

Vraget på Sjællands Odde



Thomas Pedersen

Et vrag

På østsiden af Sjællands Odde ligger der et vrag end ikke hundrede meter fra kysten, det har været der i al den tid, jeg er kommet på Odden og så længe, at vejr og vind nu snart vil få bugt med de sidste sørgelige rester.

Hvis man vil nå at se vraget, så skal man køre mod Gniben, den yderste nøgne spids på Sjællands Odde. Der, hvor sommerhusområdet slutter, er der en parkeringsplads på højre hånd. Parker der, og følg stien mod øst langs med vandet, efter omkring en kilometer er man ret ud for vraget.

Vi er kommet meget på Odden, fordi vores gode venner har et vidunderligt gammelt sommerhus på vestsiden, med udsigt til Sejerø Fyr og Samsø Bælt. En af de første gange vi var der, så jeg vraget og spurgte til dets oprindelse. Vores venner kendte ikke meget til baggrunden, blot at historien ville vide, at det var et cementskib, der var gået på grund for mange år siden, og at myndighederne ikke kunne blive enige om, hvem der skulle fjerne vraget, så derfor havde det fået lov til at ligge og forfalde stille og roligt, da det jo ikke lå i vejen for nogen.

Cement? tænkte jeg, dum som jeg var, var det lastet med cement?

Efterfølgende skænkede jeg ikke vraget mange tanker, der er meget andet at se i Odsherred end gamle ramponerede plimsollere, der er kastet op i brændingen. Som årene gik, stiftede jeg dog bekendtskab med vraget mange gange, og ganske langsomt fattede jeg interesse for vragets historie. Først meget behersket, uden rigtigt at lægge mærke til det, men som tiden gik, surfede jeg oftere og oftere rundt efter nye informationer.

Det stod hurtigt klart for mig, at historien ikke kun drejede sig om det vrag, man kunne observere inde fra stranden, men der var også et andet skib involveret, et skib, der var sunket ud for kysten. Det hele var sket omkring årsskiftet 1947-48 under dramatiske omstændigheder, forårsaget af to voldsomme vinterstorme, der efter sigende stadigvæk huskes af de gamle på Odden.

Det, jeg havde set som en kort beretning på et par sider om en strandning på Sjællands Odde, udviklede sig sig til at være et sammensurium af historier, der dækker trekvart århundrede. Da jeg begyndte at undersøge omstændighederne

systematisk, væltede informationerne ind, og det gik op for mig, at denne historie stikker af i alle retninger, hvis man ikke passer på. Jo mere man graver, jo mere uklar og rodet bliver fortællingen, visse informationer virker rent ud sagt som løgn og konspirationsteorier. Store dele af denne historie foregår under besættelsen og i efterkrigstidens mørke krinkelkroge, med sortbørshajer og frihedskæmpere samt alt, hvad dertil hører. Det siger sig selv, at oplysninger fra denne periode, en periode præget af korruption og kriminalitet, kan være tvivlsomme, selv hvis de kommer fra politiet, og i særdeleshed hvis de kommer fra de kriminelle, der var parate til at binde journalister hvad som helst på ærmet for en femmer. For at sige det som det er, så udfolder meget af denne historie sig i den periode af den nyere danmarkshistorie, hvor vi nok har været tættest på et gangstervælde.

Selv om jeg gerne vil helt til bunds i denne historie, ved jeg nu, at det kommer ikke til at ske. Man kommer lige så lidt til nogen endelig afklaring af disse begivenheder, som man kommer frem til en opklaring af dobbeltmordet på Peter Bangs vej.

Dette er min beretning om begivenhederne bag strandingen på Sjællands Odde, og selv om den er baseret på virkelige begivenheder, er det min egen udlægning af historien, du nu skal læse. Jeg vil dog pointere, at alle personer, der er beskrevet her, har eksisteret, og at de beskrevne hændelser er baseret på historiske fakta.

En myte

Der florerer så mange historier på nettet om vraget på Sjællands Odde, at beretningen nærmest har fået karakter af en myte. De har alle nogenlunde det samme udgangspunkt, nemlig at der omkring nytår 1947/48 indtraf to hændelser på Odden. Den 30. december 1947 strandede lægteren Brønsodde under en voldsom storm, tæt på hvad der dengang var stenlejerne på Odden. I dag er der kun det tilbage, der i folkemunde kaldes topperne. Senere, den 7. januar 1948, stormede det igen, og denne gang sank Brønsoddes slæbebåd Castor i havet ud for Odden under et bjærgningsforsøg.

Nogle af de beretninger, der beskriver disse hændelser, er meget udførlige, andre er ganske korte. Alle omtaler havari og stranding, men ingen stiller spørgsmålene : hvem, hvad og hvorfor?

Hvis man er stædig og leder længe nok, finder man på lokalarkivet i Vig en beretning skrevet af en mand, der hedder Jørgen Nielsen. Jørgen var en førtidspensioneret pædagog fra Maribo, der omkring 1990 gik i gang med at indsamle detaljerede oplysninger og vidnesbyrd om de dramatiske hændelser, der foregik på Sjællands Odde, hen over nytåret i vinteren 1947/48. Jørgen havde en ganske særlig tilknytning til Sjællands Odde, og skønt at han var adopteret, var begge hans biologiske forældre odboere. Jørgens beretning hedder "Glimt af Slæbedamperen S/S Castors liv og undergang", er på 42 møjsommeligt håndskrevne sider og lå færdig i 1992. Jeg er ikke et sekund i tvivl om, at mange af de andre beretninger, der florerer, er mere eller mindre baseret på Jørgens grundige efterforskning.

Jørgen koncentrerer sin beretning om slæbedamperen Castors liv og levned og har nøje beskrevet stranding og havari. Det er tydeligt, at han har talt med øjenvidner til disse begivenheder.

Hvad Jørgen og alle de andre krønikeskrivere derimod ikke går helt så højt op i, er de personer, der deltog i begivenhederne, hvorfor de to skibe befandt sig, hvor de gjorde, og hvad der skete efter havariene. Det er først, når man begynder at gå ind i denne del af historien, at den for alvor bliver spændende, for så stifter man bekendtskab med to af besættelsens og efterkrigstidens mest farverige skikkelser.

Den ene er den charmerende bondefanger og sortbørshaj Rudi Nicolai, den anden er sømanden og eventyreren Hjalmar Olsen. Hjalmar var på papiret den sidste ejer af begge de havarerede fartøjer.

Sømand og eventyrer

Hans Edvard Hjalmar Olsen, eller Hjalmar Olsen som han normalt bliver kaldt, kom til verden i Utterslev By uden for København den 24. juli 1903. Hans fødested er i kirkebogen meget simpelt anført som Utterslev By, Niels Mathiesens ejendom ved Utterslev Vandtårn.



Utterslev gadekær 1900-1910 (kbhbilleder.dk)

Dette billede fra kbhbilleder.dk benævnes Utterslev gadekær 1900-1910. Hvis man kigger mellem hestevognen med mælkejungerne og husgavlen til højre for den, ses et tårn, der meget vel kan tænkes at være Utterslev vandtårn. Derfor vil jeg, indtil andet er bevist, mene, at huset i billedet er Hjalmar Olsens fødested, men om det ligefrem skulle være Hjalmar der sidder i barnevognen til højre i billedet, vil jeg ikke påstå.

Allerede fra første færd får Hjalmar en turbulent start på livet, hans forældre lyver sig nemlig gift over for såvel jordmoder som præst, for når man læser kirkebogen, opdager man, at der er rettet i den, hvilket er ret usædvanligt. I kolonnen for forældrenes navn og civilstatus er der oprindeligt skrevet følgende:

Arbejdsmand Hans Peter Olsen og Hustru Marie født Mortensen 31 år. Faderen født i Hvidovre. Viede i Gladsaxe Kirke 15. november 1894. Bopæl Utterslev By

Der er efterfølgende overstreget og tilføjet tekst, så der nu står:

Udlagt barnefader Arbejdsmand Hans Peter Olsen og ~~Hustru~~ ugift Marie født Mortensen 31 år. Faderen født i Hvidovre Moderen født i Sverrig. ~~Viede i Gladsaxe Kirke 15. november 1894. Bopæl Utterslev By~~

Ikke nok med at Hjalmar er født som uægte barn, så er moderen født i Sverige, hvilket afstedkommer en skrivelse fra Københavns Magistrat, der fastslår at Hjalmar ikke er fødehemsteds-berettiget i Københavns Kommune. Dette betyder normalt, at Københavns Kommune ikke er forpligtet til at forsørge moderen og barnet, men der står dog, at moderen på 10 måneders-dagen før fødslen boede på fødestedet, hvilket vistnok alligevel skulle berettigede moderen til fattighjælp.

Hjalmar navngives i juli 1904, men først efter faderens tilladelse døbt Olsen i oktober 1907. Om man ud fra dette kan mistænke, at Hjalmar's forældres veje er skiltes på et meget tidligt tidspunkt i hans liv, eller om hans far, uvist af hvilke årsager, først har vedkendt sig fadderskabet i 1907, er svært at afgøre.

Moderen boede ganske vist i Utterslev By 10 måneder før Hjalmar blev født, men det er ikke her, han er vokset op. Han er opvokset i de mørke baggårde på det ydre Nørrebro, tæt på det vi i dag kender som Nørrebro Station.

Hjalmar var til at begynde med en glad og livlig dreng med mange venner. Et af de venskaber, han knyttede, skulle vise sig at holde hele livet, selv om de to venner som oftest kom til at befinde sig på hver deres side af loven. Drengen hed Roland Olsen, og han blev senere en fremtrædende kriminalbetjent. Det er ham, der er ophavsmand til det, der lidt ondsindet er kendt som Rolandskvadet. Det er en af de få seriøse politirapporter, der peger på en sandsynlig skyldig til dobbeltmordet på Peter Bangs Vej.

I de små klasser gik det godt for Hjalmar, men han blev hurtigt skoletræt. Da han var fyldt 13 år, kunne moderen ikke styre ham længere, og han blev i flere ombæring anbragt på Københavns Kommunes Internat.

Hjalmar havde tiltagende konflikter med moderen, han kom i dårligt selskab og dermed ud i småkriminalitet. Før det endte helt galt stak han til søs, som mange unge mænd gjorde dengang.

Livet til søs bekom ham godt, det indeholdt alt det, han higede efter af spænding og udfordringer. Han sejlede på alt, lige fra de store skibe på Atlanterhavet, til hvalfangerne i Ishavet ved Sydpolen.

Senere rejste han over hele Europa som dyretæmmer i et tysk cirkus, som talrige ar på hans krop tydeligt kunne bevidne. På et tidspunkt købte han et skib, som han byggede om til en sejlede zoologisk have, en slags Noahs Ark, hvor han anbragte dyr i bure. Så sejlede han rundt og viste dyrene frem mod betaling. Dette havde han en vis succes med, men det endte med, at myndighederne lukkede foretagendet. Rygtet vil vide, at en zoologisk have, vistnok Flensborg, anså det som unfair konkurrence og klagede til myndighederne.

Det er omkring dette tidspunkt han bliver gift med Laura og får to børn. Hjalmar var måske nok en vild og frygtløs eventyrer, men han elskede sin kone og børn meget højt.



Hjalmar Olsen (Dines Bogø's website)

I marts måned 1939 havde Hjalmar på en eller anden måde samlet penge nok sammen til at købe godset Louisenlund på øen Endelave. Her førte Hjalmar sig frem som murermester og entreprenør. Til hans forsvar skal det siges, at han rent faktisk var blevet uddannet som murer i mellemtiden.

En af hans planer var at opføre et feriecenter på området, hvilket i 1939 må siges at have været uhyre fremsynet. Der var tidligere etableret ret til ferie i diverse kollektive overenskomster, men det var først ved ferielovens vedtagelse i 1938, at alle lønmodtagere blev sikret ret til ferie. Da der dengang ikke fandtes reelle feriemuligheder for almindelige arbejdere, etablerede arbejderbevægelsen den kooperative virksomhed Dansk FolkeFerie. Det var Dansk FolkeFerie, der skulle tilvejebringe de manglende feriemuligheder, det der senere kom til at hedde feriebyer og feriecentre, så Hjalmar havde altså store visioner.

Livet på Endelave skulle hurtigt vise sig for monotont for Hjalmar. Derfor købte han i april 1939 tre løveunger fra Horsens zoologiske have. Den 5. april kunne Horsens Folkeblad fortælle, at de tre løveunger ankom til Endelave med fjorddamperen. Nogen troede, at han ville lave en løvekennel på øen, men Hjalmar vidste godt, at der ikke var den store fremtid for sådan et foretagende på grund af de manglende afsætningsmuligheder.

Hans plan var derimod at vise dyrene frem og sælge mad og drikke til gæsterne. Han begyndte også at dressere løverne, da de blev lidt større. Han havde en del succes med sit projekt, men som så meget andet, han beskæftigede sig med, blev det ikke ved med at gå godt.

Løverne voksede sig hurtigt store, og da de var anbragt i bure med hønsetråd for, skulle det gå galt. En dag havde en af løverne gravet sig ud og løb rundt på gården. Heldigvis for kokkepigen havde hun netop den morgen sovet over sig, hun så den løst gående, og meget sultne løve fra hoveddøren, og alarmerede straks Hjalmar. Hurtigt fik Hjalmar fat på sit gevær og løb ud for at stoppe festen. Løven var som sagt meget sulten, og havde på dette tidspunkt allerede nedlagt en anseelig samling af gårdens gæs, og da den fik øje på Hjalmar, gik den løs på ham. Han skød da uden tøven, men sårede kun dyret. Hjalmar og den sårede løve rullede nu rundt i en veritabel slåskamp, der endte med at Hjalmar gav løven en ordentlig skalle med geværkolben, hvorpå han væltede en stige ned over dyret, og med hjælp fra karlene på gården bugserede de den ind i en grisekasse, hvor den blev skudt senere på dagen.



Hjalmar og en død løve (billede: Horsens Folkeblad og Louisenlund)

En vild vandrehistorie vil vide, at løven i stedet stak af og gemte sig i Endelaves endeløse skove og aldrig blev set igen, men så stor er skoven på Endelave altså ikke. Havde skoven været stor nok, kunne den sådan set godt have overlevet, hvis den ikke var for kræsen, for siden 1920 har der været en anseelig bestand af vilde kaniner på Endelave.

Selv om der blev støbt betongulv i de andre løvebure, endte det efter politiets indgriben med, at Hjalmar også blev nødt til at aflive de to andre løver.

Økonomisk gik det heller ikke så godt mere, og rygterne vil vide, at for at skaffe penge til huse solgte han efterhånden alt inventaret på gården, og alle træer i den skov, der tilhørte gården, blev fældet. Det med skoven og træerne er nok tvivlsomt, da Louisenlund Skoven, der i daglig tale kaldes Troldeskoven, dengang, og i dag, er den største tilbageværende løvskov på Endelave. Med rester af den flere hundrede år gamle herregårdsskov blev skoven desuden udlagt som fredskov længe før Hjalmar kom til Endelave. Efter halvandet år gik den ikke længere, og han var nødt til at sælge Louisenlund, der overtages af Generalkonsulinde Alice Marie Jensen den 5. september 1941.

I starten af 40'erne lærte Hjalmar at dykke i tungt gammeldags udstyr med iltslange, blysko og den karakteristiske kobberhjelme. Han lærte at sprænge vrage i mindre stykker, så stumperne kunne hejse om bord på ledsagerskibet. Det var et lukrativt erhverv, da messing, kobber og andre værdifulde metaller kunne sælges for gode penge. Ofte blev disse vragefiskerier foretaget ulovligt. Hjalmar var ikke bare en frygtløs eventyrer og dygtig sømand, men også en aldeles kompetent dykker, skulle det vise sig. Han havde en god næse for at opspore værdifulde vrage og evnede at bjærge de kostbare dele op.

Selv om han som regel sejlede på skibene som kaptajn, var det altid pengestærke bagmænd, der finansierede foretagendet med let tjente penge fra handel og samarbejde med besættelsesmagten eller måske ved sortbørshandel. De fik deres andel af kagen, når der blev solgt vragegods, lovligt som ulovligt.

I 1942 blev Hjalmar medejer og kaptajn på skibet Avance, et gammelt stenfiskerfartøj, der var blevet ombygget til dykkerskib. Pengemanden bag Hjalmar var en direktør Ravn, der havde tjent en formue på at sælge kartofler til tyskerne, så han havde nok en hel del varme kontanter, der brændte i hans lomme, og disse blev diskret investeret i Avance.

På Ravns foranledning indrettede Hjalmar et hemmeligt rum med plads til 15 personer om bord på Avance. Dette rum skulle bruges til at sejle illegale passagerer fra Sæby og Frederikshavn til Falkenberg og Halmstad i Sverige. Ravn gjorde det ikke af ren næstekærlighed, men fordi der var gode penge i at være menneskesmugler, også dengang. Flygtningene skulle ofte betale eksorbitante summer, noget der ligner 80-100.000 i nutidskroner, for at blive sejlet til Sverige, og Hjalmar har nok ikke sagt nej til de nemme penge. Der er intet nyt under solen !

I 1943 får Hjalmar en dom på 8 måneders fængsel for underslæb. Dommen bliver dog, på grund af de kaotiske forhold under besættelsen, ikke eksekveret, og henligger i en bunke blandt andre papirer hos politimesteren i Hadsund. Efter krigen søgte Hjalmar om benådning i henhold til hans meritter i modstandsbevægelsen, men dette ville politimesteren ikke gå med til. Dog var han lidt valen ved at forfølge en af besættelsens helte, så sagen blev lagt til side med henblik på senere genoptagelse.

Med tiden begyndte Hjalmar også at smugle våben og sprængstoffer for modstandsbevægelsen og bliver dermed tilknyttet modstandsbevægelsen under

mere formelle forhold. Opgaverne, han udfører, bliver mere og mere specielle og betroede, der smugles både mikrofilm og spioner frem og tilbage over Kattegat.

I 1944 lå Hjalmar i Aalborg Havn med Avance og lavede her sit nok mest kendte stunt i sit illegale arbejde under krigen. På den anden side af havnebassinet lå der 3 tyske torpedobåde, og dem ville modstandsbevægelsen vældig gerne have sænket. Det var lige et job for Hjalmar, så han lånte en forlængerslange til sit dykkerudstyr. Så lod han sig fire ned på bunden af havnen og gik tværs over havnebassinet med 3 tidsindstillede miner i favnen. Han anbragte minerne på de tyske torpedobåde, gik tilbage til Avance og var væk inden skibene blev sprængt. Tyskerne fandt aldrig ud af, hvad der ramte dem.

Den tyske kommandant blev selvfølgelig rasende og ville vide, hvordan dette kunne lade sig gøre, så for at føje spot til skade spørger tyskerne Hjalmar, om han kan undersøge sagen. Forlængerslangen Hjalmar havde benyttet sig af, var som det første blevet bragt i land efter sabotagen, så derfor siger han ja til at foretage undersøgelsen, men at han først må skaffe en forlængerslange og skaber sig dermed et alibi. Hjalmar foretager herefter undersøgelsen og rapporterer tilbage til den tyske kommandant, og indkasserer hermed 800 kroner fra værnemagten. Mon ikke at han var den eneste sabotør, der under besættelsen blev betalt af tyskerne, for at undersøge en sabotage, som sabotøren selv havde udført?

Mange gange var tyskerne på nippet til at afsløre ham, men han narrede dem efter sigende med kløgt og snilde. På den anden side skal man dog være opmærksom på, at mange skibe smuglede for både nazister og modstandsbevægelsen, og de havde derfor noget lettere ved at slippe forbi det tyske militærapparat.

I slutningen af besættelsen sejlede Hjalmar som medlem af undergrundsgruppen Lysglimt på Toldruten, der udgik fra Københavns Frihavn, en af de såkaldte "sikre ruter". Disse "sikre ruter" var ruter, der ifølge overleveringen blev etableret i et samarbejde mellem danske og tyske interesser, aftalt på et møde på Hotel d'Angleterre i midten af juli 1944. Aftalen gik i korte træk ud på, at tyskerne lod de danske ruter over sundet i fred, imod at disse sejladsere også arbejdede for tyskerne. Mange højtstående tyske militærfolk havde på dette tidspunkt indset, at krigen var tabt, og de skulle derfor have fragtet store mængder af guld og ædelstene ud af Danmark. Dette skulle senere bruges til at finansiere den tidligere naziledelses liv i eksil. For transporten af tyskernes værdier modtog modstandsbevægelsens ledelse

en klækkelig kommission. Modstandsbevægelsen fragtede så våben og spioner i fred og ro.

Der er aldrig fundet håndfaste beviser på denne aftale, og hvis det er sandt, er det særdeles sprængfarlig viden. Noget tyder på, at der er en vis bund af sandhed i rygterne, da flere personer, der efter sigende havde deltaget i mødet, eller havde tilknytning til de omtalte sejladsere, siden er afgået ved en pludselig og voldsom død. Rygterne omkring disse ruter kan være alt fra sandhed til skrøner, fra konspirationsteorier til bevidste misinformationer, stammende fra fremmede magters spionage-organisationer, eller måske var det fremmede spiontjenester, der i virkeligheden stod bag de sikre ruter? Vi får det nok aldrig at vide.

Da krigen var slut, gik Hjalmar tilbage til sit gamle erhverv som vragsfisker. Under krigen sank der i hundredvis af skibe og ubåde i de danske farvande, ligesom der også var omkring 800 flyvrage på havets bund. Disse repræsenterede enorme værdier, da der ikke blot var jern og værdifulde metaller i vrage, men i mange tilfælde var lasten også værdifuld. Hjalmar havde evner og erfaring i at opspore de værdifulde vrage, men havde ikke selv den kapital, der skulle til at finansiere disse togter, og havde derfor brug for mere økonomisk velfunderede bagmænd. Derfor er der sikkert en velhavende bagmand i spil, da Hjalmar i oktober 1946 køber bugserdamperen Castor af firmaet Lindholmer, Meinertz og Larsen i København.

Castor er en gammel slidt bugserbåd, der er bygget i Tyskland i 1875. Den blev oprindeligt bestilt af et lille rederi, der hed "Foreningen", som havde til huse over en beværtning i Nyhavn. Dengang kostede Castor den nette sum af 31.896 kroner. Indtil 1923 sejlede den for det lille rederi, indtil den blev solgt, og den gik herefter gennem mange forskellige hænder. Det var et skib, der fik lov til at arbejde hårdt og længe.

Castor fik installeret en større dampmaskine og indlagt dæk i 20'erne, men i 1947 er kedlen trods alt slidt, og myndighederne har sat en begrænsning på det tilladte damptryk, Castor er nu en gammel dame. Der er heller ikke installeret dynamo om bord på Castor, så den har hverken projektør, elektrisk lys eller radio om bord. Castor klarede sig i alle sine dage med petroleumslygter og -lanterner.

Med Castor udfører Hjalmar discount-bugseringsopgaver overalt i Danmark og sikkert også en hel del mere lyssky opgaver, smugleri er uden tvivl med på listen. Indtægterne fra Castor har næppe været noget, der gjorde ham rig, især ikke hvis

han også skulle dele med en bagmand. Måske derfor begyndte Hjalmar at handle med skibe som en slags bibeskæftigelse.

På gennemrejse i Horsens i 1947 fortalte han, at han havde købt skibet Capitana på Island. Nu lå det i Sverige og skulle bygges om. Dette er dog en sandhed med modifikationer, da han ikke ejede dette skib. Ejerne af skibet var Hagemann & Tuxen, og Hjalmar skulle sælge skibet på deres vegne. Læseren bedes venligst bide mærke i skibets navn, Capitana, for det vil senere få en væsentlig betydning i denne fortælling.

Hjalmar sagde, at han havde gode kontakter i kraft af sine meritter i modstandsbevægelsen, men alligevel gik det ikke ligefrem strygende. Han havde brug for en samarbejdspartner, der kunne hjælpe med at skabe de rette kontakter, og sådan en person skulle snart vise sig. I 1947 kom Hjalmar i kontakt med sortbørshajen, bondefangeren og svindleren, Rudi Nicolai. Rudi er på en evig jagt efter indbringende projekter og er en af datidens mest spraglede personager. Med mødet mellem Hjalmar og Rudi er en af efterkrigstidens mest farverige alliancer skabt.

Bondefanger og sortbørshaj

Rudolf Hermann Louis Nicolai, bedre kendt som Rudi Nicolai, blev født i Hamborg, 24. juli 1907, af en tysk far, Heinrich Nicolai og en dansk mor, Cecilie Christoffersen. Efter fødslen flyttede hans familie til Aalborg, hvor hans far fik arbejde på C. W. Obels fabrikker som cigarsorterer og senere som fabriksmester. Faderen fik dansk indfødsret før Rudi blev 18, så Rudi blev hermed dansk statsborger.



Rudi Nicolai (Christian Holtets website Dobbelt danmark)

Om Rudis barndom er der ikke mange oplysninger at hente, men vi ved, at han blev udlært som tømrer i 1928 og samme år tog eksamen som bygningskonstruktør fra Aalborg Tekniske Skole, hvorefter han som oftest titulerede sig selv som "Rudi Nicolai, ingeniør". Allerede før han blev udlært, startede han sin deroute, han fik nemlig en dom for dokumentfalsk og 60 dages fængsel. Efter sin eksamen som bygningskonstruktør arbejdede han i 3 år som selvstændig tømrermester, men slog sig snart på det mere lukrative erhverv som fabrikant og repræsentant. Allerede på dette tidlige tidspunkt havde Rudi en foruroligende tendens til ikke at afregne sine handler korrekt med sine samarbejdspartnere. Mange af Rudis numre gik nemlig ud på at overtale godtroende og ofte grådige personer, til at indgå i en

lukrativ handel. Disse samarbejdspartnere skulle skyde et beløb i en handel, som Rudi skulle stå for. Handlen blev gennemført, men Rudi stak selv alle pengene i lommen og stak af. Talemåden "der er mange mennesker, der mange gange har betalt mange penge for at konstatere, at nemme penge ikke eksisterer" kan til en vis grad tilskrives mennesker som Rudi Nicolai.

Samarbejdspartneren skulle ikke altid skyde kontanter i et projekt. En gang havde Rudi af en kantinebestyrer fået udleveret en sæk kaffe, som han skulle sælge videre og så skulle de dele rovet, men Rudi stak bare pengene i lommen og lod ikke høre fra sig. Selvfølgelig turde kantinebestyreren ikke anmelde Rudi til politiet.

I løbet af kort tid var han berygtet i hele Jylland, som det man i et moderne sprog vil kalde "con man", på godt dansk: bondefanger. Rudi levede altså kort og godt af bondefangeri, hvilket førte til flere betingede domme, men i 1935 gik den ikke længere. Han blev arresteret og idømt 1 års ubetinget fængsel for bedrageri og underslæb, hvorfor han måtte henslæbe et år på statens regning i Nyborg Statsfængsel frem til maj 1937. Under sit fængselsophold møder Rudi mange af datidens største svindlere og bedragere, hvis visdomsord han labber i sig, og da han bliver løsladt, går han igen på med krum hals og sin friske lærdom fra Nyborg Statsfængsel i klar erindring; det pædagogiske element ved fængselsophold er tydeligvis stærkt overvurderet.

I starten af besættelsen driver han en vognmandsforretning, der blandt andet arbejder for tyskerne. Han sørger for transporter til forskellige tyske anlægsarbejder i Nordjylland og omkring Aalborg, navnlig flyvepladsen. Med en samarbejdspartner opretter han kantiner på flere af besættelsesmagtens arbejdspladser. Noget tyder på, at det er andet end bare kantinemad, der bliver solgt i disse kantiner. Det var store arbejdspladser, og de ansatte havde rigeligt med kontanter mellem hænderne, så de var villige til at betale gode penge for rationerede varer som f.eks. cigaretter og spiritus. Rudi tjente store summer, som han selvfølgelig glemte at oplyse skattevæsnet om. En af de vigtigste varer var cigaretter, som de hårdtarbejdende og velbetalte anlægsarbejdere pulsede løs på, og sortbørscigaretter var under denne del af besættelsen mere eller mindre et monopol for Svend Åge Hasselstrøm (Edderkoppen). Vi ser allerede nu, at Rudi kravler op ad sortbørshandlens rangstige.

Han handler også hvidevarer med besættelsesmagten, men den gang var hvidevarer ikke vaskemaskiner og køleskabe, men lagner, viskestykker med videre, altså

tekstiler. Disse varer skaffede han i udstrakt grad via en vis kontorchef Jacobsen fra English House i København. Det er den samme Jacobsen, der i foråret 1948 bliver myrdet sammen med sin hustru i det, der siden er blevet kendt som dobbeltmordet på Peter Bangs Vej.

Det gik op for Rudi, at han godt kunne skippe vognmandsforretningen, der var flere nemme penge i sortbørs- og kædehandel. Årsagen var måske også, at skattevæsnet begyndte at interessere sig for hans forretninger og til dels, at hans samarbejdspartner ikke tjente nær så godt på disse forretninger som Rudi gjorde, man kan spørge sig selv hvorfor!

Når man læser aviserne fra denne periode, så handlede Rudi med alt og altid uden om rationeringssystemet. Hvis der var noget, der lugtede af nemme penge, så var Rudi manden, om det var barbersæbe eller teknisk fedt, der blev ulovligt omdannet til håndsæbe og solgt uden om rationeringssystemet med en klækkelig fortjeneste. På den anden side var han en vellidt person i de mere festlige kredse i Aalborg, da han var både charmerende og gavmild, han var omsværmet både af smukke kvinder og sortbørshandlere.

I løbet af 1943 fik politiet dog skovlen under ham igen. Han blev arresteret og anklaget for en hel stribe lovovertrædelser, men på forunderlig vis lykkedes det ham at forblive på fri fod. Efterhånden som sagen skred frem, voksede anklageskriftet, og selv om Rudi var en ufatteligt åbenmundet og ofte pralende person, så var han også særdeles durkdreven, når det kom til at omgå ordensmagten. Han vidste præcis, hvad han skulle indrømme for at dække over de virkelig grelle forhold, der ville koste ham meget lange fængselsstraffe.

Da jorden for alvor begyndte af brænde under Rudi i slutningen af 1943, rykkede han til København, da han allerede havde skaffet sig samarbejdspartnere her. Hans kone blev dog boende i Aalborg, hvor Rudi også bevarede sin folkeregisteradresse. En anden, og ganske plausibel årsag til Rudis skifte til hovedstaden, kan meget vel være samarbejdspolitikens sammenbrud. Rudi har sikkert øjnet et slaraffenland for svindlere uden at politiet skulle ånde ham i nakken hele tiden.

I København indlogerede han sig på Hotel Nordland i Vesterbrogade 22. Her fik man ikke bare god mad og fortrinlig betjening, men det var også stedet, hvor sortbørsfolk mødtes, og kontakter blev skabt. Hotellet var ejet og drevet af den navnkundige

Ejler Jørgensen, senere en kendt radiomand og forfatter. Det skal i parentes bemærkes, at man stadigvæk finder Hotel Nordland på Vesterbrogade. I dag er det dog et meget lukket sted, der drives af Scientology.

På Hotel Nordland havde Rudi et værelse, til tider to, når det kneb med at få plads til de mange sortbørsvarer. Restauranten og baren på hotellet var kendt for finere fransk madlavning og cocktails. Den var det sted, hvor Rudi hang ud med sine venner, hvor Svend Åge Hasselstrøm (Edderkoppen) drak i baren, og selv tyskere kom for at spise, drikke og handle sort, dette på trods af Ejler Jørgensens meget udtalte og konfrontatoriske linje over for besættelsesmagten; men han var sikkert ikke ked af de mange dejlige penge, som sortbørshajer og nazister lagde i baren. Hotellet var ikke billigt, så når Rudi ikke lige var lykkedes med sine forehavender, lånte direktør Jørgensen ham gerne penge, ofte mange tusinde kroner.

Ganske som forventet fortsætter Rudi med at svindle og bedrage sig gennem tilværelsen. Det gode liv omfatter ikke kun mad og drikke, men også kvinder, unge, smukke og smarte. Efter nogen tid møder han en ung kvinde, Inger Nielsen. Hun er ikke bare ung og smuk, men tillige streetwise. Efter nogen tid flytter de sammen i det senere så arkitektonisk berømmede Vestersøhus på Vestersøgade. Selv om han nu bor fast sammen med Inger, falder det ikke Rudi ind at blive skilt fra sin kone, der fortsat bor i Aalborg, og som han ofte besøger med natfærgen mellem København og Aalborg. Disse visitter er nok lige så meget for at pleje hans interesser i den Aalborgensiske underverden, som for at besøge Agnete.

Dette forhold med både elskerinde og hustru var ikke ualmindeligt for sortbørshajerne eller højt rangerende nazister, der især benyttede sig af Vestersøhus og Dronningegården i denne henseende. Hvorfor skulle det være anderledes i Danmark end i resten af verden?

Et af Rudis bedst dokumenterede numre drejer sig om 5 tons selvbindergarn indsmuglet fra Ungarn. De 2 tons blev solgt til en tekstilfabrik og de resterende 3 tons blev via en mellemmand, den veltalende Grev Knud Danneskiold-Samsøe, forsøgt afsat til stormagasinet Havemann, i dag Føtex på Vesterbrogade. Stormagasinet manglede akut garn til indpakning af varer, og havde derfor taget imod det suspekterte tilbud. Det viste sig dog, at det omtalte garn var af yderst ringe kvalitet, så stormagasinet går til politiet, der straks møder op 2 mand høj, krisebetjent Johannes Hansen og en kollega. De er så betids fremme, at de kan nå at arrestere greven, og da han er en nybegynder udi sortbørshandlens ædle kunst, har

han endnu ikke lært, hvordan man lyver effektivt over for politiet, så han leder politiet på sporet af Rudi.

Denne forstår dog at holde sig under politiets radar længe nok til at afslutte nogle indbringende igangværende forretninger. Dette var vigtigt for ham, fordi efter tre overtrædelser af kriselovgivningen kom man i fængsel, uanset beløbets størrelse, medens sagen behandledes, og dette havde Rudi ikke tid til.

Herefter lader han sig arrestere, eller rettere, han møder ganske enkelt op hos krisepolitiet og siger, at der da vist er en sag, de vil tale med ham om. En af de krisebetjente, der er til stede, er Johannes Hansen, og han husker tydeligt episoden, for dengang kendte krisepolitiet i København endnu ikke Rudi særlig godt. Man forsøgte naivt at få Rudi til at indrømme sortbørshandlen med garnet. Da krisepolitiet ikke ville oplyse om andet end sagen om hampegarnet, sagde Rudi, at hvis de ikke har andet på ham, vil han da tage sit gode tøj og gå. Så var krisepolitiet nødt til at oplyse ham om de andre sager, de havde på ham. Da Rudi hører præcis hvad politiet har på ham, tilstår han og siger at ja, det er mig med det garn. Rudi bliver arresteret, og krisepolitiet går i gang med anklageskriftet.

Som det fremgår, er en af betjentene Johannes Hansen, og han finder ud af, at Rudi ikke bare er en hyggelig fyr, men at de rent faktisk også har fælles "interesser". Johannes "omdirigerer" konfiskerede våben til modstandsbevægelsen, og Rudi handler med våben og har kontakterne i orden. Da Johannes har travlt med at få skaffet gode våben, og der er udsigt til, at Rudis sagsbehandling vil trække ud, ser Johannes ingen anden mulighed end at overtræde reglerne og føre Rudi ud af politiets varetægt, for at opspore hans kontakter. Det lykkes også at få en aftale på plads med en desillusioneret tysk kaptajn. I løbet af kort tid modtager Johannes 8 tyske maskinpistoler, magasiner og ammunition.

Rudi har næppe lavet denne handel for økonomisk vinding, dertil er fortjenesten for lille, handlens størrelse taget i betragtning; men han har nok snarere vurderet, at Johannes kan blive en god allieret at have i krisepolitiet. Under deres færden i byen inviterer Rudi på mad og drikkevarer, hvilket Johannes ikke siger nej til, politiets lønninger rækker ikke langt. Nogle andre betjente har observeret dette og indynder sig over for Rudi, der velvilligt trakterer dem forskellige steder, bl.a. Hotel Nordland og i privaten i Vestersøhus. Selvfølgelig bliver dette opdaget, og de involverede betjente bliver suspenderet. Johannes Hansen bliver degraderet og idømt en stor bøde.

Desværre for politiet var affæren sluppet ud til dagspressen, der til politiets ærgrelse gjorde tykt grin med etaten, til stor morskab for læserne. Politiet blev på dette

tidspunkt ofte betragtet som besættelsesmagts forlængede arm og var om end endnu mere upopulære end normalt.

Senere under besættelsen bliver Johannes Hansen arresteret af tyskerne og ender til sidst i tysk krigsfangenskab i Neuengamme. Efter krigen kommer han hjem som en knækket mand, men bliver efter en række genvordigheder genansat i politiet.

Rudis generalieblad hos modstandsbevægelsen skulle efter sigende have været så langt som en arm, og det til trods gjorde han flere gange bevægelsen tjenester, som f.eks. de 8 tyske maskinpistoler, ligesom han gjorde såvel tyske som danske nazister tjenester. Der er noget, der tyder på, at modstandsbevægelsen havde et noget overdrevet kritisk billede af Rudis landsforræderi.

Modstandsbevægelsen forsøgte flere gange at likvidere Rudi, men hver gang slap han med livet i behold, og andre måtte lade livet i stedet. Blandt andet i januar 1945 hvor han gennem en samarbejdspartner, Svend Aage Nissen, havde lejet nogle kontorlokaler i starten af Vesterbrogade. Da han ved middagstid kommer op ad trappen, ser Svend Aage to suspekte typer i militærjakker, der står og hænger uden for hans kontor. Han går derfor ind til Nicolai og fortæller om de mistænkelige mænd, så Nicolai beder sin livvagt om at gå ud og se efter. Inden han har åbnet døren helt, lyder de første skud, hvoraf et rammer livvagten, der synker sammen, dødeligt såret af et skud i maven. Svend Aage og en anden af Nicolais assistenter kaster sig på gulvet. Rudi griber efter sigende livvagtens pistol, som han uheldigvis har glemt på bordet, og besvarer ilden. Efter en kort skudveksling bliver der stille, og snigmorderne finder det betimeligt at forlade ejendommen. Under skudvekslingen er Rudi blevet ramt i hånden af en af attentatmændenes kugler, og den er slemt tilredt. Rudi har imidlertid forbindelserne i orden, så han bliver bragt til det tyske lazaret på Nylandsvej, hvor han bliver tilset af tyske specialister i skudsår.

Rudi var konstant i krisepolitiets søgelys, for der skulle laves mange rævestreger, for at han kunne leve det liv, han satte pris på, for Rudi elskede kort og godt luksus, det søde liv, og han levede efter devisen easy come, easy go.

Nogen har betegnet Rudi som psykopat. I henhold til de kriterier, man brugte til at definere mennesker som psykopater på daværende tidspunkt, er det sikkert rigtigt nok, men efter nutidens kriterier er det efter min mening uretfærdigt. Nok havde han mange af de træk man forbinder med psykopater, men han manglede ikke empati. Han gik flere gange end dog meget langt for at redde folk ud af nazisternes

kløer. Rudi er også blevet fremstillet som en kold og kynisk person, men dem der kendte ham godt, blandt andet hans kone Agnete, sagde alle som en, at han ikke kunne krølle et hår på nogens hoved. Han var ikke nogen voldelig mand, der slog og lemlæstede sine modstandere, tværtimod siger alle, der har udtalt sig om ham, at han var ude af stand til at slå et andet menneske ihjel. Hans evne til at komme i kontakt med andre mennesker gjorde derimod, at han kendte gud og hver mand. Kort og godt svindlede og bedragede Rudi sig gennem livet, besættelsen og efterkrigstiden som den charmerende svindler, han var, som gik i folk med træsko på, og altid var parat til at hjælpe en ven i nød.

Efter besættelsen fik retssystemet dog krammet på Rudi, og han røg i brummen. Da han kom ud i juli 1947, var der lavvande i kassen, og Rudi var desperat. Før han blev fanget i retssystemet, havde Rudi placeret mange penge i diverse fortagender med det håb at kunne indkassere væsentlige kontantbeløb, når han blev løsladt. Desværre var alle disse investeringer forsvundet op i den blå luft, da han kom ud af fængslet. Rudi snød folk, men han blev altså også selv snydt. For at gøre ondt værre var forholdet til Inger gået i stykker, så her var der heller ikke nogen hjælp at hente. Rudi var dog ikke sådan at slå ud, han fik hurtigt et nyt forhold, denne gang til en gift kvinde, Gerda, der havde 2 børn.

Det var muligvis omkring dette tidspunkt at han lavede et af sine mest berømte og grinagtige bondefangerier, det der går under betegnelsen "telefonpæle på rode". Under krigen havde tyskerne opsat mange ledningsmaster over hele landet, og de var ofte, til stor irritation, placeret på tilfældige bønders markjorder, og her så Rudi en mulighed for en hurtig fortjeneste. Han rejste land og rige rundt og opsøgte de personer, der havde de omtalte master stående på deres ejendom og fortalte, at masterne skulle nedlægges og ledningerne graves ned i jorden. Derfor blev masterne overflødige og blev tilbudt solgt på rode til dem, hvis jord de stod på. Han skulle blot have udbetalt et beløb per mast, så skulle køberen selv fælde masten. Der var rigtig mange der hoppede på den, for Rudi var som bekendt yderst veltalende. Det virker som om, Rudis galestreger var ved at drive politiet til vanvid, da hans indfald og udfald var så skøre, at håndteringen af sagerne gav politiet alvorlige grå hår i hovedet. Især sagen med "telefonmaster på rode" var et meget ømt punkt.

Et ganske lille rederi

En bondefanger og en sømand mødes

Godt nok er Rudi fuldstændig blanket af efter at have siddet i fængsel, og skibsfart aner han intet om, men han har nogle meget værdifulde kort på hånden. For det første kan han med sine talegaver sælge sand i Sahara, for det andet kender han gud og hver mand, og for det tredje kan han lugte en god forretning på lang afstand. Det er nok derfor, at en skibsreder i 1947 sætter Rudi og Hjalmar i forbindelse med hinanden.

De to kumpaner bliver hurtigt gode venner, og mødes ofte på Cafe Els. Stedet er i dag en velrenommeret frokostrestaurant og hedder Restaurant Els, men den ligger stadigvæk i Store Strandstræde ved Nyhavn. Dengang var stedet en værre røverrede med sortbørshandel, hæleri og suspekt handel med skibe.

I oktober 1947 skyder både Rudi og Hjalmar penge i et fælles projekt, et partrederi, eller dette antager man, omend det virker tvivlsomt. Da hverken den ene eller den anden af de to venner havde den nødvendige kapital, må de begge have haft kapitalstærke bagmænd. Hvem, der har hjulpet Hjalmar med hans part, ved man ikke, men det er uden tvivl den samme, der var involveret i købet af slæbebåden Castor et år tidligere. Hvad angår Rudi, er der ret håndfaste beviser for, at han lånte pengene af sin gode ven, restauratøren Johannes Jacobsen, ejeren af Paghs Vinstue. Jacobsen har sagt, at han var af den overbevisning, at den berygtede møbelhandler Johannes Linde, en af Edderkoppens nære samarbejdspartnere, også skød penge i foretagendet. Dette er ikke helt utænkeligt, da Rudi og Linde havde et, på visse punkter, indgående kendskab til hinanden. Blandt andet vidste Rudi en del om Lindes landsskadelige virke på den Jyske vestkyst under krigen.

Selv om rederiet er oprettet som partrederi, er det kun repræsenteret ved Hjalmar Olsen. Mange, der omtaler historien, formulerer sig skråsikkert om, at de to parter var Hjalmar og Rudi, men med sit synderegister har Rudi sikkert været ret tilbageholdende med at få sit navn frem i rampelyset, endsige nedfældet på officielle papirer.

Her har vi så et ganske lille rederi, hvis eneste aktiver er to plimsollere, Hjalmar Olsens bedagede slæbebåd Castor og den til lejligheden anskaffede lægter Brønsodde. Brønsodde er en underlig sag, den er bygget i Norge under besættelsen, og er lavet af noget så utraditionelt som jernbeton. Det betyder, at den er meget tung og svær at håndtere, den er på hele 308 brt., og som lidt af et særsyn på vores breddegrader har den både kahyt og opholdsrum.

Hvad formålet med Castor og Brønsodde var, er der ikke nogen klare svar på. En nærliggende tanke er, at Hjalmar har opsporet nogle værdifulde vrag, eller måske endda et skib med en værdifuld last, der skulle bjærges og sælges. Der er i dag stadigvæk eventyrere, der søger efter ubåde lastet med guld og ædelstene i de danske farvande. Man kan dog med en vis overbevisning sige, at det nok drejede sig om noget mere voluminøst end guld og ædelsten, da Brønsodde jo havde en vis størrelse.

I slutningen af december 1947 var Castor med Brønsodde på slæb på vej fra København til Randers. Det kan meget vel tænkes, at det endelige mål på rejsen var Frederikshavn, for i havet ud for byen lå den tyske damper Neukuhren. Den blev bombet af en engelsk jagerbomber 22. april 1945 og gik ned med en værdifuld last af svovlkis. Hjalmar havde indgået en aftale med de nye ejere om at bjærge lasten i 1947, men dette var ikke sket, så måske var de bare for sent på den? Under alle omstændigheder, så ligger Randers på vejen til Frederikshavn.

En stranding og et forlis

En myte opstår

Vi skriver mandag den 29. december 1947. Det er en ganske almindelig vinterdag på Hundested Havn. I havnen ligger der, foruden de faste skibe, også to fremmede fartøjer, slæbebåden S/S Castor og dens slæb, lægteren Brønsodde. De er ankommet til Hundested en dag eller to tidligere, hvor de lagde ind på grund af dårligt vejr.

Vejrudsigten den 29. december lyder på svag til frisk vestlig og sydvestlig vind med uændrede temperaturer, stedvise byger og senere muligvis skiftende vind, hvilket sikkert stemmer meget godt overens med den radiomelding, Hjalmar Olsen hørte den mandag aften, før han beordrede alle mand om bord.

Alt ånder derfor fred og ingen fare, da mandskabet lidt over klokken 20:00 går om bord på de to fartøjer. Mandskabet på Castor består af de lovpligtige 4 mand, det vil sige en skibsfører, en maskinpasser, en matros og en fyrbøder.

På Brønsodde går der 2 mand om bord. Den ene er Hjalmar Olsen, og at netop han går om bord på lægteren, kan være logisk nok. Brønsodde er på grund af sin konstruktion af beton meget tung og svær at håndtere, og da der skal bugseres over åbent hav, er Brønsodde desuden ballastet, hvilket ikke gør opgaven nemmere. Da ingen af skibene er kaskoforsikrede, mener han vel, at det er fornuftigt med en erfaren mand om bord til at håndtere lægteren. Det skal dog bemærkes, at begge skibe er lovpligtigt forsikrede, hvilket vil sige krigsforsikrede.

Man kunne også mistænke, at Hjalmar foretrak at være om bord på Brønsodde for at holde øje med lasten, for visse rygter synes at indikere, at der var andet end værdiløs ballast om bord på Brønsodde.

Rudi Nicolai var så absolut ikke nogen sømand, så han var derfor næppe i nærheden af Hundested denne dag, men hyggede sig nok nærmere med Gerda og en drink på Hotel Nordland i København, hvis vi kender ham ret.

Ved 9-tiden om aftenen den 29. december 1947 kaster de to skibe los og begiver sig ud på Kattegat, og turen til Randers tager sin skæbnesvangre begyndelse. Det foregår i et adstadigt tempo, da Brønsodde er tung, og Castor er en svækket ældre dame.

I løbet af aftenen og natten løjer vinden helt af og samme nat, tirsdag den 30. december klokken halv to om natten, er den umage konvoj kommet klar af Hesselø. Da der ikke er radio om bord på hverken Castor eller Brønsodde, er besætningen på de to skibe lykkeligt uvidende om vejrudsigten for den 30. december, der melder om stiv til frisk nordøstlig og nordlig kuling med tiltagende frost og til dels snebyger, fortrinsvis over de sydøstlige egne.

Snart begynder det at blæse op til nordøstlig snestorm med høj sø. Situationen udvikler sig hurtigt, og sigtbarheden falder til nogle få meter. Netop på dette kritiske tidspunkt brister slæbetrossen, og Brønsodde begynder at drive for vind og sø og forsvinder med det samme ud af syne i mørket og snetykningen.

Skibsføreren på Castor sørger, klogt nok, for så vidt muligt at holde damperen gående på den position, man var på, da slæbetrossen sprang, så da der opstår en midlertidig opklaring, kan Brønsodde observeres fra Castor. Det må være begyndt at lysne lidt på dette tidspunkt, da man næppe har kunnet observere Brønsoddes svage petroleumslanterner i mørke og snestorm, så klokken har nok været omkring 8-9 stykker om morgenen.

Fra Castor kan man se, at Brønsodde har ladet ankeret gå, så man sejler så tæt som muligt på Brønsodde og holder gående i nærheden, medens man afventer en bedring i vejret for at reetablere slæbetrossen og genoptage bugseringen. Man venter længe, men der kommer imidlertid ikke nogen bedring i vejret, og i et sidste desperat forsøg går Castor så tæt ind på siden af Brønsodde, som skibsføreren tør, for om muligt at få en kasteline over til Brønsodde; men dette mislykkes på grund af blæst og høj sø.

Nu tiltager stormen yderligere, og Brønsodde begynder at drive sydvest over, med ankeret slæbende over bunden. Besætningen på Castor tør ikke følge efter i det dårlige vejr, og de taber kort efter Brønsodde af syne på grund af tiltagende mørke og snefog.

Brønsoddes ankerkæde kan ikke holde til belastningen og knækker. Nu er lægteren helt og holdent i stormens magt, der til tider kommer med stormstød af orkanstyrke. Det fornemmer Hjalmar, og det er ikke noget, han griber ud af ingenting. Han ved udmærket, hvad en orkan er, og har oplevet dette som sømand på hvalfangerskibene i Ishavet.

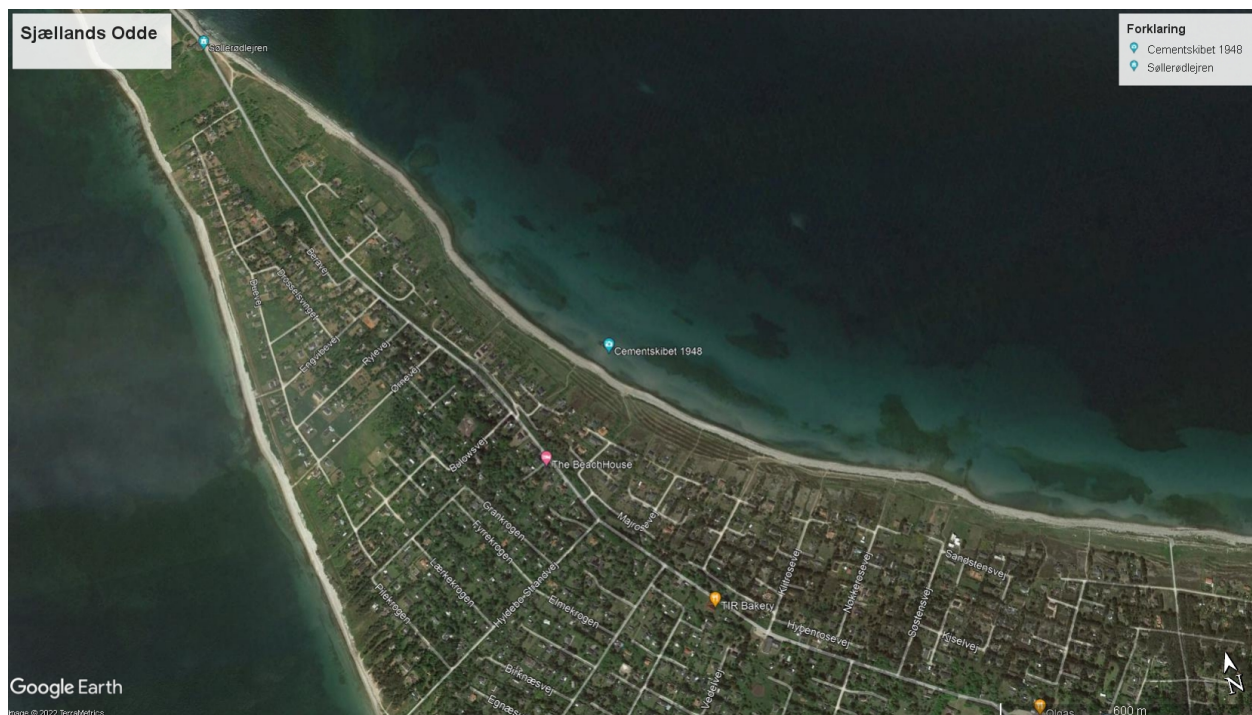
Om bord på Brønsodde frygter de to besætningsmedlemmer med god grund for deres liv i det tiltagende mørke. De kan intet gøre, blot søge ly i kahytten. Hjalmar Olsen, der absolut ikke er nogen bangebuks, skriver på et stykke pap et rørende afskedsbrev til sin hustru og børn. Det må have været koldt og forfærdeligt

angstprovokerende at befinde sig om bord på en pram uden motor under den voldsomme vinterstorm, drivende for vejr og sø.

Helt handlingslammet er Hjalmar dog ikke, han går ud og observerer fra tid til anden. På et tidspunkt klarer det lidt op, og han kan da se, at de driver ud mod Sjællands Rev, og det er absolut ikke noget der huer ham, da det vil være den sikre død i dette vejr. Hjalmar ved imidlertid, at der ombord på Brønsodde findes et varp anker. Det er et lille anker, så det bruges ikke til at sikre et skib, men til at kaste ud foran skibet for at trække (varpe) det frem. Dette lille anker finder han hurtigt og kaster det ud foran Brønsodde, således at afdriften svækkes. Brønsodde driver nu ind mod stranden på Odden tæt på stenlejerne. Omkring 20 minutter over syv d. 30 december 1947 konstaterer Hjalmar, at Brønsodde tager grunden, men på grund af mørket, kan han kun gætte på, hvor han er.

Da det lysner den efterfølgende morgen, begynder mandskabet på Castor at lede efter Brønsodde. Det viser sig hurtigt, at den er strandet på østsiden af Sjællands Odde, nær ved stenlejerne på Gniben, og nu står den fast på grunden, hvor den ligger den dag i dag, i Gnibenkrogen, som de lokale odboere kalder bugten. Castor lodder sig ind på Brønsodde, men på daværende tidspunkt er det ikke muligt af komme helt ind til Brønsodde. Føreren af Castor danner sig et overblik over situationen og sejler så ind til Odden Havn ved Havnebyen. Her underretter han rederiet og myndighederne om strandingen, og lejer en jolle. Efterfølgende sejler Castor tilbage til Brønsodde med jollen på slæb og ankrer op tæt på Brønsodde. Der bliver etableret kontakt ved hjælp af jollen, så snart vejret tillader det. Brønsodde står stabilt på grunden, og der er derfor ingen fare for de to besætningsmedlemmer om bord.

Det fortælles, at de to ejere kom til stede på Odden Havn og blev sejlet ud til Brønsodde, hvilket selvfølgelig lyder lidt mærkeligt, da Hjalmar jo allerede var om bord på Brønsodde. Det var nok nærmere Rudi, der var ankommet med en bagmand. Der kan kun gisnes om mandens identitet, men mon ikke det var Johannes Jacobsen?



Den lille blå prik, cirka midt i billedet, indikerer vraget af Brønsodde, hvor det ligger den dag i dag

De næste par dage var der en livlig trafik mellem Odden Havn og Brønsodde. Det lokale bjærgelaug tilbød deres assistance, men dette tilbud blev afslået af Hjalmar og Rudi, hvilket resulterede i megen lokal spekulation med hensyn til hvorfor. Nogen mente, at skibene var overforsikrede, og at rederne derfor ønskede forlis, så de kunne hæve forsikringssummen. Andre mente, at de var underforsikrede, eller slet ikke forsikrede, og at rederne derfor med overlæg løb en stor risiko, da de ikke ønskede at bruge unødige penge på det lokale bjærgelaug. Fakta var, som vi jo ved, at skibene ikke bare var underforsikrede, de var slet ikke forsikrede, de havde kun den lovpligtige krigsforsikring.

Man forsøgte at trække Brønsodde fri med Castor, men med sin ringe motorkraft og sø og vind imod sig, mislykkedes det. Som dagene gik, skiftede vejr og strøm, og Brønsodde begyndte at skure på bunden for til sidst at springe læk. Der blev sendt bud efter hjælp fra København, og ifølge de lokale beboere lignede det en flok sørøvere. Mandskabet og den tilkaldte hjælp arbejdede ihærdigt på at tætnede Brønsodde, men dette var ikke nogen nem opgave, da jernbeton er et besværligt materiale at arbejde med. Samtidigt forsøgte man at lænse Brønsodde for havvand, men med en læk under vandlinjen var dette et sisyfosarbejde.

Det viste sig i løbet af et par dage, efter en bedring i vejret, at man kunne lodde Castor helt ind på ydersiden af Brønsodde, med kun en meter vand under kølen. Natten til tirsdag den 6. januar lå Castor fortøjet langs Brønsodde med bakked kedel, da det klokken 02.00 om natten igen begyndte at blæse op til storm, og store bølger slog ind mod de to skibe.

Vagtmanden på Castor purrede skibsføreren, og denne indså straks den store fare, Castor befandt sig i. Der blev straks fyret op under kedlen og kastet los. Castor styrede mod rum sø for fuld damp for at ride stormen af på åbent hav.

I første omgang så det ud til, at det skulle lykkes for Castor at komme væk fra den farlige kyst, men desværre viste det sig nu, at det havde været alt for risikabelt at vove sig ind på så lavt vand, for Castor tørnede hårdt på nogle sten og sprang læk. Man stod stadig mod åbent hav for fuld damp, medens to mand pumpede uafbrudt for at holde Castor flydende.

Til sidst tvang det indtrængende vand dog maskinisten til at forlade maskinrummet, og vandet slukkede ilden under kedlen. Han flygtede op på dækket til skibsføreren og rapporterede om situationen. Det stod da klart for skibsføreren, at mandskabet på ingen måde kunne forhindre Castor i at synke, så nu gjaldt det om at udnytte det sidste damptryk bedst muligt, da maskinisten ikke havde stoppet maskinen, da han flygtede fra vandmasserne. Omkring 900 meter fra land vendte skibsføreren resolut damperen og stod med fuld kraft tilbage mod land, for at komme så tæt ind under kysten som muligt.

Castor nåede desværre ikke så langt, kun ind til 550 meter fra kysten, da maskinen gik i stå på grund af manglende damptryk. Castor sank stadig dybere i vandet, og snart spillede bølgerne i dækhøjde.

Stormen var nu faldet til en stiv kuling, som var drejet i nordnordøst, hvilket nærmest gjorde det umuligt at strande Castor. I sidste øjeblik fik mandskabet trukket jollen, de havde på slæb ind til skibet, og gik om bord. De kastede los fra Castor, der få minutter efter sank på 8 meters dybde.

Mandskabet roede jollen det sidste stykke ind til Brønsodde og kom med stort besvær om bord på denne og reddede på den måde livet. Brændingen inde på kysten var alt for voldsom, til at de kunne risikere at lande jollen, hvilket de ved selvsyn kunne konstatere, da jollen kort efter rev sig løs fra sin fortøjning og drev ind mod kysten, hvor den hurtigt blev slået til pindebrænde. Nu var Castors besætning også fanget om bord på Brønsodde, og man var nødt til at vente på hjælp.

I land var man i stormnatten godt klar over, at situationen var kritisk. Tonstunge Brønsodde var man ikke bange for, den skulle nok holde, og det gør den jo til dels den dag i dag. Men Castor ville være som en fjerbold i brændingen, og der kunne ske hvad som helst, når man vovede sig så tæt under land i Gnibenkrogen, hvor ingen med lokalkendskab kunne drømme om at ankre op, selv i stille vejr.

Om formiddagen den 6. januar rettede man blik og kikkerter ud mod strandingsstedet og konstaterede straks, at Castor var væk, havet var tomt. Fra Brønsodde blev der derimod signaleret om hjælp, og redningsbåden fra Yderby gik ud og redde de ombordværende, som de sejlede ind til Odden Havn, hvor der havde samlet sig en større skare af nysgerrige.

Rudi og hans rejsekammerat var indlogeret på Åsløkke Kro, og de skibbrudne blev indlogeret hos havnefogeden, dog ikke Hjalmar, der indlogerede sig på sømandshjemmet i Odden Havn.

På baggrund af de to havarier var der en del polemik i medierne, især Social-Demokraten, om at Skibstilsynet udstedte sødygtighedspas til skibe, som intet forsikringselskab ville forsikre. Med et sødygtighedspas var der tilladelse til at gå ud i selv det hårdeste vejr, selvom skibene var uegnede til det, skrev journalisten. Skibstilsynet protesterede og sagde, at der intet var i vejen med skibenes sødygtighed, og at forsikringselskabernes uvilje mod at forsikre de to skibe var en sag mellem de to parter og var skibstilsynet uvedkommende.

Som vi ved, var begge skibe krigsforsikrede, da dette var lovpligtigt, pudsigt nok fulgte Hjalmar og Rudi loven på dette punkt. Kaskoforsikring var derimod frivilligt, men ville have været for dyrt for begge fartøjer, sagde Hjalmar Olsen til Social-Demokraten den 10. januar 1948. Det var Hjalmar selv, der henvendte sig til avisen, fordi han følte sin ære krænket af avisens kritiske omtale. På et bestemt punkt var journalisten helt på afveje, da han havde skrevet, at Brønsodde var et af de ældste skibe i den danske flåde. Det er nok denne bemærkning, der har fået Hjalmar op i det røde felt, da lægteren ved forliset rettelig kun var omkring 4 år gammel, og Social-Demokraten bragte da også et dementi et par dage senere.

I den kommende tid opholdt Hjalmar sig en hel del på Odden, hvor han fortsat disponerede over et værelse på sømandshjemmet. Han fik hurtigt et venskabeligt forhold til havnens faste folk, der var jævne fiskere og søfolk som Hjalmar selv.

Flere gange fik han besøg af Rudi, især om aftenen og natten, nogle gange med to lastbiler og en pumpe. Rygterne fortæller dog ikke, hvad det var for en slags pumpe. De var efter sigende borte i timevis, og de lokale mente, at de var ude på Odden for at hente smuglervarer landet fra søsiden.

Det vækker dog til eftertanke, at en lokal beboer på den tid rygtedes at have været involveret i ulovligt salg af brændselsolie for 2.700 kroner. Nu er brændselsolie et vidt begreb, men hvis man tager datidens literpris på petroleum, ca. 30 ører, taler vi om 9 tons. Var det en del af Brønsoddes ballast? Under besættelsen var et af Rudis glansnumre at stjæle brændstof fra tyskerne, for så at sælge det tilbage til ågerpris, fordi krigsmaskinen havde stærkt behov for brændstof for at køre videre, så måske forsøgte Rudi at genopføre et af sine gamle numre?

Det forlyder også, at Hjalmar lejede en fiskekutter i København, som han sejlede til Odden. Han fiskede ikke, men sejlede rundt i området, hvilket måske ikke er helt forkert, for han efterlod en del effekter på sømandshjemmet, heriblandt en del værktøj og 2 dykkerdragter af amerikansk fabrikat. Hvis han havde adgang til en luftpumpe, kan han have lavet alle mulige former for ulovlige dykninger i området, så pumpen i lastvognen var måske en luftpumpe til Hjalmars dykkerudstyr? Flere gange er Hjalmar også set i selskab med en mand, der havde en meget stor og flot svensk indregistreret bil, men hvem vides ikke.

Hjalmars sidste ophold på Odden var 4. april 1948.

Den sidste rejse

Efter fiaskoen på Sjællands Odde var Rudi og Hjalmar på spanden, ikke blot var de personligt trængte økonomisk, men der var også pengemændene bag dem, hvis penge nu lå på havets bund, de ville helt sikkert have deres investering tilbage. Et vidne har hørt fra Rudi, at han blev afpresset af Linde og Hasselstrøm, og at han planlagde at forlade landet. Dette lyder ikke helt usandsynligt, især taget i betragtning, at de to sortbørshandlere måske havde skudt penge i det kuldsejlede rederi.

Rudi og Hjalmar var tydeligvis stærkt efterstræbte efter havariet og var derfor presset til at bevæge sig ud i nogle meget lukrative, men også særdeles farlige og risikable projekter. Baseret på mængden af vidneudsagn er der ikke den store tvivl om, at de to kumpaner var ved at gå ind i våbensmugling. Det var i efterkrigstiden en ekstremt indbringende forretning, men også meget farlig, det var de helt store, brutale og samvittighedsløse spillere, der færdedes i disse kredse.

Ud over våbensmugling og våbenhandel var Rudi også aktiv inden for guldsmugling, ulovlig valutahandel og mange andre lyssky aktiviteter. Der er vedholdende rygter, der fortæller, at Rudi og Hjalmar havde planer om det helt store kup. De ville skaffe penge nok, så de begge kunne immigrere til Sydamerika med deres familier og leve det søde liv for de penge, de skulle tjene på deres risikable forehavende. Der er nok ikke den store tvivl om, at det var en stor våbenhandel, der skulle skaffe de mange dejlige penge til veje.

Det er på dette tidspunkt, at der indtræffer en begivenhed, vi ikke kan ignorere. Det sker den 19. februar 1948, at det, der senere bliver kendt som dobbeltmordet på Peter Bangs Vej, begås. Flere vidner har peget på Rudi, og han er i den forbindelse blevet afhørt og efterforsket af politiet, men politiet har intet fundet, der kunne bekræfte, at Rudi skulle være involveret. Der er da heller ikke noget, der troværdigt knytter hverken Rudi eller Hjalmar til det brutale dobbeltmord, men til gengæld er de, såvel som halvdelen af landets sortbørshandlere, en del af personkredsen omkring den myrdede kontorchef Jacobsen, der jo var en del af samme miljø. Der er således masser af mulige mistænkte, men dette mysterium er der mange andre efterforskere, der har brugt meget lang tid på ikke at finde hverken hoved og hale i.

Derfor lader jeg den historie ligge; dog ikke uden at påpege, at nogle af de nævnte brutale og samvittighedsløse spillere, efter min mening, har en endog meget stor rolle i dobbeltmordet på Peter Bangs Vej, hvilket jeg nok ikke er ene om at mene. En af dem, der på officiel basis har efterforsket dobbeltmordet på Peter Bangs Vej, er Hjalmar barndomsven Roland Olsen, og han har givetvis talt med både Hjalmar, som han plejede venskabelig omgang med, og med Rudi.

Rudi var bange for konsekvenserne af sit kendskab til dobbeltmordet på Peter Bangs Vej, sagde han til flere bekendtskaber. På trods af flere afhøringer hos politiet fortalte han intet, selv om han givetvis havde en indsigt, der muligvis kunne fælde de skyldige bagmænd. Han talte meget om at skaffe en pistol for at kunne forsvare sig, og han fortalte sine søstre, at han vidste, hvem der havde foranlediget mordet, men ville ikke sige mere.

Ud over at nyde den gode mad og den udsøgte betjening på Hotel Nordland, læste Rudi også avisen grundigt, og især havde de små annoncer hans bevågenhed, han lod ikke en chance løbe sig af hænde for en god handel. Derfor responderer han på en annonce i et dagblad, annoncøren søger en partner til køb af et skib med det formål af bedrive fiskeri ved Grønland. Vi kan i bagklogskabens soleklare lys mene, at alle Rudis alarmklokker burde have bimlet og bamlet, da han møder manden bag annoncen. Han kender intet til fiskeri, han er blottet for forretningssans, hans hovedformål er end ikke at tjene penge, men ikke desto mindre går Rudi ind i realitetsforhandlinger med den mærkelige og lettere forhutlede person, der hedder Anders Jørgensen.

Omdrejningspunktet for deres forhandlinger er det gode skib Capitana, som vi tidligere har stiftet bekendtskab med. Anders har konstrueret et korthus af en historie, der går ud på, at en rig svensker er med i projektet, og at han vil købe Capitana. Han siger, at manden hedder Avalin, og at han har en kontaktmand i Malmø. Selve handlen skal foregå i dollars, men Avalin tør ikke selv krydse Øresund af skræk for at blive arresteret med de mange dollars på sin person, så selve handlen skal foregå ude midt i Øresund.

Hvis der er noget Anders Jørgensen er god til, så er det at bygge luftkasteller, og denne historie lyder unægteligt som en af Anders' bedre "lystløgne", men bygget på en yderst dyster baggrund.

På trods af at både Rudi og Hjalmer er mistroiske over for Anders, bliver der alligevel lavet en aftale, hvilket betyder, at de tre mænd, sidst på eftermiddagen torsdag den

22. april 1948, tager en taxi fra Hotel Nordland ud til sejlklubben Enigheden i Sydhavnen, hvor Rudi beder taxichaufføren om at vente, så han kan køre dem tilbage til Hotel Nordland. Ude på kajen går de om bord på den ganske lille fiskekutter "Elo". Båden har Anders lejet til lejligheden, og hvis man kender lidt til hans privatøkonomi, kan det undre en, for normalt hutler han sig gennem tilværelsen. Fiskerbådens ejer er Morell, hvis rigtige navn er Nielson, og med om bord er desuden Morells hjælper Warn.

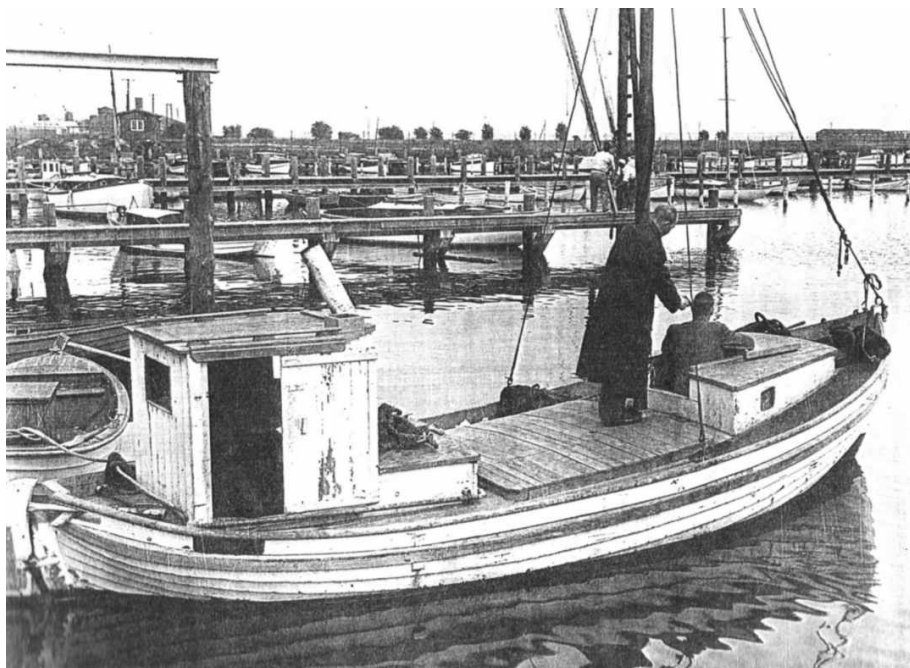
Anders har fortalt alle, at de skal ud til den sorte rende i Køge Bugt øst for Avedøre. Sorte Rende er ikke et almindelig brugt navn i dag, men det betegner den sejlrende, der i dag går fra Kalvebod Broen og ud i Køge Bugt.

Da de når frem til positionen, sætter Morell skruen i frigear, medens de langsomt driver afsted. Rudi og Hjalmar går ned i det ganske lille forlukaf, og Anders sætter sig på lugekanten.

Efter et godt stykke tid går Anders hen til Morell og Warn og siger, at "nu skal de to droppes, så det er med at forholde sig roligt", og for at understrege alvoren trækker han en Luger (Parabellum) og en ungarsk produceret halvautomatisk pistol, som han begge tager ladegreb på. Han viser dem en inskription på Lugerens skæfte og siger: "Der kan I se, det er en stor historie jeg arbejder for, og jeg har det beskidte job at likvidere folk", hvorefter han igen gemmer pistolerne og går hen til lukafet for at snakke med Rudi og Hjalmar. Hjalmar stikker hovedet op af lukafet, og da han vender ryggen til Anders, trækker denne lynhurtigt Lugeren og skyder Hjalmar i nakken på klods hold. Hjalmar er død på stedet, og kuglen, som passerer gennem hans hoved, fortsætter ned i lukafet, hvor den rammer Rudis venstre hånd.

Rudi skriger af smerte og råber til Anders: "Hvad laver du?". Anders går tilbage til styrehuset for at sikre sig, at Morell og Warn forholder sig i ro, og så går han igen hen til lukafet. En halv times tid senere, hvor Rudi nu står med overkroppen ude af lugen, trækker Anders igen en pistol, og skyder uden tøven Rudi i brystet, så han falder baglæns ned i lukafet. Hvorfor der går en halv time mellem de to drab, er lidt uklart, men der skulle være dukket en anden båd op umiddelbart efter drabet på Hjalmar, så Anders ikke turde fortsætte skyderiet. Der er også tale om, at Rudi muligvis har forsøgt at barrikadere sig i lukafet.

Anders tvinger nu de to søfolk til at hjælpe ham med at få ligene op på dækket, men det er forbundet med noget besvær, for Warn kaster op, og Morell skal passe roret.



Rekonstruktion af mordet på Hjalmar og Rudi , om bord på kutteren Elo i Sydhavnen

Først tømmer Anders de to døde mænds lommer for værdigenstande, som han putter i sine egne frakkelommer, så tager han alt tøjet af de døde og smider ligene i havet, tøjet ryger samme vej, alle patronhylstre samles op og ryger også overbords, hvorefter der renses og spules for blodspor.

Anders Jørgensen indprenter Morell og Warn en forklaring, de skal afgive til politiet i det tilfælde, at de bliver afhørt. Den går i korte træk ud på, at de har mødt et skib på sundet, som Rudi og Hjalmar er gået om bord på, hvorefter det er sejlet bort i retning af Sverige. Herefter truer Anders igen de to rystede søfolk og siger: "Den organisation, jeg er medlem af, er det samme som GPU" Her må vi formode at Anders hentyder til Tjekaens afløser GPU, der blev afløst af OGPU, siden NKVD, der endelig i 1946 skiftede navn til det mere velkendte KGB. Han fortæller, som en anden Keyser Söze fra The Usual Suspects, at de to søfolk og hele deres familie, og sikkert også venner, vil blive udslettet, hvis de taler over sig.

Politiet efterforsker

Ved halv 11-tiden var taxichaufføren blevet træt af at vente og var overbevist om, at han var blevet snydt, så han kørte tilbage til Hotel Nordland for at se, om nogen der ville betale regningen. Her træffer han Gerda, Rudis kæreste, og sammen runder de Sydhavnen, hvor de taler med en meget vrangvillig Morell, og de ender med at anmelde forsvindingen til politiet i Valby.

I starten lader det til, at politiet ikke løfter en finger, den ansvarlige politikommissær Andst udtaler til Information, at han blot ventede på at høre om en historie på linje med den om telegrafpælene på rode, og den historie kender vi jo.

Politiet er meget langmodige i deres arbejde, og går til sagen uden den store entusiasme. Den efterforskende kriminaloverbetjent Thingtved afhører dog en modvillig Morell, der binder ham Anders' skrøne på ærmet. Ad omveje sporer han dog Rudi og finder frem til Hotel Nordland.

Til gengæld er der to andre politifolk, der ikke har den samme indstilling.

Den ene er Hjalmar barndomsven Roland Olsen, der har mødt Hjalmar få timer før denne kørte til Sydhavnen. Den anden er Rudis gamle bekendtskab Johannes Hansen, som Gerda har kontaktet. Uafhængigt af hinanden og deres overordnede, går de to politifolk i gang med deres egne efterforskninger.

Det er Roland Olsen, der går mest direkte til værks, og hans efterforskning skrider noget hurtigere frem end politiets officielle undersøgelse. Han opsporer hurtigt, at havnen svirrer af rygter, der vil vide, at Hjalmar og Rudi er blevet likvideret i Køge Bugt, og han finder ret hurtigt frem til Tuxen og Hagemann, for hvem Hjalmar og Rudi skulle sælge Capitana. Ved et ufatteligt sammentræf, medens han er på Tuxen og Hagemanns kontor, dukker Anders Jørgensen op med et skøde på Capitana - som det senere skulle vise sig, at han havde taget fra Hjalmar afsjælede legeme - og forlanger at få overdraget skibet. Dette er rederiet dog ikke til sinds at gøre, så Anders må gå igen med uforrettet sag sammen med sin advokat. Efterhånden får Roland Olsen indsamlet så mange indicier på et dobbeltmord, at han ringer til Thingtved og informerer denne. Selv om Roland Olsen efterfølgende fremsender en udførlig rapport, hænger politiet stadigvæk i bremsen, hvilket frustrerer ham.

Langt om længe går det dog op for den møjsommelige Thingtved, at der er begået en alvorlig forbrydelse. Han afhører Anders Jørgensen og er ret perpleks over de forklaringer, Anders diskner op med, men han er nødt til at lade ham gå. Efter

yderligere efterforskning bliver Thingtved dog overbevist om, at Anders Jørgensen ikke har rent mel i posen; men han har også konstateret, at Anders Jørgensen bliver en hård nød at knække, så han går først efter det svageste led i kæden, det er fiskeren Warn.

På grund af en meget hård og voldsom opvækst har Warn en meget skrøbelig psyke, og det har Thingtved bemærket, så han presser Warn, der hurtigt bryder sammen og fortæller kriminaloverbetjenten alt, hvad han ved.

Det næste skridt er at forhøre Morell, og det sker allerede senere den samme dag. Det er ikke helt så nemt at få Morells tunge på gled, han taler ikke meget, og er kendt for ikke at sige noget, med mindre det er strengt nødvendigt. Dette kan hans hustru tale med om, for hun har flere gange pandet Morell en ordentlig skalle, når han var for længe om af svare. Det lykkes dog Thingtved at få skovlen under ham, og han disker op med en historie, der i det store og hele passer med, hvad han lige har hørt fra Warn.

Både Warn og Morell bliver fængslet og sigtet for meddelagtighed i mord, men løslades senere uden dom.

Politiet er nu langt om længe overbevist om, at der er tale om et dobbeltmord, så Anders Jørgensen bliver igen hentet ind til forhør. Politiet ransager også Anders Jørgensens bopæl, hvor de finder en lang række genstande, der beviseligt har tilhørt Hjalmar og Rudi. Uanset hvad politiet disker op med under deres forhør, spinder Anders en lang og usandsynlig historie, der driver Thingtved til vanvid. En ting, Anders siger, vækker til eftertanke, for på et tidspunkt spørger man Anders, hvornår han vil begynde at sige noget, der ligner sandheden, hvortil han svarer: "det er for tidligt". For tidligt på grund af hvad, må man spørge sig selv.

Tre uger efter sin arrestation bliver Anders Jørgensen hentet ind på Politigården, og nu har politiet lagt i kakkellovnen. Han bliver forhørt i 17 timer, og i de tidlige morgentimer begynder Anders at bryde sammen. Det ender med en tilståelse, men krydret med endnu en håndfuld kryptiske søforklaringer, og der følger nu en række politimæssige undersøgelser og en langstrakt retssag.

Ligene af Hjalmar og Rudi dukker op sidst i maj. En fisker på vej hjem finder en tidlig morgen et lig i vandet ud for Møns Klint, som han samler op og sejler ind til den lille Klintholm Havn. Liget bliver sendt til København, og da man antager, at det er Hjalmar, bliver Roland Olsen sendt ud til retsmedicinsk for at identificere sin ven, og det er efterfølgende også ham, der får den ubehagelige opgave at informere

Hjalmars kone. Næsten samtidigt driver et lig i land i Skanør tæt på Malmø, og ud fra beskrivelsen antager man, at det er Rudi. Da man ved, at Johannes Hansen er bekendt med Rudi, bliver han sendt til Malmø for at identificere sin ven.

Ud over de allerede kendte fakta om Anders Jørgensens gøren og laden, dukker der en række foruroligende oplysninger op under efterforskningen af mordsagen, oplysninger, der implicerer andre personer, og hvor der er klare indikationer på, at Anders Jørgensen ikke agerede på egen hånd og af egen fri vilje. Desuagtet efterforsker politiet ikke disse forhold, men fastholder kun sigtelsen for dobbeltdrab og rovmord.

I 1949 idømmer Østre Landsret Anders Jørgensen fængsel på livstid for dobbeltdrab, en straf Anders Jørgensen anker til Højesteret, men den 28. august 1950 stadfæster Højesteret dommen.

Anders Jørgensen bliver prøveløsladt i 1971 efter 23 års fængsel. Herefter slår han sig ned som naturlæge i Randers og dør senere uden for Silkeborg i 1981, 75 år gammel.

Hjalmar Olsens sidste vandring var over blomster

Står der i en kort avisartikel, jeg har læst, vist nok Aarhus Amtstidende. Der står følgende på side 6:

Hjalmar Olsens sidste Vandring var over Blomster

Et halvt hundrede mennesker var mødt op på Nordre Kirkegård i Aarhus for at give afdøde skibsfører Hjalmar Olsen et sidste farvel. Skibsfører Hjalmar Olsen led - som vides - en skændig død som offer for mordet i Køge Bugt 22. april.

Kapellet var smykket som en have i flor, med et væld af sommerblomster og kranse bl.a. fra Kriminalpolitiet i København, Rederier og Sømandshjemmet.

- Ikke en spurv falder til jorden uden eders faders vilje, sagde pastor Finnerup, Arrebo. Men vi har svært ved at tro det her. Nu er det vor far, min mand, min ven, det drejer sig om. Hvad brug har vi for en sådan børnekammerlyrik? Hvor finder disse ord genklang? Jeg ved at det er svært at tage imod disse fattige ord i dette øjeblik, men det er den eneste trøst jeg kan byde Jer. Ingen uden Gud kan følge Jer i disse mørke dage som faderløs og som enke.

Ære være Hjalmar Olsens, Jeres faders, mands, vens minde.

Med disse ord fulgte det lille følge Hjalmar Olsen til hans sidste hvilested.

En meget kort gravtale over en mand som Hjalmar, der havde oplevet så meget i sit relativt korte, men hektiske liv.

Bemærk et væld af blomster og kranse fra Kriminalpolitiet i København, det var uden tvivl fra hans barndomsven Roland Olsen. Rederier var givetvis hans finansielle bagmand, og Sømandshjemmet, vil jeg gætte, var det i Odden Havn.

Anders Jørgensen og kommunisterne

Et udspekuleret komplot

Man kan med god grund spørge sig selv om, hvorfor Rudi og Hjalmar skulle dø. Var det et banalt rovmord, som politiet insisterede på at anklage Anders Jørgensen for, eller var der bund i nogen af de foruroligende informationer, som politiet fik under efterforskningen, men som de valgte ikke at efterforske yderligere?

Var politiets handlinger styret af deres antipati overfor personer som Rudi og Hjalmar, eller var ledende politifolk i lommen på kriminelle?



Anders Jørgensen (Amagernyt.dk)

Man kan undre sig såre over, at en mand som Anders Jørgensen overhovedet sætter en kontaktannonce, som beskrevet, i avisen; det giver ganske enkelt ikke nogen mening, med mindre altså, at nogen i baggrunden har manipuleret med ham, hvilket falder godt i tråd med de forhold, som politiet ikke ønskede at efterforske.

I det følgende vil jeg sammensætte en række kendte fakta til en konspirationsteori af den værste skuffe.

En konspirationsteori

Anders er født i 1906 under kummerlige kår. Hans opvækst er rå og brutal, krydret med ophold på forskellige børnehjem, der alle beskriver ham som en slet karakter, uden anlæg eller evner; men disse udtalelser siger givetvis mere om datidens pædagogik, end de siger om Anders.

Efter at have hutlet sig igennem tilværelsen som landarbejder og vagabond, får Anders hyre på et skib og sejler efterfølgende både indenlands og langfart i forskellige funktioner. Han ender som søfyrbøder og bliver i 1923 medlem af Søfyrbødernes Forbund. På et af sine skibe møder han Harry Rasmussen, der i et par år efter 2. verdenskrig var formand for Søfyrbødernes Forbund, og ham knytter Anders et livslangt venskab med.

Der noget, der tyder på, at Anders Jørgensen sejlede med på en af kommunistpartiets illegale våbentransporter til Spanien under borgerkrigen, og han har senere fortalt, at han efter denne sejlads, der var som en lang druktur, stoppede med at drikke alkohol. Deltagelsen i denne sejlads er dog ikke noget, han har råbt særligt højt om, da deltagelse i disse sejlads kunne sortliste ham fra ansættelse i adskillige rederier.

Krisen i 30'erne rammer Anders hårdt, både med arbejdsløshed og arbejdsskader. Han er gentagne gange i konflikt med loven og hutler sig gennem tilværelsen, med flere kuldsejlede forhold i bagagen. Anders' virkelighedssans bliver efterhånden meget afvigende, og ud fra det, jeg har læst om ham, må han vel nærmest betegnes som mytoman med psykopatiske træk.

I slutningen af besættelsen kommer han ind i modstandskampen. Han er efterfølgende ikke karrig med at fremstille sig selv i diverse heroiske løgnehistorier. Blandt andet har han fortalt, at han ene mand ryddede Nordre Frihavnsgade og lod ligene ligge, så de andre (modstandsfolk) kunne rydde op.

Den 5. maj 1945 har hans deling taget en ung tysker, der ønsker at overgive sig, til fange. Pludselig træder Anders frem og affyrer på klods hold en salve fra sin maskinpistol i brystet på den unge tysker, der falder død til jorden. Han bliver bebrejdet dette af delingsføreren, men svarer blot, at sådan et svin ikke fortjener bedre, hvorefter han forlader stedet med et svedent grin. Denne episode giver ham navnet "Snigskytten". På trods af sin tydelige personlighedsforstyrrelse får Anders tilkæmpet sig en vis position i modstandsbevægelsen, og efter befrielsen fortsætter

han i den rent kommunistisk styrede hjemmeværnsafdeling, bataljon 18, dog uden at være medlem af kommunistpartiet, hvilket ellers var et krav. Han havde på et tidspunkt ønsket at melde sig ind i partiet, men hans gamle ven Harry Rasmussen fik ham talt fra det. Rasmussen siger selv, at man ikke ønskede personer i partiet, der havde arbejdet for tyskerne, hvilket Anders havde gjort i Norge under krigen, samt at han ikke anså Anders for at være helt normal. Denne udtalelse var nok ikke hele sandheden. Godt nok var Anders ikke helt rigtig oven i hovedet, men det var almindelig kutyme for de hemmelige Sovjetiske tjenester at fraråde deres potentielle håndlangere, eller skal vi ikke bare kalde dem spioner, til at melde sig ind i Kommunistpartiet. For det første var der mindre risiko for, at de skulle blive undersøgt af de lokale hemmelige tjenester, og for det andet kunne personen ikke så nemt sættes i forbindelse med Sovjetisk spionage, en slags arms længde princip. Når jeg skriver sådan, er det fordi, jeg tror, at Harry Rasmussen allerede på et tidligt tidspunkt indledte et konspiratorisk samarbejde med det kommunistiske moderparti, og at han på sin egen kyniske måde vidste, at Anders kunne blive et nyttigt instrument for partiet, skulle den dag oprinde, desuagtet at han var hans ven. Ud over at Anders Jørgensen plejede tæt omgang med Harry Rasmussen, var han igennem ham også i kontakt med tidligere formand, nu lokalformand i København, Richard Jensen.

Richard Jensen var en meget speciel personlighed. Som så mange andre karakterer i denne fortælling havde han en hård opvækst på optagelseshjem og opdragelsesanstalter, og som 15'årig stak også han til søs. I 1916 blev han syndikalist og allerede i 1919-1920, i en alder af kun 25, formand for Søfyrbødernes Forbund. Han var også medlem af DKP, hvor han sad i Hovedbestyrelsen i perioden 1922-1940. Han var den Kommunistiske Internationales betroede repræsentant i en lang række kommunistisk ledede og finansierede nationale og internationale organisationer.

Under den spanske borgerkrig var Richard Jensen dybt involveret i våbensmugling til den spanske centrum-venstre regering. Opfordret af Kommunistpartiet, og for deres regning, stod Richard Jensen for indkøb af våben og ammunition og organiserede efterfølgende transporten til Spanien ad søvejen. Ikke alle disse transporter gik lige godt, hvilket i stor udstrækning skyldtes nogle af de internationale våbenhandlere, man kontraherede med, i særdeleshed et par særligt nederdrægtige af slagsen, Willy Daus og Joseph Veltjens. Det var to garvede og grådige våbenhandlere, der solgte deres kunder til stanglakrids, hvis det kunne tjene dem selv. Nogle sejladser gik godt

og andre katastrofalt. I nogle tilfælde sejlede kaptajnen direkte til Franco-tilhængerne, i andre var våbnene ubrugelige, hvis ikke direkte saboterede. Igennem et net af spioner og informanter opdagede Richard Jensen og hans russiske samarbejdspartner Krivitsky forræderiet og standsede øjeblikkeligt samarbejdet. Jensen og Krivitsky var rasende, men kunne ikke på stående fod etablere en gengældelse, men Richard Jensen havde, som elefanten, en meget stor hukommelse.

Richard Jensen havde ikke helt forstået betydningen af den tysk-sovjetiske entente i 1939, og efter gentagne disciplinbrud blev han i 1940 ekskluderet af DKP.

Selv om han officielt var ekskluderet fra DKP, blev han kort efter krigen genaktiveret af sin gamle ledningsofficer Ernst Wollweber, der i perioden 1937-1940 var leder af Kominterns organisationsafdeling på Vesterbrogade. Nu arbejdede Wollweber for det østtyske sikkerhedspoliti, men skal vi ikke bare kalde det Stasi? Sagen var, at Stalin ønskede at indynde sig over for israelerne, for at bryde englændernes og franskmændenes monopol i Mellemøsten. Til dette formål ville man blandt andet sørge for at komme til at stå i et gunstigt lys ved at levere våben til israelerne, og ingen andre skulle blande sig i dette forehavende.

Richard Jensen har fået nys om Rudi og Hjalmar våbenmellemværende og endnu værre, så har han fået nys om, hvem det er, der skal levere de våben, Rudi og Hjalmar skal sende videre til Hagganah (Jødisk paramilitær organisation, der ved oprettelsen af staten Israel i 1948 blev omdannet til Israels forsvarsstyrker, IDF). Leverandørerne er nemlig Richard Jensens gamle kendinge og hadeobjekter Daus og Veltjens, så det må og skal stoppes for enhver pris. Derfor tager en plan form.

Hvis det står til Richard Jensen, skal Daus og Veltjens ikke handle med nogen som helst. Det bliver svært at ramme dem personligt, men hvis man standser deres mellemænd, uden at israelerne fatter mistanke, og herefter overtager rollen som leverandører, er problemet løst, sådan tildels. Våbnene har Richard Jensen og hans håndlangere ikke nogen problemer med at skaffe andetsteds. Richard Jensen har sikkert gjort, hvad han kunne, for at få krammet på Daus og Veltjens, men det lykkedes ikke - denne gang!

Den mest åbenlyse metode til at stoppe handlen er ganske enkelt at bringe Rudi og Hjalmar af vejen, hvilket efter sigende ikke skulle være noget nyt for Richard Jensen. Før dette kan sættes i værk, er der en række ting, der lige skal bringes på plads.

Der skal være en afkobling mellem Sovjet/KGB og mordene på Hjalmar og Rudi, så i den aktion, der skal stoppe handlen, må der ikke kunne spores noget tilbage til Richard Jensen.

I min optik har Harry Rasmussen, der har Anders' fortrolighed, på opfordring af Richard Jensen kontaktet Anders Jørgensen med henblik på at hverve ham til et dobbeltmord.

Anders Jørgensen er et villigt offer og nem at overtale, men han må aldrig nogen sinde røbe, hvorfra hans ordrer kommer. Jeg tror ikke, at det har krævet de helt store overtalelsesevner at overbevise Anders om, at han i den gode sags tjeneste og kommunismens navn skal myrde Rudi og Hjalmar. Der er måske lokket med en mulig økonomisk gevinst i form af et større skib, Capitana, hvis han forstår at mele sin kage rigtigt. Dette vil også anspore politiet til at bringe et dobbelt rovmord på banen.

Der skal også udpeges en plausibel bagmand, der kan hænges ud, hvis politiet begynder at komme for tæt på, vi må ikke glemme arms længde princippet. Bagmanden er heller ikke svær at finde, for Richard Jensen kan meget andet end politik og agitation, sortbørsmand er han også. Blandt andet har han haft en del med både Edderkoppen og møbelhandler Linde at gøre. Richard Jensen er klar over, at Linde brændende ønsker Rudi død. Linde ved nemlig, at Rudi kan fortælle politiet om ting og sager, der vil sende ham bag tremmer i særdeles mange år, hvis ikke direkte i skydeskuret. Dette har han klart og tydeligt tilkendegivet over for Richard Jensen.

Da Linde langt om længe bliver indhentet af lovens lange arm og sidder i Vestre fængsel, praler han sågar over for en medfange om dobbeltmordet i Køge bugt, "det var mig" siger han, og slår sig på brystet .

Richard Jensen har brug for at tiltrække sig interesse fra enten Rudi eller Hjalmar, hvis han på en diskret måde skal placere Anders Jørgensen ved deres side. Han kender udmærket Rudi og Hjalmar fra sine sortbørsforbindelser, og han ved også lidt om, hvad de går og laver, navnlig at de gør det i skibshandel, og at de har Capitana i kommission, samt at Rudi dagligt tjekker de små annoncer for gode handler. Derfor indrykker han, i Anders Jørgensens navn og efter aftale, en annonce i et dagblad, der skal fange Rudis interesse. Annoncen går ud på at skaffe kapital til opkøb af et skib, med hvilket man skal bedrive fiskeri ved Grønland og sælge fiskene direkte til

kunderne uden om melleghandlerne for derved at maksimere profitten. Lige noget efter Rudis Hoved.

Og således gik det til, at den hemmelige kommunistiske tjeneste fik placeret den yderst farlige Anders Jørgensen ved Rudi Nicolai og Hjalmar Olsens side.

Richard Jensen sørgede som sagt for at sende Harry Rasmussen ud for at hverde og instruere Anders Jørgensen i operationen. På trods af sine mentale begrænsninger, er Anders den perfekte person til planen. Han er højt motiveret i kommunismens hellige navn, han besidder den nødvendige kynisme til at gennemføre operationen, og han er fuldstændig loyal over for sin ven Harry Rasmussen. Harry skal blot spore sin ven, Anders Jørgensen, ind på målet, som et målsøgende missil, og så går resten efter planen.

Efter at Anders Jørgensen er dømt for dobbeltmordet, bliver han indsat til afsoning i Statsfængslet Vridsløselille. Her holder han sig mest for sig selv, og koncentrerer sig om sine ofte lidt underlige interesser.

Helt alene er han dog ikke, han får fra tid til anden besøg af nogle gamle forbindelser. Richard Jensen aflægger ofte besøg for at tale med Anders. Han overtaler blandt andet Anders Jørgensen til ikke at forsøge at få genoptaget sagen, "det kommer der ikke noget godt ud af", siger han.

En anden prominent kommunist besøger også Anders Jørgensen, det er den i partiet fuldtidsansatte Holger Vivike. Hvad han taler med Anders Jørgensen om, og hvor han i det hele taget kender Anders Jørgensen fra, vides ikke. Måske blev han sendt på banen for at fjerne opmærksomheden fra Harry Rasmussen, da Harry Rasmussen på dette tidspunkt var formand for søfyrbødernes forbund, en af kommunistpartiets grundpiller i Danmark. Harry Rasmussen led næppe af samvittighedskvaler, og eftertiden viste også, at hans samvittighed kunne ligge på et ret lille sted, eftersom han i 1959 blev "gået" som formand i Søfyrbødernes Forbund på grund af underslæb.

Senere fulgte Holger Vivike med Aksel Larsen over i SF. Han blev afsløret som kommunistisk spion i forbindelse med Gordijevskij affæren i 1977. I henhold til oplysningerne i denne sag skulle Vivike være blevet rekrutteret af KGB i 1966, men i mine øjne holder dette ikke vand. Jeg tror, at Vivike allerede tilbage i 30'erne virkede for kommunistpartiet, sikkert nogenlunde samtidigt med rekrutteringen af den berygtede Kim Philby. Muligvis var Vivike i starten ikke direkte rekrutteret af KGB, men i kraft af sit virke i det danske kommunistparti videregav han helt sikkert

oplysninger til "moderpartiet" i Moskva. PET modtog i 1953 oplysninger fra en pålidelig kilde om, at Vivike under sine rejser indsamlede efterretningsmæssige oplysninger, dog uden at PET officielt foretog sig yderligere i sagen. Det skal dog retfærdigvis tilføjes, at Holger Vivike hårdnakket benægtede alt og ikke nævner noget som helst med bæring på denne sag og/eller spionage af nogen som helst art, i sin erindringsbog "Bagbord om".

Se, det er da en håndfuld konspirationsteorier, der vil noget!

Castors endeligt for vragsfiskerens dynamit

Det blev jo rigtigt, det Odboerne sagde om henholdsvis Brønsodde og S/S Castor. Det blev totalforlis for begge fartøjers vedkommende. Tiden gik, årene gik, men intet skete med de to vrage.

Og havde de kunne reddes umiddelbart efter strandingen og undergangen, så kunne de det ikke mere.

Det blev der snakket meget om mand og mand imellem på Odden.

At begge vrags bjærgning var opgivet definitivt, blev man jo efterhånden klar over.

Og da ingen af vrage ne lå i vejen for hverken skibstrafik eller fiskeri, ja så havde hverken den danske stat, eller amtet nogen interesse i at forlange vrage ne fjernet.

Således skriver Jørgen Nielsen hen imod slutningen af sin beretning.

På Brønsodde var det kun ror, rorstamme og rat, der havde værdi, men dem fik Hjalmar fjernet allerede i det tidlige forår af 1948. Han sørgede for, at et grusfiskerfartøj fra København fjernede alt af værdi fra Brønsodde, og det skulle også have "fisket" over Castor uden resultat.

I 1950 begyndte den lokale vragsfisker Gunnar Hansen at interessere sig for Castors ejerforhold, da han påtænkte at begynde en bjærgning, for som han sagde, "det ligger jo lige ude foran min gadedør".

Af forskellige årsager tog det Gunnar Hansen meget lang tid at opnå ejerskab over Castors vrage og dermed retten til at bjærge det. I al den tid holdt Gunnar og hans folk nøje øje med, at der ikke kom vrage tyve og plyndrede vrage t. Først i sommeren 1953 får Gunnar Hansen lov til at købe Castors vrage.

I juni 1953 sejler Gunnar med sit gode skib Ruth, og mandskab, ud til stedet, hvor Castor sank. Castor står på havbunden i 8 meters dybde, ganske som da den sank for 6 år siden - Gunnar har været ude og observere! Den har dog fået en anelse slagside til styrbord i mellemtiden.

Gunnar og hans mandskab går, på grund af slagsiden, forsigtigt i gang med dykkerudstyret og bjærger først alt det nemt tilgængelige og værdifulde, de kan komme til. For eksempel kommer nathuset (kompasset) op i fin og brugbar stand, rat, slæbetrosser, anker og alt løst grej læsses over på det gode skib Ruth. Da de har skåret de sidste værdifulde dele løs med undervandsskærebrænder, går de i gang

med at minere vraget. Det skal sprænges i så tilpas små stykker, at Ruths læssebom kan løfte dem op på dækket.

Efter sprængningen tager det kun Gunnar og hans mandskab en enkelt dag at fiske de sidste 28 tons jernskrot op af havet. Stumperne bliver sejlet til stålvalseværket i Frederiksværk, hvor de ender deres dage i de grådige smelteovne - S/S Castor er ikke mere, men Brønsodde er der lidt endnu.....



Brønsodde 2016

Hvidovre marts 2024

Noget for de mere nørdede

En rodet historie

Hvem har skrevet hvad?

Vi har i den første del af denne beretning erfaret, hvordan det gik til, at der ligger et vrage på Sjællands Odde, og hvilke begivenheder der førte til dets skæbne. Det, der har ligget mig mest på sinde, har været at grave i historien omkring strandingen, og i den forbindelse har vi stiftet bekendtskab med Hjalmar og Rudi, samt en lang række andre personer, der har bæring på historien. Disse personers liv og levned er bedre beskrevet af flere andre "efterforskere", så hvis man vil have mere at vide i denne forbindelse kan man for eksempel læse Christian Holtets bog, "Dobbeltmordet i Køge Bugt", eller kigge efter flere kilder under referencer.

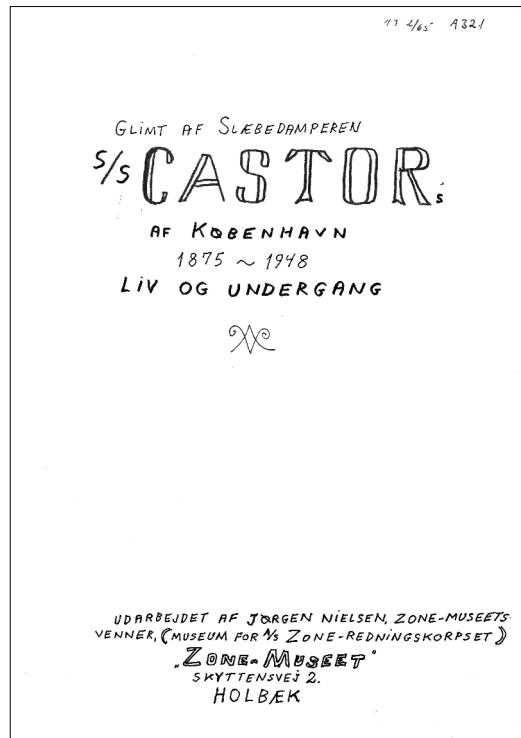
I det følgende vil jeg, for den mere nørdede læser, gennemgå en række forskellige fakta, der relaterer sig til beretningen om strandingen, og vi starter der, hvor jeg oprindeligt blev fanget ind af historien; men hvilken historie om havari og stranding kan man over hovedet stole på?

Jeg startede min efterforskning ved blot at søge på "vraget på Sjællands Odde" i Internet Explorer - Ja, det var før Google og Chrome overtog internettet! Det første hit jeg læste hed "Vraget", det lå Grundejerforeningen Klitrosebugten's hjemmeside. Beretningen var tilskrevet Anker Brinks. En anden version, jeg fandt, var skrevet af Vagn Rønberg. Den minder på mange måder om Anker Brinks version og ligner tilnærmelsesvis en afskrift, eller også er det omvendt! Her ud over florerer der utallige andre - som regel mere kortfattede - beskrivelser af hændelserne på Sjællands Odde hin kolde vinteruge 1947/1948.

Fælles for alle beretningerne er, at de handler om, hvorledes lægteren Brønsodde strandede på Odden den 30. december 1947 på grund af en voldsom storm, og hvordan dens slæbebåd Castor under det efterfølgende bjærgningsforsøg forliste under en anden vinterstorm en uges tid senere.

Der er dog på et tidspunkt kommet en anmærkning på Klitrosebugtens hjemmeside om, at Anker Brinks beretning er baseret på en ældre historie fra 1992, skrevet af Jørgen Nielsen. Nogenlunde samtidig med at denne oplysning dukkede op, opsporede jeg et dokument på Odsherred Lokalarkiv i Vig, der hedder "S/S Castor's

liv og undergang", skrevet af en vis Jørgen Nielsen. Arkivaren på Odsherred Lokalarkiv, Jens Christian Hjort, var så venlig af fremsende mig en PDF fil med Jørgen Nielsens beretning samt et billede af Castor og et af Brønsodde.



Forsiden på Jørgen Nielsens fortælling.

Dokumentet fra Odsherred Lokalarkiv førte mig til Zone-Museets venner og derfra videre til Jørgens hustru igennem 54 år, Betty. Hun skrev til mig, at Jørgen desværre døde den 4. august 2021.

Betty fortalte, at Jørgen blev født i 1941, hans biologiske far var sømand og stenfisker på Odden, og moderen var en pige fra Ebbeløkke på Odden. Det faktum, at Jørgens ophav begge er Odboere, har uden tvivl været medvirkende til at inspirere Jørgen til at forske i netop denne historie.

Nu, hvor jeg har brugt betegnelsen "Odboere", vil jeg lige sige, at jeg ikke har noget ønske om at lægge mig ud med befolkningen på Sjællands Odde. Jeg har forsøgt at finde ud af, hvad den korrekte betegnelse for en beboer på Odden er, og er kommet frem til, at det er enten Odbo, eller Odsing.

Jørgen blev født i februar 1941 på Rigshospitalet i København og adopteret af et ægtepar fra Nakskov, hvor han voksede op. Efter endt skolegang var han bydreng,

mens han ventede på at komme i lære som skibsbygger. I hans tid som bydreng var Jørgen frivillig hjælper i Zoneredningskorpset, heraf hans livslange interesse.

De skiftende arbejdstider på skibsværftet bekom ikke Jørgen vel, han fik problemer med hjertet, så han tog en ny uddannelse som pædagog og var i denne kapacitet leder af en børnehave i Maribo og senere et fritidshjem. Desværre kom Jørgen ud for en glatføreulykke og led efterfølgende af så slem lysfølsomhed, at han blev førtidspensioneret. Han viede herefter sit liv til at skrive lokalhistorie og skibshistorie, så længe synet tillod det.

Jørgen Nielsen har fortrinsvis skrevet om skibe, deres historie og skæbne, men en af hans beretninger, der vel nærmest må betegnes som en bog, er historien om Rom Flyveplads under 2. verdenskrig: LUFTSTØTTEPUNKT ROM - "FLUGSTÜTZPUNKT Kdo.3/II ROM". Den er meget nem at finde på nettet.

Hvordan Jørgens beretning er havnet på Odsherred Lokalarkiv, melder historien ikke noget om, men Jørgens tilknytning til Odden taget i betragtning, er det vel ikke utænkeligt, at han har ment, at netop denne beretning hørte til på Odsherred, tæt på historiens omdrejningspunkt.

Det undrer mig dog, at det eksemplar, der ligger på lokalarkivet i Vig, er en fotokopi, for Jørgen skriver på side 42: "*Med dette skrifts pladsering på Biblioteket og i Lokalhistorisk arkiv, skulle den lille slæbedampers historie være lige så tilgængelig - og sikret mod glemmel - som lægteren derude i havstokken*".

Derfor har jeg da også, af ren nysgerrighed, forsøgt at finde ud af, hvor den originale håndskrevne beretning befinder sig, men det har vist sig sværere, end jeg umiddelbart forventede. Odsherred Lokalarkiv har en fotokopi, og Zonen-Museets venner har end ikke en kopi. Jørgens kone Betty ved ikke, hvor originalen er, og den er heller ikke at finde på hverken Maribo eller Nakskov lokalarkiver, så på hvilket bibliotek og i hvilket lokalarkiv, Jørgen har placeret sin originale beretning, ved jeg desværre ikke.

Som en kuriositet kan nævnes, at en af historierne på nettet identificerer Jørgen Nielsen som ejer af Brandstrupgaard i Yderby og som en af dem, der startede stenudvindingen på Odden, men dette beror på et navnesammenfald og en misforståelse. Der er mange års forskel mellem Jørgen Nielsen af Brandstrupgaard og Jørgen Nielsen fra Maribo.

Efter at have læst Jørgen Nielsens historie om Castor, er jeg overbevist om, at det er ham, der har forfattet den oprindelige historie, og det er også ham, der har

indsamlet alle de forskellige vidnesbyrd fra personlige samtaler, såvel som diverse arkiver, og har nedfældet dem i 42 møjsommeligt håndskrevne sider.

Min efterforskning af de forskellige historier omkring stranding og havari på Sjællands Odde viser med al tydelighed, hvor svært det er at gennemskue, hvad der er op og ned på det, man læser. I dette tilfælde er det trods alt lykkedes mig at finde ud af, hvor beretningen om strandingen stammer fra, men noget helt andet er at bekræfte det, der står i den. Mange af Jørgens øjenvidner ønskede at være anonyme, og da oplysningerne er indsamlet for over 30 år siden, må mange af vidnerne antages at være døde i mellemtiden. Jeg er dog af den overbevisning, at Jørgen har gjort sig de yderste anstrengelser for at dokumentere historien så grundigt som muligt.

På sin vis vil jeg ikke tøve med at kalde Jørgen Nielsens beretning for "hovedværket" blandt alle de historier, der cirkulerer på nettet, for så vidt angår, hvad der skete på Odden den uge i vinteren 47/48. Der ud over er der selvfølgelig en lang række officielle kilder, men de indeholder desværre en hel del modstridende oplysninger, hvis ikke oplysningerne ligefrem mangler i arkiverne.

To skibe

Lad os se nærmere på historiens oprindelige hovedpersoner, slæbedamperen Castor og lægteren Brønsodde. Vi følger i Jørgen Nielsens fodspor.

Jørgen Nielsens beretning handler hovedsageligt om slæbedamperen S/S Castor og ikke så meget om lægteren Brønsodde, der er det vrag på Sjællands Odde, der startede hele denne efterforskning. Det er i bund og grund nok fordi, Castor havde en historie bag sig, hele 73 år, og at Brønsodde var ganske ny, da den strandede. Det har desuden vist sig at være endog meget svært at finde nogen som helst dokumentation omkring Brønsodde, ud over at den blev bygget i Norge under besættelsen.

Slæbedamperen S/S Castor

S/S Castor blev bygget i Kiel i 1875 hos Norddeutsche Schiffsbau-Gesellschaft, Kiel-Gaarden, på bestilling af rederiet "Foreningen". Det var et I/S med 14 anpartshavere, der havde domicil over en kælderbeværtning i Nyhavn. Rederiet betalte dengang den nette sum af 31.896 danske kroner for damperen. Den blev

leveret til rederiet i juni 1875 og optræder for første gang i det danske skibsregister i 1885.

Castor er på blot 28 brt., 54 fod lang, 13 fod bred og med en dybgang på 6 fod. Den beskrives som en bugserdamper med åbent dæk, skarp bov med lodret stævn, hækbygget med rundt spejl, og skroget er udført i klinker af jern.

I perioden 1875 til 1923 sejlede Castor primært for rederiet Foreningen, dog i en periode administreret af De forenede Buggerselskaber.

Den blev i 1923 solgt til et nystiftet partrederi i Aalborg, men bliver dog hurtigt overtaget af den ene part, ingeniør A. P. Galsgaard. Salgsprisen nævnes på intet tidspunkt, men i de næste 17 år ejer og driver Galsgaard slæbebåden. Under hans ejerskab undergår Castor en del ombygninger og tilføjelser. Der bliver installeret en anden og kraftigere dampmaskine, for i Danske Skibsliste af 1946 er den anført til at have en dampmaskine på 110 hk., og det er ikke den maskine, Castor er født med, den var på kun 78 hk. Det er formentlig i forbindelse med ilægning af den nyere og kraftigere dampmaskine, at der også installeres et dæk, således at dampmaskinen er gemt af vejen under dæk, i ly for vejr og vind. Disse forandringer sker nok i løbet af 20'erne. Med vinterens komme i 1947 var motorkraften dog væsentlig nedsat, da det af myndighederne tilladte damptryk på daværende tidspunkt var reduceret på grund af kedlens ringe tilstand. Alt i alt en ret ringe motorkraft til at bugser den 308 bruttoregister-ton tunge lægter Brønsodde over Kattegat. Der blev desuden aldrig installeret dynamo om bord på Castor, så der var hverken projektør, elektrisk lys eller radio om bord. I sine samfulde 73 år klarede Castor sig med petroleumslygter- og lanterner.

I 1941 sælger Galsgaard Castor til skibsreder Basse i København, og han sælger allerede samme år skibet videre til Meinertz og Larsen ved skibsreder Lindholmer som bestyrende reder. Dette rederi driver Castor indtil 21 oktober 1946, hvor Castor købes af sætteskipper Hjalmar Olsen, som hermed bliver dens sidste ejer.

Jørgen Nielsen knytter to anekdoter til Castors liv, og de er værd at tage med.

Tæt på forlis ud for Grenå

Beretningen er baseret på Strandfogedprotokollen fra Grenå Tolddistrikt.

I september 1942 var Castor tæt på af forlise under en storm ud for Grenå. Den var under bugsering fra Aalborg Skibsværft til København af bugserbåden S/S Falken. Da

Castor var under bugsering, var der ikke fyret op under kedlen. Den lille konvoj blev overrasket af en kuling, og man besluttede at gå til Grenå, men man turde ikke gå ind i havnen på grund af det hårde vejr og bølgegangen, der gik på tværs af havneindløbet.

Falken kastede anker, men da Castor ikke havde damp på maskinen, var det slæbetrossen, der var dens anker. Uden damptryk på kedlen kan man godt kaste anker, men det kan ikke hives op igen, og man fyrer ikke bare op under en kold kedel på et skib i rum sø. På et tidspunkt i løbet af natten var vinden tiltaget i en sådan grad, at man frygtede at Falkens anker ville slippe bunden, og at man ville begynde at drive for vejr og sø. Skibsføreren på Falken fandt det derfor mindre risikabelt at forsøge at gå ind i læ af Grenå havn, frem for at forblive på ankerpladsen.

Derfor halede Falken sit anker ind og begyndte forsigtigt at bevæge sig mod Grenå. På trods af al den udviste forsigtighed bristede slæbetrossen, og Castor drev for vind, sø og strøm og stod hurtigt på tværs af søerne, hvorved der opstod en særdeles farlig situation. Mandskabet på Castor holdt hovedet koldt, og de så ingen anden mulighed end at lade ankeret gå, og snart drejede Castor igen stævnen op i vinden. Falken kunne ikke gøre megen nytte i det dårlige vejr og sejlede mod Grenå. Meget tidligt næste morgen returnerede Falken, fulgt af motorredningsbåden fra Grenå. Redningsbåden gik op på siden af Castor, og to af de tre besætningsmedlemmer kom over i redningsbåden, men skibsføreren på Castor nægtede hårdnakket at forlade sit skib. Der blev iværksat adskillige mislykkede forsøg på at overføre en ny slæbetrosse til Castor, og til sidst måtte den totalt udmattede skibsfører lade sig evakuere til redningsbåden. Man gik ind til Grenå havn, hvor man ankom klokken halv otte om morgenen, og Castors mandskab blev straks sendt til kontrol på sygehuset. Det viste sig, at ud over almindelig udmattelse havde ingen af dem lidt nogen overlast.

Stormen faldt først i styrke den følgende nat, så Falken ved daggry atter kunne stævne ud af havnen for at undsætte den nu ubemandede Castor.

Da dette skete under besættelsen, havde tyskerne hele tiden observeret Castor som en slags øvelse og havde videreformidlet informationerne til Grenås tyske havnemyndigheder. Derfor vidste besætningen på Falken, at Castor stadig holdt sig flydende der, hvor de forlod den 2 dage tidligere. Man fik hurtigt folk over på Castor, pumpet det vand ud, der var kommet oven ind, og overført en ny slæbetrosse. Castors anker voldte lidt mere besvær, da der jo ikke var damptryk på dens kedler. Man kunne selvfølgelig have smidt anker og kæde over bord, men det havde været

ualmindeligt kostbart, og det ønskede skibsføreren på Falken ikke at gøre. Derfor overførtes ankerkæden til Falken, der med noget besvær fik ankeret frit af grunden og halet ind. Derefter sejlede man til Grenå hvor anker og ankerkæde blev ført tilbage på Castor. En meget besværlig og anstrengende proces. Kort efter afgik den lille konvoj igen mod København hvor de ankom den 26. september 1942.

I en efterskrift til den officielle protokol har nogen tilføjet: At S/S Castor ikke forliste d. 21. september 1942, skyldtes ganske sikkert dens besætnings fremragende konduite, mod og omtanke.

Som et kuriosum tilføjer Jørgen Nielsen, at Castors navn igennem hele protokollen konsekvent staves forkert som S/S Kastor. Når den alle andre steder staves Castor, selv på det eneste kendte fotografi, er det i grunden ejendommeligt.

Jeg vil lige knytte en kommentar til denne episode, for der var tydeligvis kun 3 mand om bord på Castor og ikke de lovbefalede 4. Dette skyldtes uden tvivl, at Castor sejlede som lægter på slæb og derfor ikke havde tryk på kedlen, hvorfor den lovpligtige maskinpasser ikke var påkrævet ombord.

Da Castor kom til Nakskov

Det var en ren tilfældighed, at Jørgen Nielsen som skibsbyggerlærling i 1958 hørte anekdoten om, da Castor kom til Nakskov under 2. verdenskrig. Det var netop slæbedamperens navn, der gjorde, at den blev husket i Nakskov.

I januar 1944 ankom Castor til Nakskov som en del af en lille konvoj med to slæbebåde og et bombeskadet tysk fragtskib uden motorkraft. Da Castor havde lagt til kajs, vakte den en del opsigt på grund af dens navn, for i Søndergade 51 lå der dengang en stor dametøjsforretning, der hed Kastor, opkaldt efter ejeren selv: Kastor Jørgensen. Da Kastor fik nys om skibet med det samme navn som ham selv, desuagtet at det var stavet med C i stedet for K, så han straks et PR potentiale i begivenheden. Han tog ned til havnen for at tage bugserdamperen i nærmere øjesyn og inviterede de 4 besætningsmedlemmer på en overdådig middag, både med og uden rationeringsmærker, på Restaurant Bob, der ligeledes lå i Søndergade. Rygtet om middagen på Bob's spredte sig over hele byen, der jo for en stor del også var Kastors kundekreds, og bredte smil og munterhed i en ellers grå og kedelig besættelsestid.

Jeg kan kun gætte på, at denne anekdote fra Jørgens ungdom samt det faktum, at hans biologiske forældre var Odboere, måske har været den første kim til hans senere så omfangsrige fortælling om slæbedamperen Castor.

Som et kuriosum kan nævnes, at positionen Castor sank på, kun er omkring en sømil fra det sted, hvor linjeskibet Prins Christian endte sine dage efter slaget ved Sjællands Odde.



Det eneste kendte billede af Castor (foto Odsherred Lokalarkiv)

Lægteren Brønsodde

Det, der oprindeligt var hovedpersonen i denne fortælling, men som nu er trængt ud i en birolle, er lægteren Brønsodde, eller kort og godt en pram. Den blev bygget i Norge i 1943-44, og den er usædvanlig i og med, at den er bygget af noget så utraditionelt som jernbeton. Det betyder, at den er tung og svær at håndtere, og den er på hele 308 brt. (307,96 for at være helt præcis). En væsentlig detalje er, at den er udstyret med kahyt og opholdsrum, hvilket er usædvanligt for en lægter på vores breddegrader. Kahyt og opholdsrum er placeret agter, og derfor kan Brønsodde for det uøvede øje godt forveksles med en lille coaster, eller rettere kunne, for i dag er det svært at se, hvad der er for og agter.

Det er vraget, eller rettere de sørgelige rester af Brønsodde, vi stadigvæk kan se på Sjællands Odde.

Da Brønsodde kun er omkring 4 år gammel, da den går på grund, siger det sig selv, at der ikke er meget at berette om dens liv og levned. En kilde skriver godt nok, i januar 1948, at den kun er 4 måneder gammel, men det er nok en journalist, der har været lidt sløset.

Det er ikke lykkedes mig at opsnuse yderligere detaljer om Brønsodde, hverken hvor den er bygget - ud over at det er i Norge - hvem der bestilte den, dens tidligere ejere eller andre relevante oplysninger. Den er heller ikke at finde i Dansk Skibsliste, og den nævnes i Dansk Søulykke-Statistik kun i forbindelse med Castors forlis.

Søforhør og andre kilder

Der er ingen endegyldig sandhed, kun fortolkning

Jørgen Nielsens beretning er selvfølgelig ikke den eneste kilde til informationer om Castor og Brønsoddes forlis, der er i sagens natur en række officielle kilder, der beskæftiger sig med noget så alvorligt som strandinger og forlis, også selv om der ikke er tab af menneskeliv.

Dansk Søulykke-statistik 1948

Der refereres til forliset af Castor i Dansk Søulykke-statistik 1948, men Brønsodde nævnes ikke som en selvstændig begivenhed.

78. B/B Castor af København, 28 B. R. T. Bygget 1875 af jern. På rejse fra Hundested til Randers med lægter på slæb.

Strandet d. 6/1 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.6/1 48. Søforhør i Assens d. 4/3 48 og i København d. 16/6 48.

D. 29/12 47 kl. ca. 2100 afgang C. fra Hundested med lægter »Brønsodde« af København på slæb. D. 30/12 kl. ca.01.30, da C. var kommet klar af Hesselø, blæste det op til NØ.-lig snestorm med høj sø og kort efter sprængtes slæbetrossen, og lægteren gik i drift. Lægteren sås ankre, og der holdtes gående i nærheden. Noget senere forsøgtes det at komme på siden af B.; men dette mislykkedes på grund af den høje sø. B. sås senere drive for ankret i SV.-lig retning og tabtes af syne på grund af mørket. Da det blev lyst, sås B. strandet ved Sjællands Odde mellem stenlejerne og Gniben. I de følgende dage forsøgtes det at tætnes B. der var blevet læk, samt pumpe den læns. D. 6/1 48 kl. ca. 02.00, da C. lå fortøjet langs siden af B., blæste det op til V.-lig storm. Under forsøg på at komme ud i rum sø, tørned C. mod nogle sten og blev læk. Det forsøgtes at holde C. læns; men da skibet trak meget vand. sejledes atter ind til B., hvor C. sank. Besætningen — 3 mand — gik om bord i B. og blev om formiddagen bjerget af redningsbåden fra Yderby.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes vejrforholdene

Der står, at 3 mand gik fra borde og over på Brønsodde, men den lovpligtige besætning var 4 mand. I al tumulten med at kaste los kan det selvfølgelig tænkes, at der er smuttet en matros, men det er mit indtryk, at Hjalmar godt nok var lidt flosset i kanten, men ikke med hensyn til sikkerheden til søs, han vidste godt, at det ikke var uden grund, at der skulle være 4 mand om bord på Castor.

Der er en observation i forbindelse med denne storm, der lyder underlig i mine ører, da samtlige kilder siger, at det er en vestlig vind, hvilket betyder, at der skulle være

fralandsvind på østsiden af Odden, hvor Castor og Brønsodde befinder sig, og derfor skulle søen være relativt fredelig der.

Dansk søulykke statistik for 1948 og Jørgen Nielsen er begge enige om, at der er tale om vestlig storm, men det gør ikke denne selvmodsigtelse mere rigtig. Storm fra øst ville presse mere vand hen mod Odden og afstedkomme pålandsvind med store bølger, hvorimod en storm fra vest vil presse vandet væk og dermed sænke vandstanden i bugten, hvilket jeg ser som den mest logiske forklaring på, hvorfor skibsføreren på Castor pludselig havde så travlt med at komme ud på dybere vand. Vi kan kun gisne om, hvad der op eller ned i denne iagttagelse, men under alle omstændigheder så udviklede vejret sig hurtigt og voldsomt.

Dansk Søulykkesstatistik siger, at Castor nåede helt ind til Brønsodde, hvor mandskabet gik om bord før den sank, hvilket for i øvrigt stemmer overens med flere avisartikler, der siger, at Castor lå sunket ved siden af Brønsodde. I den ene artikel står der, at Castor var væltet om på siden og henlå halvt fyldt op med vand, i den anden at den stod fast på grunden halvt fyldt op med vand. Pudsigt nok passer begge disse beskrivelser godt på den situation, som Brønsodde befandt sig i. Fælles for både Søulykkesstatistikken og alle artikler, jeg har læst, er det dog tydeligt, at ingen journalist eller embedsmand personligt har været til stede på Odden, hvorfor jeg er tilbøjelig til at tro Jørgen Nielsens beretning, der er baseret på lokale øjenvidner.



Brønsodde cirka 1950 (foto Odsherred Lokalkalender).

På billedet af Brønsodde, fra omkring 1950, er der ikke andre skibe at se. Da vragfiskeren Gunnar Hansen først bjærgede Castor i 1953, kan man spørge sig selv, om hvorfor Castor ikke er at se på dette billede, hvis den, som det beskrives i søulykke-statsstikken, var nået helt ind til Brønsodde?

Søforhør vedrørende Brønsoddes stranding

Der er afholdt to søforhør i sagen, et vedrørende Brønsodde i Assens den 4. marts, og et vedrørende Castor i København den 16. juni 1948.

Ved sin død boede Hjalmar Olsen i Hegnshuset ved Aborg Skov nord for Assens, og da han stod som ejer af Brønsodde, er det nok derfor, at der er afholdt søforklaring angående Brønsoddes forlis ved retten i Assens. Søforhøret findes på Rigsarkivet i Odense.

Efter oprindeligt at være berammet til 24. februar 1948, afholdes søforhøret i Assens endelig den 4. marts 1948. Eneste fremmødte er reder Hjalmar Olsen, og hans forklaring er ikke helt i overensstemmelse med det, vi indtil videre har hørt. Af søforhøret fremgår det, at Hjalmar var på rejse fra København til Randers med lægteren Brønsodde, der blev slæbt af den af ham tilhørende bugserbåd Castor (igen kun Hjalmar som ejer), og man lagde ind i Hundested på grund af dårligt vejr. Den 29/12-47 afsejler man fra Hundested klokken ca. 21.00 efter at have hørt radiomelding om vejret. I løbet af natten løjer vinden helt af, men kl. 01.30, da man var kommet klar af Hesselø, begyndte det at blæse en storm fra nordøst, slæbetrossen sprang, og Brønsodde gik i drift.

I løbet af natten forsøgte Castor gentagne gange at reetablere forbindelsen mellem de to skibe uden held. Ankerkæden sprang, og lægteren drev videre hele den 30., og hen mod aften fik kaptajnen landkending. Hjalmar satte da et varp anker ud, for om muligt at blive drevet ind på Sjællands Odde frem for på Sjællands Rev, da en stranding det sidste sted ville resultere i fuldstændigt forlis.

Han tilføjede endvidere, at han straks, da slæbetrossen sprang, lod ankeret falde, og at han senere havde mistet dette såvel som ankerkæden.

10 minutter før han regnede med, at lægteren ville grundstøde, gik han ned i lasten og slog hul i bunden af skibet, der var af beton, for at det skulle synke på så dybt vand, at bjærgningen skulle være lettere.

Efter at skibet var sunket, forblev han på dette, indtil Castor næste dags formiddag kom op på siden af ham.

Her er der en del ting, der springer i øjnene.

På intet tidspunkt siger Hjalmar, at han ikke var alene, men på den anden side bliver der heller ikke spurgt ind til, om det var tilfældet. Hvis der ikke spørges, så lad være med at svare!

"I løbet af natten forsøgte Castor gentagne gange at reetablere forbindelsen mellem de to skibe uden held". Det virker helt usandsynligt, at man en mørk vinternat med stærk storm og snefog, skulle have forsøgt noget lignende. Selv om månen kun var i aftagende, tvivler jeg på, at man kunne se en hånd for sig i mørke og snetykning, og da begge skibe kun var udstyret med petroleumslanterner og petroleumslys, har der ikke været meget at gøre godt med. Jeg tror, at dette skete meget senere under en midlertidig opklaring omkring dag gry ved 8-9 tiden om morgenen den 30. december. Hvorfor Hjalmar siger, at han gik ned i lasten 10 minutter før grundstødningen og slog hul i bunden for at sænke Brønsodde på dybere vand, er mig en gåde. Ja, man kunne nemmere komme ind til lægteren ude fra havsiden, hvis den stod på dybere vand, og den kunne måske bringes flot ved at lænse den, men hvorledes skulle dette ske hvis bunden var læk og stod under vand? Beton kan ikke tætnes på samme måde som træ og jern. Det eneste sted denne slåen hul i skroget nævnes, er ved søforhøret i Assens. Jeg spekulerer desuden over, hvad Hjalmar skulle have slået hul i bunden af Brønsodde med, for selv med en ordentlig mukkert kunne han næppe lave større huller i den jernbeton, Brønsodde var lavet af, og for øvrigt kunne Brønsodde næppe være kommet længere ind mod land end der, hvor den grundstødte, hul i bunden eller ej.

Hjalmar blev på Brønsodde, indtil Castor kom op på siden af ham den næste dag, men der står ikke, at han gik direkte fra Brønsodde til Castor, eller om han blev hentet af en robåd, og igen, der blev heller ikke spurgt ind til dette.

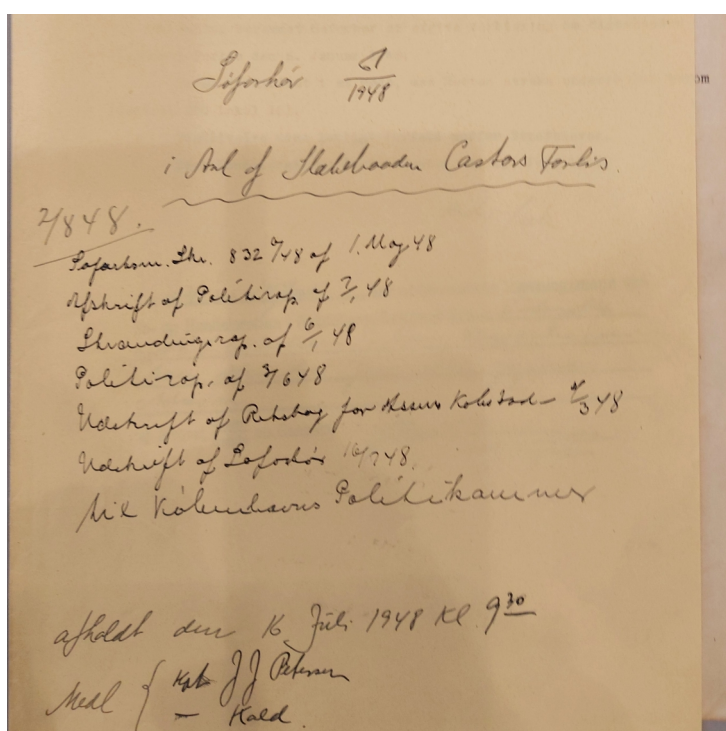
Der er i det hele taget meget usagt fra Hjalmar's side. Han svarer beredvilligt og tilfredsstillende, men bevidst uklart på visse af de stillede spørgsmål, og han fremkommer, måske uden at være spurgt, med nogle lidt underlige forklaringer. Det er som om, Hjalmar bevidst forsøger at lægge et røgslør ud over et eller andet. Som sagt er der i dette søforhør kun tale om Brønsoddens stranding på Odden, Castors forlis berøres derfor ikke.

Søforhør vedrørende Castors forlis

Søforhøret vedrørende Castors forlis blev afholdt i København. Dokumenterne vedrørende dette søforhør findes i Rigsarkivet, og jeg var nødt til at søge om tilladelse for at se dette søforhør. Sagerne fra 1948 er samlet i en arkivboks, og de

enkelte forhør ligger i fortløbende nummererede papiromslag, og ved omslag nr. 61/1948 dukkede søforhøret vedrørende Castors forlis op, det er foretaget 16. juli længe efter Hjalmar og Rudis død i Køge Bugt.

Til min store undren viste det sig at være gabende tomt, på nær en enkelt tilsigelse. Af omslagets forside fremgår det, at materialet per 2. august 1948 var overført til Københavns Politikammer. Jeg tænkte, at den logiske slutning måtte være, at politiet havde udtaget materialet fra søforhøret for at indlemme det i sagen om dobbeltmordet i Køge Bugt, men logikken i dette kunne jeg ikke se, for Rudi og Hjalmar var jo for længst døde.



Forsiden på søforhør 61/1948

Sagen om dobbeltmordet i Køge Bugt

Christian Holtet, der har skrevet bogen "Dobbeltmordet i Køge Bugt", havde godt nok informeret mig om, at der ikke fandtes nævneværdigt materiale vedrørende søforhøret i politiets sag om dobbeltmordet i Køge Bugt, men jeg tænkte, at jeg godt ville se dette ved selvsyn. Denne form for forskning er ikke lige min boldgade, så det tog mig lang tid at indkredse den arkivserie og det pakkenummer, hvori sagen om dobbeltmordet i Køge Bugt befinder sig, og ikke uden hjælp fra en venlig arkivar og noterne i Christian Holtets bog om dobbeltmordet.

Nu var der bare den hage ved det, at denne sag er båndlagt, så man får ikke uden videre lov til at kigge i den. Jeg søgte om tilladelse til at gennemse mordsagen og fik selvfølgelig afslag, men så kunne jeg udfylde en begrundet anmodning om tilladelse til at se sagen. Det krævede lidt omtanke og sund fornuft at skrive anmodningen om tilladelse til at se sagen, og til min store forbløffelse fik jeg adgang. Da det er en båndlagt sag, følger der en lang række skærpede vilkår med tilladelsen. Blandt de særlige vilkår er især tavshedspligt med hensyn til navne i sagsmaterialet, med mindre disse allerede er offentliggjort. En temmelig svær opgave, da alt dette jo skete i 1948, syv år før jeg blev født!

Sagen om dobbeltmordet i Køge Bugt er en diger sag, den fylder en hel arkivboks, med flere hundrede sider rapporter, forhør, notitser, domsafsigelser, billedokumentation med videre. Det tog mig dagevis at arbejde mig igennem materialet. Der var desværre ikke meget relevant materiale, hvad angår strandingen på Sjællands Odde, ganske som Christian havde skrevet.

Meget af indholdet havde jeg mere eller mindre læst før hos de forskere, der tidligere havde fået lov til at se sagen om dobbeltmordet i Køge Bugt, så det brugte jeg ikke megen tid til at nærlæse, hvis læseren ønsker dette uddybet, så kig venligst i referencerne.

Det var altså ikke med dette formål, at Københavns Politikammer havde fileteret søforhøret, så nu meldte der sig et påtrængende spørgsmål, hvad var formålet med at fjerne søforhøret? Var der nogen, der havde noget at skjule, og som derfor havde foranlediget søforhøret fjernet? Vi kender ikke Rudi og Hjalmar bagmænd, men jeg tvivler på, at de er nævnt i søforhøret, da kun de menige søfolk var tilbage i live. Måske skulle det indgå i en værnemager sag, men hvorfor i alverden bruge kræfter på at anklage en død? I givet fald, hvilken sag?

Ifølge Jørgen Nielsen er detaljer fra søforhøret kendt på Odden, men disse detaljer ligner dem fra Søulykke-statistikken.

Via nettet har jeg forsøgt at finde frem til det materiale, Københavns Politikammer hentede i søforhøret, men det, der er offentligt tilgængeligt af politiets arkiver, virker fuldstændigt rodet og uoverskueligt. En bedre orienteret og mere tålmodig person end mig kan måske finde hoved og hale i det, og i så fald er jeg mere end almindeligt interesseret i at høre om dette.

Kan det tænkes, at en 'gammel' kommunist, via sine forbindelser inden for politietaten, har foranlediget afhøringerne fjernet, bare for at være på den sikre side? I skrivende stund er det i min optik den mest sandsynlige forklaring.

Strandfogedprotokol

Det lader til, at den ellers meget pertentlige og særdeles ihærdige toldopsynsmand på Sjællands Odde også er forfaldet til at referere andenhåndsudsagn. Skal man tro protokollen, var der ikke en dag uden opsyn et eller andet sted på Odden, og var der den mindste mistanke om stranding, havari eller urent trav (læs: smugleri), sprang han på cyklen og ræsedde afsted. Han skriver således:

30.12.1947

Patrulje på kysten om vest. Intet bemærk. Nordlig hård snestorm.

31.12.1947

Meddeles at der i nattens løb er strandet et fartøj på Yderby Lyng, Gnibens Stenlejer. Fartøjet viste sig at være lægteren Brønsodde af København som under bugsering af S/S Castor på rejse fra Hundested til Randers under stormen havde sprængt slæbetrossen. Forbindelsen kunne ikke genoprettes, hvorefter grundstødningen fandt sted kl. 20.00. Ejeren kaptajn H. Olsen var ene om bord og kom intet til. Lastrummet er nu vandfyldt. S/S Castor tog Kaptajn Olsen om bord og anløb Odden Havn.

07.01.1948

S/S Castor der siden Brønsoddes grundstødning har foretaget bjærgning med ophold i havnen om natten var ikke kommet ind og den 7. morgenen meddeles fra Gniben at den stod sunket ved siden af Brønsodde og der var intet at se til besætningen. Castor havde under bjærgningen fået en lækage, hvorefter den ikke kunne gå i havn, men i stedet blev sat på grund kl. 23.00. Besætningen, 3 mand, gik om bord i Brønsodde hvor der var både tørt og varmt. Efter middag blev alle 4 mand afhentet af m/kt. Narnia af Odden Havn og indlogeret på Sømandshjemmet.

De uoverensstemmelser, der er mellem strandfogedens notater samt avisartikler og Jørgen Nielsens beretning, er i store træk magen til divergenserne fra Søulykkestatistikken, men strandfogeden var heller ikke selv ude på Gniben for at observere.

Mange af de divergerende oplysninger kan langt hen ad vejen forklares på en eller anden måde, men der er en bestemt ting, der er virkelig underlig.

Ifølge strandfogeden skulle Castors besætning have sat den på grund kl. 23:00 den 6. januar, fordi den var sprunget læk på grund af en grundstødning.

Ifølge Søulykke-Statistikken blæste det op til storm 02:00 den 7. januar, altså efter midnat, hvorefter grundstødningen sker.

Det underlige er, at Søulykke-Statistikken normalt er baseret på strandfogedens indberetninger og på søforhøret, så enten har man set bort fra strandfogedens indberetning i Søulykke-Statistikken, eller også har strandfogeden ændret forklaring.

Under alle omstændigheder virker det underligt, at Castor senere ender på 8 meters dybde 550 meter fra land, hvor vragsfiskeren Gunnar Hansen senere bjærger Castor efter at have sprængt den i stumper og stykker.

Toldopsynsmanden har desuden indført en pudsig hændelse d. 12. juli 1953, han skriver:

klokken 15.30 observerer jeg et fartøj, der kom langs kysten på Griben med retning mod stenlejerne på Sjællands Odde's udskibningsbro ved Yderby Lyng. Jeg kørte straks derud, og da jeg kom hen (til) udskibningsbroen lå det observerede fartøj på siden af strandet fartøj, lægteren "Odde" der henligger som vrags få meter fra strandbredden ca. 800 m. fra førnævnte udskibningsbro. Jeg løb straks hen i retning mod fartøjet, men da jeg nåede derhen var fartøjet allerede så langt ude i søen, at jeg ikke kunne se navnet eller nr. på det. Fartøjets kurs var ret mod nord. I nærheden badede nogle mennesker, og de havde alle set fartøjet, men ingen af de badende havde bemærket navnet eller nummeret på fartøjet, der kun havde opholdt sig ved vrags et øjeblik.

Fartøjet der var af alm. stenfisker type, var sortmalet (eller tjæret) og med smudsiggråt styrehus, mast og lossebom var gråmelerede.

Skriften kunne tyde på, at der er kommet en ny toldopsynsmand på Odde, og han er derfor lovligt undskyldt ved kun at have læst den sidste rest af navnet "Brønsodde", altså "Odde", og at 6 års rust har fået ham til at fortolke det som "Odde". Spørgsmålet er nu, hvad skulle det sorte fartøj på siden af Brønsodde, og hvorfor havde de så travlt med at komme væk, vinkelret på kysten? Det kan næppe have været vragsfiskeren Gunnar Hansen, for han havde på dette tidspunkt allerede fjernet vrags af Castor.

De af Jørgen Nielsen beskrevne detaljer omkring stranding og forlis virker på flere punkter mere troværdige end visse af de andre mere officielle kilder, jeg har læst, det være sig såvel Søulykkesstatistikken som avisartikler fra den periode. Som jeg skriver et andet sted, så virker det som om, at statistik og artikler baserer sig alt for meget på andenhåndsberetninger i forhold til Jørgens beretning. Meget kan

forklares med misforståelser eller upræcise udtalelser. Jørgen har trods alt talt med flere personer, der var vidner til begivenhederne, men det er selvfølgelig også en slags andenhåndsberetninger.

Capitana



Capitana i dag, nu hedder den Xarifa, det navn den er født med. Jeg ser ikke dette skib liste sig over Øresund i nattens mulm og mørke! Bemærk det panamanske flag i agterstavnen, men der står Valletta på agterspejlet.

Skonnerten Xarifa blev designet af den berømte engelske skibskonstruktør J. M. Soper og bygget i 1927 på J. Samuel White & Co. Ltd's værft på øen Cowes i det sydlige England. I pressen blev skonnerten betegnet som en af datidens mest elegante lystyachter med en storslået indretning.

Den var bestilt af Franklin Morse Singer, en af symaskine multimillionær Isaac Singers mange sønner. Han kaldte skibet Xarifa, sikkert af vanens magt, alle hans yachter hed det samme. Nogen kilder angiver, at Xarifa er et egyptisk ord og betyder

"charmerende dame", andre at det er arabisk og betyder "ædel" og/eller "ærlig". Det nærmeste jeg kommer, er det arabiske ord for en klog og vidende kvinde. I 1930 skulle der nye boller på suppen, Franklin bestilte en ny yacht og solgte Xarifa til den britiske forretningsmand og avismagnat Edward Mauger. Mauger omdøbte straks skibet til Radiant. Under Maugers ejerskab blev yachten ivrigt anvendt til private sammenkomster. I 1934 blev skonnerten købt af Camper & Nicholson, en Engelsk forhandler af lystbåde. I 1936 blev skibet solgt til Baron Louis Empain, den yngste søn af Baron Édouard Empain, en velhavende belgisk finansmand. Han omdøbte også yachten, og nu kom den til at hedde Oiseau Blanc (Hvide Fugl). Under Louis Empains ejerskab blev der sejlet intensivt med skibet, det krydsede Atlanterhavet adskillige gange og var aktivt både i USA og Europa, såvel som lystyacht og som kapsejler. Omkring 1938 blev yachten solgt igen til en Georgette Malou, der omdøbte den til Georgette. Det er desværre ikke lykkedes mig at finde ud af, hvem denne Georgette er. Allerede i 1939 blev yachten igen sat til salg. Denne gang var køberen professor og admiral Samuel Eliot Morison fra Harvard universitetet, der igen igen omdøbte den til et navn vi kender, Capitana, til ære for det flag, Columbus førte på sit flagskib. Han ønskede at finde ud af, hvilken slags navigatør Columbus var, og præcist at identificere de forskellige landkender, som Colombus gjorde på det nye kontinent. Han mente, at den rigtige måde at få retvisende resultater på, var at kopiere Columbus' rejse så nøjagtigt som muligt. Capitana begyndte sin ekspedition den 1. september 1939, to dage før udbruddet af 2. verdenskrig. I juni 1940 skiftede yachten hænder igen, den nye ejer var Clementino Benoliel De Carvalho. Båden blev registreret til handel mellem New Bedford og Kap Verde. I april 1941 blev Capitana opkøbt af den islandske forretningsmand Magnus Andersson, som tog den med til Reykjavik, hvor han brugte den til fisketransport mellem Island og Europa under 2. verdenskrig. Han solgte i 1947 skibet til danske Tuxen og Hagemann, der ombyggede det til fiskefartøj, ganske som Hjalmar sagde i 1947. I 1951 køber den østrigske videnskabsmand og opdagelsesrejsende Hans Hass yachten. Han omdøber skibet til Manta, til ære for en af hovedrollerne i hans roste film "Under Det Røde Hav", men han gav det snart dets oprindelige navn, Xarifa,

tilbage. Yachten var herefter på mange togter rundt om i verden, især Stillehavet og Det Indiske Ocean, og blev berømt for Hans Hass oceanografiske og videnskabelige undersøgelser.

I 1960 blev Xarifa købt af den italienske mangemillionær Carlo Traglio. Skibet blev grundigt renoveret i Italien, hvorefter det blev sejlet til sin nye hjemhavn i Monaco. Det medvirkede i filmen *The Sailor from Gibraltar* (1967), med Vanessa Redgrave og Jeanne Moreau.

Endelig, i 2012 blev Xarifa købt af et, efter sigende, panamansk firma, der skulle være den nuværende ejer af Xarifa. Der blev igen foretaget omfattende renoveringer på skibet, så det nu igen fremstår med fordums glans, som et smukt og elegant sejlskib, tro mod den originale konstruktion.

I henhold til sit agterspejl er Xarifa hjemmehørende i Valletta, Maltas hovedstad. Det er ikke et skib der lejes ud, under adressen <http://www.schoonerxarifa.com> står der følgende:

The use of the Xarifa 1927 schooner is strictly private, and is not available for charters.

Its owner has not authorized, whether directly or indirectly, any advertisement or publicity for this schooner, because of which any information or advertisement appearing on any other website is completely illegal and is not the work of the owner.

As a consequence, the owner assumes no liability for any advertisement or publicity, nor does it control the origin or deletion of the latter, and when applicable, reserves the right to adopt all legal measures necessary to prosecute any undue use of the image of the Xarifa 1927 in any format.

Dette til trods findes der hundredvis af billeder og videoer på nettet.

Hårdnakkede internationalt cirkulerende rygter vil vide, at skibet som Capitana sejlede flygtninge mellem Danmark og Sverige med Hjalmar Olsen som kaptajn, men det ser jeg ikke for mig. Xarifa er ikke et lille diskret skib, der lister sig over Øresund i nattens mulm og mørke, som kutteren Elo, og fra 1941 til 1947 tilhørte Capitana som sagt den islandske forretningsmand Magnus Andersson, der brugte det til at fragte fisk fra Island til Europa. Hagemann og Tuxen købte Capitana i 1947, og Hjalmar skulle som sagt sælge skibet for dem.

Der går også rygter om, at Capitana skulle være født som lystyachten Shamrock, men dette er beviseligt forkert. For det første er der bygget 5 Shamrock, alle som udfordrere til Americas Cup, uden held for i øvrigt. For det andet er de alle 5 kun halvt så store som Capitana, der er et ret stort skib på intet mindre end næsten 300 brt. og sidst men ikke mindst, er Shamrock'erne meget berømte skibe, og der er fuldstændigt styr på hver og ens skæbne. Shamrock V er restaureret til perfektion, og kan jævnligt ses deltage i kapsejladser på Middelhavet. På sin egen forunderlige måde er Capitana sådan set også et relativt berømt sejlskib.



Referencer

Sigtet med min fortælling er absolut ikke at skrive nogen P.hd., og det er lige så lidt at skrive en veldokumenteret dokumentar. Meningen med denne røverhistorie er at fortælle lidt om, hvad der ligger til grund for et myteomspundet vrage på Sjællands Odde, og at guide læseren ad de krinkelkroge, der har bragt mig fra et vrage på Sjællands Odde til to mænds brutale død i Køge bugt. Jeg har dog ikke grebet en masse påstande ud af den blå luft, men forsøgt at finde de beskrivelser, der efter min mening er de mest pålidelige. Tro mig, når jeg siger, at der er forbløffende mange skrøner, der må betegnes som konspirationsteorier og spekulationer. Derfor har jeg, som det er påkrævet, lavet en liste over de kilder der har bidraget til denne røverhistorie.

- **Jørgen Nielsen**

Beretning: Glimt af Slæbedamperen S/S Castor's af København liv og undergang. Dateret 12. maj 1992.

Min kopi af Jørgens beretning stammer fra Odsherred Lokalarkiv i Vig. En stor tak til bibliotekar og arkivar Jens Christian Hjort Hansen for hjælpen. Han har meget venligt fremsendt en PDF fil med samtlige 42 sider af Jørgen Nielsens originale håndskrevne dokument samt billeder af Castor og Brønsodde. Denne beretning udgør grundstammen i min beretning, og jeg har i stor udstrækning citeret Jørgens beretning for så vidt angår stranding og forlis, med behørig hensyn til andre fremkomne informationer.

Odsherred Lokalarkiv: <https://www.odsbib.dk/lokalarkivet>

- **De "andre"**

Anker Brinks, Vagn Rønberg og mange andre, der har skrevet om forliset på Sjællands Odde, har alle, efter min klare overbevisning, lænet sig kraftigt op ad Jørgen Nielsens originale dokument, eller skrevet af efter hinanden.

- **Zone-Museets venner**

Der beredvilligt har svaret på mine henvendelser og formidlet kontakt til Jørgen Nielsens hustru.

- **Betty Nielsen**

Jørgen Nielsens hustru gennem 54 år har meget venligt beskrevet Jørgens liv og levned, og hendes informationer har, en gang for alle, overbevist mig om, at Jørgens beretning er alle andres moder.

Betty har givet mig tilladelse til at gengive hendes beskrivelse af Jørgen Nielsens liv.

- **Christian Holtet**

Bog: Dobbeltmordet i Køge Bugt. Forlaget Solidaritet 2014

Website: Dobbelt danmark

En stor tak til Christian for tålmodigt at svare på mine mails og yde beredvillig information. Jeg indrømmer gerne, at jeg har stjålet med arme og ben fra Christians bog om dobbeltmordet i Køge bugt, men da mit sigte med denne historie er ganske anderledes end Christians, mener jeg, at man godt kan forsvare mine parafraser.

- **Dines Bogø**

Website: Kriminal sager

- **Rigsarkivet**

Søforhør 17. marts 1948, retten i Assens, i anledning af lægteren Brønsoddes stranding på Sjællands Odde

Søforhør 61/1948 16. juli København, i anledning af slæbebåden Castors forlis
Strandfoged protokol, Nykøbing Sjællands Toldkammer (1847-1955)

Politisagen om Mordet i Køge Bugt

- **Biografisk Leksikon**

<https://biografiskleksikon.lex.dk/...>

- **Dansk Søulykke-statistik 1947 og 1948**

- **Dansk Skibsliste 1885, 1891, 1946 og 1948**

- **Arkivalier online**
diverse kirkebøger
diverse tingbøger
diverse folketællinger
- **Mediestream**
diverse aviser, primært fra 40'ene. Under Coronarestriktionerne var der fri adgang til Mediestream's arkiv af "døde" aviser, en stor lettelse frem for at tilbringe timevis på biblioteket. Tak til Christian Holtet for at gøre mig opmærksom på dette.
- **Endelavebladet, juni 2020**
- **kbhbilleder.dk**
Utterslev Gadekær 1900-1910 (billede)
- **Horsens folkeblad og Louisenlund**
Billede af Hjalmar og Løve
- **PET-Kommisionens beretning**
Bind 7, PET's overvågning af politiske partier 1945-1989
- **Bagbord om, erindringer fra et godt liv**
Holger Vivike
- **Stemplet Fortroligt**
Oberst H.M. Lundings erindringer
- **August F. Schmidt**
Endelave
- **Websitet: abmyachtsupport.com**
Dette site handler blandt andet om Xarifa/Capitana, men lignende sider er

tilgængelige mange steder på nettet, og hvis det ikke er nok, så bare skriv Xarifa på Youtube.

- **Diverse websites** jeg har glemt navnet på.



Brønsodde maj 2022

Kopi eller afskrift, helt eller delvist, af denne røverhistorie, må kun ske med min udtrykkelige tilladelse.

Thomas Pedersen

thomas.pedersen@mail.tele.dk

Hvidovre 17-03-2024