

Året 1964

Den 10. januar, hvor bestyrelsen skulle træffe endelig beslutning om salg af "Marsk Stig", forelå der tilbud fra yderligere to rederier, nemlig Rederi AB Nordö og Sten Allan Olssons Skagenlinjen AB. JKL havde ikke været interesseret i at købe færgen på egen hånd. Begge de svenske selskaber havde tilbudt en højere pris end de 4 mill. kr. som I/S Europafergen havde lagt ud med, men de nye bud var afgivet mod besigtigelse af færgen og det gav dem mulighed for at springe fra. Efter en ny forhandling med Europafergen i de følgende dage, gik de op til 4,2 mill. kr. - stort set det samme som Sten A. Olsson havde tilbudt. Det blev dog anset for mest sikkert at acceptere tilbuddet fra Europafergen, hvilket skete uden at indhente nye bud fra de øvrige, selv om det måske kunne have presset prisen yderligere op. At det blev netop Europafergen der løb af med "Marsk Stig", skyldtes ikke mindst stor iver fra GHF's formand A.H. Hansen, der tillige i sin egenskab af borgmester i Grenaa hellere end gerne så den i fart på Grenaa-Varberg, da der hermed var en ekstra færges til at erlægge havneafgift i den kommunale havn. Kontrakten med I/S Europafergen lød på overtagelse af "Marsk Stig" 27. maj.

Færgeselskabet havde hos Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG. forhørt sig om bygning af en færges magen til "Grenaa". I januar indgik tilbud på en sådan til en merpris på 310.000 DM og dette på særdeles rimelige finansieringsvilkår. A.H. Hansen var

stadig ikke helt med på idéen og selv om bestyrelsen var berettiget til at træffe afgørelse om bygning, mente han det alligevel ville være fornuftigt først at forelægge spørgsmålet for generalforsamlingen. I relation til disse betragtninger kunne Molich tilføje, at tilbuddet fra Unterweser kun var åbent til 15. februar, eventuelt med lidt velvilje til 1. marts. Han frygtede tillige en prisstigning på op til 3. mill. kr. ved at vente med kontrahering af færgen til et senere tidspunkt. Især MAN-fabrikken ville notere en betydelig prisstigning på maskinerne ved bestilling efter 1. marts 1964. Jessen mente, at det ville være klogt at vente med en beslutning indtil "Grenaa" var leveret, så der var mulighed for at vurdere kvaliteten af det man havde fået. A.H. Hansen opfordrede til også at forhøre sig om priser og leveringstider hos de danske værfter, inden man traf den endelige beslutning. Svarene fra værfterne skulle så foreligge inden det næste bestyrelsesmøde, der måtte afholdes i god tid inden 15. februar.

Den 11. februar kunne Poul Molich fortælle bestyrelsen, at forespørgslerne til en række danske værfter kun havde resulteret i et enkelt tilbud, nemlig fra Aalborg Værft, der forlangte 23,3 mill. kr. for en færges på basis af levering til oktober 1965. Tilbuddet fra Unterweser lød omregnet på 20,5 mill. danske kr. - en fast pris - med levering allerede foråret 1965. Der var således mulighed for at gøre fuld nytte af færgen i sommermånederne, hvor den primære indtjening lå. A.H. Hansen var af den opfattelse, at danske værfter under lige vilkår burde foretrækkes, men de var nu blevet alt for dyre og såfremt det



De sidste arbejder udføres på "Grenaa" i Bremerhaven forud for leveringen i april 1964. (Foto Søren Thorsøes arkiv).



Det rummelige vogndæk på "Grenaa" som det tog sig ud ved leveringen. Ved at anvende hængedæk med to rækker vognbaner, nåede kapaciteten op på imponerende 180 personbiler. . (Foto Søren Thorsøes arkiv).

blev besluttet at bygge nyt, var han indstillet på at kontrahere ved Unterweser. Han anså det samtidig som en fordel, at komme af med "Djursland", som han ikke mere fandt tidssvarende for rutens behov. Molich kunne supplerende bemærke, at "Djurs-

land" var bygget til de gamle konventionskrav og ville man opnå en ordentlig pris, skulle man ikke tøve for længe med at udbyde den til salg. Han opfordrede samtidig til, at hvis der ikke var mulighed for udsættelse af kontraheringen hos Unterweser til



På brodækket af "Grenaa" var placeret dette brede og rummelige soldæk. (Foto



"Grenaa" i farvandet ud for Bremerhaven den 18. april 1964 på overdragelsessejladsen. Færgeren har stadig værftets stander og det tyske flag i agtermasten. (Foto Søren Thorsøes arkiv).

efter generalforsamlingen, måtte bestyrelsen give mandat til bestilling straks. Jessen ville stadig ikke tilslutte sig og fastholdt at ville se "Grenaa" i fart, inden beslutning blev truffet. Gaardsdal støttede Molichs forslag - hvis man ikke kunne opnå udsættelse med kontrahering, skulle der bestilles straks.

Ingeniør Bertelsen fra Knud E. Hansen blev inviteret til mødet og han gjorde rede for sit indtryk af det igangværende arbejde med bygningen af "Grenaa" og han kunne beroligende oplyse, at arbejdets udførelse var af meget høj kvalitet ligesom planlægningen var overholdt punktligt og med vanlig tysk grundighed. Maskinerne var blevet installeret og i løbet af meget kort tid ville man kunne foretage de første prøvekørsler.

Den 24. februar blev der fremlagt en salgsoptilling på "Djursland", der lød på en forventet salgspris på 10 mill. kr. Molich mente ikke, at der ville blive problemer med betaling af en ny færge, hvis man solgte "Djursland" til det ønskede beløb, idet der så ville blive tale om en nyinvestering på kun godt 6,5 mill. kr. Dertil kom den økonomiske fordel ved at få en mere ensartet flåde. Han frygtede derimod, at hvis man ventede et år mere, måtte der formentlig regnes med en merpris på 5 mill. kr. Sidenius var af den opfattelse, at man med endnu en ny stor færge

måtte befrygte for mange overfarter med alt for ringe belægning. Sagen burde derfor stilles i bero. Gaardsdal mente, at man med den større kapacitet blot ville imødekomme et stadig stigende behov. Der kunne dog ikke opnås enighed om nybygningsspørgsmålet på bestyrelsesmødet og Thinggaard beklagede dette, idet man bestemt ikke ville være bedre stillet af at vente for at se tiden an. Ligesom Molich frygtede han, at ved en udsættelse på 2-3 år, ville "Djursland" mindst være 3. mill. kr. mindre værd og en nybygning mindst 5 mill. kr. dyrere og hans opfattelse var, at selskabet trængte til en bedre fartplan med større og hurtigere færger, således at man kunne sætte omsætningen i vejret. Gaardsdal bakkede op om dette og opfordrede til, at man på grund af uenigheden søgte generalforsamlingen om tilslutning til bestilling af en ny færge her og nu. Han foreslog tillige at overveje at sætte de ældre færger ind på andre ruter i stedet for at sælge. Mauritsen mente ikke der var mulighed for en sådan tanke i øjeblikket.

Poul Molich berettede på bestyrelsesmøde 17. marts, at han dagen før havde været en tur i Tyskland for at følge de afsluttende monteringsarbejder på "Grenaa". Færdiggørelsen skred planmæssigt frem og det var aftalt med værftet, at levering skulle finde



Cafeteria på "Grenaa" der var indrettet forrest på promenadedækket, havde plads til 275 gæster. (Foto Søren Thorsøes arkiv).

sted 18. april i Bremerhaven, hvorefter færgen skulle sejles hjem i løbet af weekenden.

Der forelå endnu ikke besked fra I/S Europafergen om købet af "Marsk Stig". Den seneste melding af 16. marts gik på, at finansieringen var i orden, men der endnu var en del formelle vanskeligheder med de norske myndigheder. Disse ventedes dog afklaret i løbet af nogle få dage. Man havde tillige en debat om det nystiftede Mols Linien A/S's fremtidsplaner om en færgerute mellem Sjællands Odde-Ebeltoft samt om rederiet Valborg Lines meget aktuelle planer om en færgeforbindelse mellem Havnsø-Ebeltoft. Der var enighed om at følge udviklingen mere opmærksomt.

"Grenaa" blev prøvesejlet på Weseren i dagene 16-18. april hvor sejladserne faldt fuldt tilfredsstillende ud og færgen levede op til de krav der var stillet ved kontraheringen. På prøveturen blev opnået en fart på hele 19,55 knob. Sidst på dagen 18. april blev færgen ved flagskifte overdraget til GHF og 19. april gik turen mod Danmark via Kielerkanalen. Sejladsen op gennem Storebælt foregik i temmelig uroligt vejr, men på trods heraf klarede færgen turen fint og stod kl. 17.30 for første gang ind i Hundested havn. Her var der lejlighed til at prøve lejet, hvor det viste sig nødvendigt at foretage mindre ændringer

I hall midskibs på "Grenaa" var i borde indrettet hyggelige verandaområder med store panoramavinduer mod søsiden. (Foto Søren Thorsøes arkiv).



for tilpasning. 20. april fik Grenaa sit første besøg af "Grenaa" og her blev den liggende natten over for den sidste klargøring inden præmiereturen.

Den 21. april kl. 10.00 afsejlede "Grenaa" fra Grenaa havn på indvielsestur med de jyske gæster ombord og anløb Hundested kl. 12.30, hvor de sjællandske gæster gik ombord. Herefter var der en fem timer lang præsentationssejlad rundt i Kattegat med omkring 400 gæster ombord og der var rigelig brug for tiden, idet man skulle igennem ikke mindre end 23 taler fra byernes borgmestre, formænd for havneudvalget, amtsrådsmedlemmer, færgeselskabets direktør, formand, repræsentanter for værftet med flere – så der har nok været en udbredt træthed blandt gæsterne da det hele var overstået.

"Grenaa" havde i modsætning til forgængerne et vogndæk helt fri for generende centerplaceret maskincasing, hvilket gav mulighed for en effektiv udnyttelse af rummet. Foruden det faste vogndæk var færgen forsynet med hængedæk i borde, hver med to rækker vognbaner, hvilket gav plads til ekstra 60 personbiler. Med hængedæk i brug var der plads til i alt 170 personbiler. Fra vogndækket ledte trapper op til det meget rummelige promenadedæk, hvor der forrest var indrettet et stort cafeteria med plads til 275 gæster. I tilknytning hertil var der indrettet en legestue. Umiddelbart bag cafeteria var der placeret en hall med en stor velassorteret kiosk. Fra hall'en var der via en trappe opgang til en foyer på bådedækket. Agter på promenadedækket var der indrettet en spisesalon med 154 pladser og herfra var der via foyeren udgang til et delvist overdækket soldæk. Mellem spisesalonen og hall'en var der i hver side i borde, indrettet verrandasaloner hvor store panoramavinduer mod søsiden, grønne planter og komfortable møbler, gav en hyggelig atmosfære. Forrest på bådedækket var der indrettet en rygesalon med plads til 60 gæster, mens den øvrige plads var anvendt til kahytter, mødrerum samt kombineret herre- og damefrisørsalon. I alt var der 170 køjepladser på færgen. Agter på bådedækket var der placeret kabys og messe. Øverst oppe i skorstenen var indrettet en "Skybar" med det flotteste udsyn. Her var der plads til 52 gæster, der dog måtte tage til takke med klapstole. I alt havde færgen kapacitet til 1500 passagerer. Maskineriet bestod af 2 stk. 10-cylindrede 4-takt MAN-dieselmotorer af typen G 10 V 52/74 A, hver på 4000 HK til en servicefart på 18 knob.

Den 22. april blev der forud for generalforsamlingen afholdt bestyrelsesmøde ombord på "Grenaa" og her blev der fremlagt en foreløbig kontrakt

fra Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG. på en ny færge. Der var enighed om at stille et salg af "Djursland" i bero indtil den endelige kontrakt om nybygningen finansielt var i orden. Samme dag blev spørgsmålet om kontrahering - som ønsket af flere bestyrelsesmedlemmer - forelagt aktionærene på generalforsamlingen og vedtaget med stort flertal.

"Grenaa" blev 23. april indsat i ordinær rutefart, hvor den tog over efter "Marsk Stig", der 22. april havde sejlet sin sidste tur på Grenaa-Hundested for herefter at blive oplagt i Hundested for afrigning. Her lå den frem til 12. maj, hvor turen gik til Helsingør Skibsværft for dokning og en større ombygning af apteringen med blandt andet nye saloner. Der blev indrettet ny spisesalon og ny rygesalon med paneler i oregonpine, lamellofter og moderne belysning, ligesom der blev installeret et helt nyt ventilationssystem. Kabys og pantry blev også ændret og det gamle oliekomfur blev udskiftet med et moderne elkomfur ligesom mange andre af de gamle køkkenmaskiner blev udskiftet med nye. Derudover blev den tidligere chaufførsalon i bunden af skibet lavet om til bar, og maskineriet fik også en tiltrængt overhaling. Den 27. maj blev "Marsk Stig" officielt overtaget af I/S Europafærgen og fik sit nye navn "Varberg" påsvejsset skibssiden. Færgen blev liggende i Helsingør, indtil ombygningen var afsluttet 26. juni, hvorefter den afsejlede mod Sverige for dagen efter at blive sat i fart på sin nye rute mellem Grenaa-Varberg.

Allerede kort tid efter leveringen af "Grenaa" havde man konstateret ubehagelige rystelser ombord, specielt markant i spisesalonen agter, hvilket gav sig udslag i at bordene vibrerede voldsomt under sejlad. De værste rystelser ved bordene var blevet forsøgt afhjulpet, mens færgen var i fart, men der var stadig problemer. I midten af maj var det derfor nødvendigt helt at tage færgen ud af drift og gå i dok for nærmere undersøgelse af baggrunden for generne. De viste sig til dels at skyldes placeringen og konstruktionen af de mange kahytter under dæk agter, hvor de formentlig for spinke stålskot i adskillelsen mellem kahytterne fik dørken ovenover til at vibrere. Et problem, der ikke umiddelbart var nemt at løse. Der var ligeledes konstateret en række problemer med hængedækkene, der på grund af den måde de var konstrueret, ikke fungerede optimalt og derfor ikke kunne benyttes i det omfang det var ønskeligt. Hængedækket bestod af to sammenhængslede vognbaner med stag (stålwirer) i midten og yderst til at bære. Dette gav ofte problemer, når bilerne kørte op på rampen, idet køretøjerne i farten ramte især



"Grenaa" afsejler fra Hundested 25. september 1965. (Foto Knud Fredfeldt/Jan Vinther Christensens arkiv).

midterstagene der ikke var specielt synlige. Mange sidespejle og pyntelister var derfor blevet revet af til stor utilfredshed hos kunderne. Problemerne søgtes løst ved at lave nogle forbedringer af hængslingen ved stagene og samtidig foretage afmærkning ved nærmest at montere en fender på de første stag man mødte på vej ind på rampen. Ved disse forbedringer håbede man at få færgen op på sin fulde lastkapacitet til sommerfartplanens ikrafttrædelse. For at forebygge lignende problemer, udnyttede man de erfaringer der var indhøstet med "Grenaa" ved konstruktionen af søsterskibet.

A.H. Hansen oplyste 10. juli om en række samtaler, han havde haft med repræsentanter for Unterwesser, med baggrund i at værftet havde haft et underskud på 1,5 mill. DM på bygningen af "Grenaa". Fra værftets side erklærede man sig imidlertid i enhver henseende rede til at vedstå den indgåede aftale om nybygning 444.

På bestyrelsesmødet drøftede man herefter problemerne med rystelserne ombord i "Grenaa", der på trods af værftsopholdet endnu ikke var fuldt tilfredsstillende udbedret. Ingeniør Berthelsen fra Knud E. Hansen redegjorde for årsagen til generne, som man søgte man at komme til livs ved at foretage yderligere en række forbedringer, mens færgen var i fart. Hvad angik vibrationsvirkningerne i spisesalo-

nen, blev der søgt gennemført en række supplerende ændringer – blandt andet havde man fundet frem til en ny konstruktion af bordene. Denne konstruktion var allerede indført i planlægningen af nybygning 444. Berthelsen erklærede, at der ikke kunne lægges byggeværftet noget til last for problemerne på "Grenaa". Udbedringen af de værste ulemper blev anslået til at ville koste 15-20.000 kr.

A.H. Hansen forelagde på mødet sit udkast til vinterfartplanen 1964/65 og den foretagne beregning over mulige besparelser ved i visse perioder af lavsæsonen at stryge en dobbelttur på fem af ugens dage. Der var enighed om det foreliggende udkast. Det blev også vedtaget at chartre "Varberg" i dokningsperioden 1965, såfremt det kunne ske på rimelige vilkår.

Den 17. august blev Hans Ulrik Garde ansat som ny direktør for GHF og afløste den konstituerede direktør Poul Molich, der fortsatte som menigt medlem af bestyrelsen. H.U. Garde var oprindeligt uddannet i Marinen som linieofficer og var flygtet til England under 2. verdenskrig, hvorfra han vendte tilbage som højt dekoreret kommandør i 1945. Siden blev han direktør i DFDS, dernæst turistchef i Aarhus og herfra "headhunted" til GHF. Gardes første beslutning var at flytte administrationen fra Hundested til Grenaa, hvor overfartsleder Jørgen Mortensen blev

ansat som direktionssekretær. I Hundested blev i stedet oprettet en stilling som stationsleder og denne blev besat med Jens Hertig.

Den 2. september gjorde A.H. Hansen rede for de forhandlinger der var foretaget i Bremerhaven om den endelige udformning af kontrakt og finansieringsordning vedrørende nybygning 444, samt at værftet ønskede kontraktsummen forhøjet med 700.000 DM. Han kunne samtidig orientere bestyrelsen om forlydender fremkommet om et muligt samarbejde mellem DFDS og Mols-Linien A/S. JKL var også berørt af rygterne, og man bemyndigede direktør Garde til at orientere sig videre om rigtigheden af disse hos ledelsen ved DFDS og eventuelt tage en drøftelse med ledelsen af JKL om et nærmere samarbejde. Molich fandt det påkrævet, at bestyrelsen nu gjorde sig sin egen stilling klar, om man principielt ville oprette eller deltage i samarbejde med andre overfarter. I givet fald krævedes en ændring af selskabets formålsparagraf. Gaarsdal påpegede faren ved en Molslinie og tilrødede, at man straks foretog sig noget, eventuelt i samarbejde med DFDS. Spohr mente, at man måtte søge at få formålsparagraffen ændret snarest muligt for at sikre rederiet bevægelsesfrihed.

Den 17. september kl. 05.15, da færgen "*Kattegat*" i frisk SSV-lig brise lå i færgeløje 2 i Hundested, sprængtes fortøjringerne hvorefter forskibet svingede ud fra kajen. Selv om et anker blev stukket til bunds, nåede det ikke at få hold inden "*Kattegat*" tørnede mod s.m. "*Dannebrog*" af Aalborg og m.s. "*Bonavista*" af Marstal, der begge lå fortøjet ved kul-kajen. Ved påsejlingen fik "*Dannebrog*" sit skandæk, vaterbord, skanseklædning og lønning i bagbords side samt rigningen til mesanmasten stærkt beskadiget.

Den 14. oktober gjorde A.H. Hansen rede for hans og direktør Gardes forhandling med direktør Fogh Petersen fra DFDS. Det blev under mødet gjort klart, at DFDS nu gik ind i selskabet Mols-Linien A/S med et betydeligt kapitalindskud på 10-12 mill. kr. Men samtidig havde Fogh Petersen givet udtryk for, at der var interesse for en senere forhandling om en eller anden form for samarbejde mellem de to ruter. A.H. Hansen mente, at man nu lige så godt kunne gøre sig klart, at Mols-Linien ville være en realitet i løbet af 1966 og at den under ledelse af DFDS ville gøre stor skade. Man måtte derfor overveje eventuelle modtræk. Han fandt det kun naturligt, at man overvejede forskellige muligheder i retning af nye ruter – eventuelt en forbindelse mellem Hundested-Aarhus og samtidig

tog stilling til spørgsmålet om salg af færgen "*Djursland*". Hvis "*Djursland*" ikke skulle sælges, men bruges på en ny rute, ville der muligvis opstå likviditetsproblemer for selskabet og disse måtte søges løst gennem en mindre udvidelse af aktiekapitalen. Direktør Garde var også af den opfattelse, at man ikke kunne forholde sig passivt til konkurrencen fra Mols-Linien. For ham at se var en ny rute mellem Aarhus-Hundested mest nærliggende og passende også bedst for den nuværende kundekreds og eventuelle nye kundeemner. Molich pointerede, at man samtidig med Mols Liniens komme også måtte påregne, at DFDS på et tidspunkt inden for en overskuelig fremtid ville åbne en bilfærgeforbindelse mellem København-Aalborg som afløsning for de eksisterende passagerskibe, så også fra denne kant ville der komme et betydeligt pres på GHF. Men det skulle ikke tilskynde til ikke at gøre noget, og han fandt også, at Aarhus-Hundested var den rigtige ruteføring for en supplerende overfart. Han fandt dog ingen grund til at forhaste sig, om end det ville være fornuftigt at undersøge mulighederne allerede nu. Han opfordrede samtidig til, at man efter leveringen af nybygningen fra Unterweser, bortchartrede "*Djursland*" fra sommeren 1965 - eventuelt for hele året – for så igen at have den til rådighed i 1966, når kampen skulle tages op med Mols-Linien. Jessen mente også, man skulle beholde "*Djursland*" for at sætte den ind en ny rute Aarhus-Hundested. A.H. Hansen var dog af den opfattelse, at sejltiden blev for lang, såfremt "*Djursland*" skulle indsættes.

Direktør Garde var betænkelig ved at udsætte beslutningen om en ny rute til 1966. Hans opfattelse var, at der skulle tages tiltag så hurtigt som muligt og allerede nu opbygge en fast kundekreds. Han foreslog derfor, at man snarest kontaktede Aarhus havn for at vide sig sikker på overhovedet at få plads på rimelige vilkår.

Molich fortalte, at planerne om bygning af en ny færgenhavn i Hundested var meget langt fremme, men endnu savnedes en afgørelse omkring vejforholdene til havneområdet. Hvis disse ønsker ikke blev efterkommet, var der ingen mening i at bygge en ny havn.

Det blev sidst på mødet oplyst, at aftalen med Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG. om bygning en ny færge nu var endelig på plads. Den samlede kontraktpris lød på 12.985.423 DM.

A.H. Hansen orienterede 9. november bestyrelsen om en henvendelse fra rederiet A/S Bornholmsfærgen af 1962 vedrørende et samarbejde. I tilslutning til oplægget blev der fremlagt en re-

degørelse fra direktør Garde, der 28. oktober på borgmesterkontoret i Grenaa sammen med Poul Molich og A.H. Hansen, havde haft et møde med repræsentanter fra dette selskab. Baggrunden for anmodningen om samarbejde var, at det bornholmske rederi var kommet i en svær økonomisk situation, hvor de for at kunne fortsætte sejladsen havde akut behov for et kapitalkulskud på 2 mill. kr. Heraf skulle den ene million anvendes på det afdrag, der faldt på færgeren "*Jens Koføed*" i februar 1965. Repræsentanterne for selskabet havde derfor foreslået, at GHF investerede de 2 mill. kr. i A/S Bornholmsfærger af 1962. A.H. Hansen havde på mødet givet udtryk for, at man var meget interesseret i det foreslåede samarbejde. Direktør Garde var derfor sat til nøje at undersøge sagen for dernæst at afgive en redegørelse til A.H. Hansen og Molich. Hvis konklusionen var, at man fandt et sådan samarbejde attråværdigt, ville man give en positiv indstilling overfor bestyrelsen. Man havde lovet selskabet svar inden 12. november. Mauritsen ønskede, at man straks tog stilling til henvendelsen, idet hans opfattelse var, at man for nuværende ikke havde evne til at gabe over en opgave af den art. Man valgte dog at undersøge sagen nærmere, inden en beslutning blev tilkendegivet overfor Bornholmsfærger af 1962.

A.H. Hansen fremkom herefter med en advarsel mod Hundested-Aarhus projektet, idet man ikke kunne se bort fra en økonomisk risiko ved at kaste sig ud i dette. Han tilrådede derfor, at man tog den med ro da der efter hans mening, ville gå mindst to år inden Mols-Linien blev en realitet. Molich fastholdt sin opfattelse af, at en Aarhus-Hundested rute ville kunne blive en meget attraktiv forbindelse, men at det ikke kunne ske med "*Djursland*". At sætte "*Djursland*" ind som fjerde skib på Grenaa-Hundested ruten i sommertiden ville også blive økonomisk urentabelt, idet den skulle indsejle 4 mill. kr. for overhovedet at forrente sig. En Aarhus-rute burde derfor fartplansmæssigt laves som en kombination af ruterne Grenaa-Hundested og Hundested-Aarhus, så de rigtige skibe kunne bruges på de rigtige tidspunkter efter behov.

Da "*Grenaa*" 25. november kl. 15.30 under stærk vest-nordvestlig storm var ved at bakke ind i færgeleje 2 i Hundested havn, lykkedes det ikke at få en kasteline smidt i land, hvorfor vinden pressede færgen sydover i havnen. Styrbords anker blev straks stukket til bunds og ved hjælp af bovpropelleren blev det forsøgt at svinge stævnen op mod vinden. Umiddelbart efter tørnede "*Grenaa*" med bagbords

side mod molehovedet på det sydlige færgeleje for efterfølgende at ramme færgen "*Korshage*" (1964), der lå fortøjet i lejet. Ved kollisionen fik "*Grenaa*" en godt 7 meter lang lækage i bagbords side ca. 1,60 meter over vandlinien. "*Korshage*" fik ved kollisionen tre meter skanseklædning og lønning beskadiget.

A.H. Hansen meddelte på bestyrelsesmødet den 11. december, at han sammen med Mauritsen og Garde havde haft en drøftelse med Privatbanken om bankens finansiering af færgeselskabet, såfremt man kom ud for større konkurrence fra anden side – herunder særlig tænkt på Mols-Linien. Det blev fra bankens side tilkendegivet, at man kreditmæssigt ville stille sig meget velvilligt i en periode, hvor konkurrencen måske ville give vanskeligheder eller hvis man undlod at sælge "*Djursland*", for i stedet at bruge den til anden fart. Under forhandlingerne havde banken også nævnt den mulighed, at der kunne finde et tættere samarbejde sted med DFDS, dog på den betingelse, at DFDS helt opgav Mols-Linien. Banken ville i den forbindelse være behjælpelig med at tage initiativ til et møde mellem parterne for at drøfte dette forslag. A.H. Hansen var af den opfattelse, at man på længere sigt tjente aktionærernes interesse bedst ved at indgå i et samarbejde med DFDS. Molich udtrykte bekymring for, at den priskrig som uden tvivl blev resultatet af Mols-Liniens start, på sigt ville blive meget farlig for GHF og dermed for aktionærernes interesser. Han var derfor stemt for, at man alvorligt overvejede at sælge færgeselskabet til DFDS. Sidenius gav udtryk for en lignende holdning, mens Jessen på stående fod ikke kunne overskue følgerne af denne tanke. Gaarsdal så helst, at man prøvede med en Aarhus-Hundested forbindelse og udtrykte ængstelse ved at tage initiativ til forhandling med DFDS, idet det kunne udlægges som et klart svaghedstegn.

Konklusionen af mødet blev, at bestyrelsen som vanligt arbejdede videre med rederiets daglige opgaver, men at der ikke måtte gå for lang tid, før man under en eller anden form kom i forhandling med DFDS. Der var samtidig enighed om først at træffe en klar afgørelse med hensyn til Hundested-Aarhus-ruten, inden man drøftede andre muligheder. Såfremt man besluttede ikke at sejle på andre ruter, ville det være mest rigtigt at sælge "*Djursland*", idet det var alt for bekosteligt at have et reserveskib liggende.

Den 17. december blev nybygning 444 søsat ved Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG. i Bremerhaven. Den blev navngivet "*Hundested*" af Aase Molich – hustru til Poul Molich.