttet til de velmente råd om, at alle nætter skulle tilbringes ved Odden Havn, og ikke ude ved Havaristen, så var der ikke sket S/S Castor noget.

De skibbrudne sømænd blev indlogeret hos Havnefoged Nicolai Andersen i Odden Havn, og de 2 redere boede på Åsløkke Kro.

Da vind og hav var faldet til ro, sejlede man ud for at finde og afmærke S/S Castors vrag. Det var forholdsvis nemt gjort, da S/S Castors fører og besætning så nogenlunde kunne påvise hvor deres skib var gået ned. Det viste sig, da man fandt Castor, at den faktisk havde stillet sig i den bedst egnede stilling for hurtig hævn. Den stod faktisk fuldstændig ret op og ned på havbunden, og over skorstenstoppen var der kun omkring 1 meter vand op til havoverfladen.

Dette var en glædelig konstatering, og beboerne på Odden, regnede da også bestemt med at Svitser eller et andet bjergningsselskab ville komme i løbet af en lille uges tid og hæve skibet der jo som den stod på havbunden blev serveret for bjergningsfolkene på et "sølvfad" som man udtrykte sig.

Befolkningen på Odden havde virkelig belæg for at udtale sig som de gjorde. Fiskere var der jo i næsten alle familierne, og så var der sågar tre erhvervsdykkere, hvilket vil sige, tungdykkere med hjælm, blysko, og dykkerdragt, det var brødrene Hansen, Gunnar, Eilif og Arne. Gunnar Hansen var professionel vragsfisker med eget skib M/G Ruth af Sjællands Odde, de to andre brødre sejlede med stenfiskere, så man må konstatere, at faglig ekspertise skortede det ikke på, når Oddens befolkning indbyrdes vurderede mulighederne for at bjerger S/S Castor.

Men der kom til Odboernes støt stigende forbavelse ingen bjergningsskibe med løftepontoner.

Der blev af havnefogeden de obligatoriske strandingsindberetninger til Handels & Søfartsministeriet og eventuelt til Forsikringsselskabet. Indberetningen for Lægteren Brøns Odde er dateret 1. januar 1948 og den for S/S Castor er dateret den 6. januar 1948, altså skrevet samme dag som de skibbrudne kom i land efter damperens forlis natten før, det har sandelig været en både kvik og ansvarsbevidst strandfoged man havde dengang på Sjællands Odde.

Besætningerne fra S/S Castor og Brøns Odde rejste samtidig med rederne, altså kun to eller tre dage efter forliset. Hvad skete der så?

Ja, der skete egentlig ikke ret meget. Fyr- og Vagervæsenet foranledigede en vragsmarkeringsbøje udlagt som en gravsten over S/S Castors våde grav kan man sige. Ejeren, af den jolle som var lejet her på Odden og som forliste, havde svært ved at få erstatning, men han fik den dog til sidst.

Efter Søforhøret den 16. juni 1948 voterede søretten, og dens kendelse i sagen lød således. Begge fartøjers forlis og stranding må skyldes de på strandings- og forlistidspunktet herskende vejrforhold.

Da de interesserede Odboer hørte den dom, tilføjede de for hinanden indbyrdes, og ukendskab til kysten, havet, vind og strøm, på forlis strandingsstedet, samt da strandingen var sket men ikke forliset, nægtelse af modtagelse af gode råd og nægtelse af kontrakt om bjergning med det lokale bjergelaug.

År senere sagde folk med forstand på de dele, lægteren havde måske ikke kunnet reddes, men slæbedamperen var aldrig kommet i den situation dens besætning havde bragt den i, hvis vi havde været dem der udførte bjergningsarbejdet. S/S Castor havde kunnet dampe fra Odden i ligeså fin stand som den var i da den kom hertil. Rederiet havde kun opnået et forlis af begge sine fartøjer. Tiden gik, årene gik, men intet skete med de to vrags, og havde de kunne reddes, så var tiden forpasset.

At begge vrags bjergning blev definitivt opgivet man jo efterhånden klar over, og da ingen af vrage ligger i vejen for hverken skibstrafik eller fiskeriet ja, så havde hverken den Danske Stat eller Amtet nogen interesse i, at forlange vrage fjernet.

I 1950 undersøgte vragsfisker Gunnar Hansen ejerforholdet til S/S Castor med henblik på, at han ønskede at overtage vraget, der var nemlig sket det, at snakken gik på Odden om, at ingen mere kunne gøre ejerkrav på vrage. Baggrunden for denne snak var både højddramatisk og tidstypisk og skal kort ridses op her:

Da det jo har tilknytning til fartøjernes historie, det var som sagt ved årsskiftet 1947/48, at forlisene fandt sted og den 22. april 1948 blev de to redere likvideret med pistolskud ombord på fiskekutteren Elo K43, midt ude i Køge bugt.

Morderen var Søfyrbøder Anders Chr. Jørgensen og umiddelbart så det ud som rovmord men var vist noget ganske andet. De to Redere havde begge en højst interessant fortid under besættelsen.

Skibshandler Nicolai var dømt for værnemageri og sortbørshandel, Hjalmar Olsen havde været i konflikt med myndighederne som menneskesmugler og som sortbørshandler.

Morderen havde også sin historie, men det var typisk nok diametralt modsatte A. Chr. Jørgensen havde været medlem af en kommunistisk modstandsgruppe. Kan læseren se, at denne kombination begynder at ligne et retsopgør.

Når vi så hertil lægger at Nicolajs navn er blevet sat i forbindelse med dobbeltmordet på Peter Bangsvej i København på kontorchef Jacobsen og hans hustru, ja, så ligner nedskydningen af de to skibsredere i allerhøjeste grad en afregning fra besættelsestiden, men officielt var der altså tale om et simpelt rovmord.

I 1950 måtte der enten være et eller flere forsikringsselskaber der ejede de to vrage ved Sjællands Odde, eller også Nicolais eller Olsens arvinger, det var det Gunnar Hansen gik i gang med at undersøge.

Det blev en meget omstændelig og meget langsommelig proces den undersøgelse.

Men Gunnar Hansen holdt ud alt imens han og hans venner i al stilfærdighed holdt øje med Castor, det lå jo så let tilgængeligt for vragslyve som der netop var usædvanlig mange af de første fem efterkrigsår, hvor der jo også var usædvanlig mange skibsvrage at plyndre i de danske og tilstødende farvande.

Gunnar Hansen og hans brødre havde, da de til myndighederne havde anmeldt sig som interesserede i S/S Castors vrage været nede og gå en tur på og omkring vraget for at kunne vurdere dets værdi og derpå afgive købstilbud. Ved den lejlighed konstateredes det at der ingen vragslyve havde været på spil.

Gunnar Hansen var imidlertid en tålmodig mand, han fandt ud af, at der ingen forsikringsselskaber var involveret i S/S Castors vrage. Det betyder af at skibsrederne Olsen og Nicolai, har løbet den uhyre risiko at være selvforsikrende, og det vil igen sige, at de led et "alt er tabt" ved deres to fartøjers forlis ved Sjællands Odde. Det var altså Olsens og Nicolais arvinger der ejede vrage nu, og disse arvinger prøvede Gunnar Hansen så at finde frem til. Det viste sig i praksis umuligt, tilsyneladende ville ingen vedkende sig slægtskab med de to likviderede mænd.

Så gik tiden videre til 1952, først da søgte og fik Gunnar Hansen juridisk hjælp, for at erhverve retten til S/S Castors vrage. Med sagsbehandlingen gik der endnu et års tid,

og først i sommeren 1953 får Gunnar Hansen lov til at købe vraget, men hvem sælgeren er må Gunnar Hansen ifølge salgsbetingelserne ikke oplyse.

Det var noget med navne- og personbeskyttelse sagde Gunner Hansen, når nogen spurgte ham.

Og så indtræffer da omsider S/S Castors sidste dage. I juni 1953 sejler Gunnar Hansen med sit skib M/G Ruth ud til S/S Castors forlissted og påbegynder vragsfiskeriet som går hurtigt og nemt for den rutinerede mand og hans dygtige medhjælpere.

Med sig på M/G Ruth har Gunnar Hansen en erhvervsdykker Harald Furbo fra København og han og Gunner Hansen skiftes til at være nede og arbejde på vraget. S/S Castor stod på havbunden ganske som da den sank for 6 år siden, dog havde den fået en smule slagside til styrbord, derfor arbejdede dykkerne forsigtigt, for at vraget ikke pludseligt skulle vælte ned over dem. Først bjergede de alt hvad de umiddelbart kunne komme til, blandet andet kom nathuset med sit kompas op i fuldstændig hel tilstand, det skulle blot pudses op og justeres. Det havde ikke taget skade af de 6 år under havoverfladen. Rattet, slæbetrosser og alt løst gods kom op og blev lastet i M/G Ruth.

Skorstenen og lufthætten samt nedgangstrappen fjernes med undervands skærebrænder, det samme gør maskincassingen, så der bliver fri adgang ned til maskinrummet. Roret brændes fri og skru akslen brændes over, så skruen kunne løftes op i hel og ubeskadiget stand.

Da alt tilgængeligt materiale var frigjort og hejst op og lastet i M/G Ruth blev der gjort klar til sprængning af resten af vraget. Det blev dykker Furbo der gik ned og anbragte sprængladningerne rundt omkring i vraget. De største ladninger anbringes i kedlen og rundt om på dampmaskinen, da det jo drejer sig om, at få vraget slået i så mange stykker at M/G Ruths lastebom kan løfte de enkelte dele.

Såvel Gunnar Hansen som Harald Furbo, har på Søværnets Dykkerskole på Holmen i København taget certifikat som dykkere og vragssprængere, det vil sige at de har lært hvordan man håndterer sprængstoffer og bruger dem på rette måde.

Da S/S Castor er sprængt, tager det kun en enkelt dag, at opfiske stykkerne, så fint er sprængningen gået. Derpå sejlede M/G Ruth de omkring 28 BRT jernskrot direkte til Stålvalseværket i Frederiksværk. S/S Castor af København var ikke mere.

Sønderdelt lå resterne af den gamle slæbedamper nu i de store skrotbunker foran de grådige jernsmelteovnes gab. Dette er i store træk historien om slæbedamperen S/S Castor og lægteren Brøns Oddes forlis ved Sjællands Odde.

Kilde

Teksten findes forskellige steder på nettet med forskellige oplysninger om hvem forfatteren er. Ifølge Odsherreds Lokalkarkiv er denne tekst skrevet af Anker Brinks baseret på en ældre beretning skrevet af Jørgen Nielsen. Jørgen Nielsen startede den første udvinding af sten på Odden, han havde også gården Brandstrupgaard i Yderby.