



"Kattegat" ud for havnen i Grenaa sommeren 1975. (Foto Jan Vinther Christensens arkiv).

overfarer ved at anskaffe en fragtfærge til JKL for herefter at flytte "Kalle III" til GHL, hvor behovet for personbilplads var størst. GHL havde i 1976 haft en belægning på personbiler, der var 50 % større end JKL. På mange afgangene havde man på grund af den umage færgesammensætning og manglende kapacitet, derfor ofte måtte sige nej til såvel personbiler som lastbiler. For at råde bod på dette skulle "Kalle III" flyttes til Grenaa-Hundested, således at der kunne opnås større indtægter og samtidig gives en bedre service. Gedser-Travemündekonceptet blev derfor igen diskuteret, og der blev fremlagt en beregning over indsættelse af denne færge i samsejling med "Kattegat" på JKL samt begge tredækkerfærgerne på GHL. Planerne om et samarbejde med Gedser-Travemünde Ruten måtte dog kort efter definitivt opgives, idet Gedser-Travemünde Ruten selv valgte at gøre brug af færgen "Gedser", når den blev leveret i december 1976.

Den 3. december havde Jydsk Færgesfart for første gang i selskabets historie indhentet tilbud fra en række værfter på dokning af selskabets fire færges, og Svendborg Skibsværft vandt licitationen. Prisen for dokningen inklusive charter af afløserfærge i dokningsperioden, der løb fra januar-marts 1977, var på to mill. kr. og blev betegnet som en særdeles kostbar affære for rederiet.

Året 1977

Den 1. januar blev færgen "Olau West" (ex. "Grenaa/Kalle") indsat på GHL som afløsning i dokningsperioden. Herved blev "Kattegat" frigjort for som den første at blive sendt til Svendborg. Efterfølgende blev den indsat på JKL for at dække ind under dokning af færgene "Lasse II" og "Kalle III", inden den sidst i perioden atter vendte tilbage til GHL, for her at afløse "Djursland II".

"Olau West" sejlede sin sidste tur på Grenaa-Hundested den 3. marts.

På bestyrelsesmødet 15. februar kunne Niels Hahn-Petersen fortælle, at et tidligere fremlagt forslag om forbedring af "Kattegat" og "Lasse II" ved indbygning af et ekstra vogndæk var skrinlagt på grund af færgernes maskinmæssigt dårlige stand. Det blev i stedet vedtaget at lade rederiets tekniske afdeling igangsætte en undersøgelse af mulighederne for i stedet at ombygge det øverste personvogndæk på tredækkerfærgerne til lastvogndæk. På et nyt møde 27. marts blev direktør Johan Otto Schmidt bemyndiget til at undersøge, om en sådan ombygning af "Kalle III" kunne ske inden industriferien 1977. Samtidig blev det besluttet alligevel at undersøge muligheden for en tilsvarende ombygning af "Djursland II".



"Djursland II" ankommer til Grenaa 1976. Jydsk Færgesfart havde dette år fået nyt logo på skorstenen i form af et Dannebrog-formet "JF". (Foto Jan Vinther Christensens arkiv).



"Kattegat" med nyt skorstenslogo under indsejling til Hundested 1976. (Foto Søren Thorsøes arkiv).

I marts hævdede Jydsk Færgefart taksterne med 10 %.

Den 1. marts havde "*Djursland II*" en af sine tungeste specialtransporter. Det var en 96 tons tung cement-tørreovn, der skulle fragtes fra Hundested til Grenaa og herfra videre til Aalborg. I Hundested rev ovnen et stykke af passagergangbroens metalbeklædning af, men ellers forløb transporten problemfrit. Luften måtte i øvrigt lukkes ud af blokvognens gummihjul, for at få den 4,56 m høje ovn ombord på færgen.

Generalforsamlingen i Jydsk Færgefart blev afholdt 26. april. Årsregnskabet for 1976 viste en indtægtsstigning på hele 18 %, men alligevel blev det samlede resultat 1,5 % lavere end budgetteret. Det dårlige resultat skyldtes ekstra omkostninger på godt 3,5 mill. kr. som følge af "*Kattegat*" og "*Lasse II*"s værftsophold for reparation af defekte krumtapaksler, tillige med at man i perioden måtte indchartre dyr tonnage. Da udgifter til administration også var øget betragteligt, viste nettoresultatet et underskud på 2,1 mill. kr. På selve driften kunne fremvises et samlet overskud på 8,1 mill. kr., men dette betegnedes ledelsen som utilfredsstillende, da det ikke gav den nødvendige dækning til selskabets konsolidering og Jydsk Færgefart havde derfor ikke kunnet klare sine forpligtelser, hvis moderselskabet Dansk-Fransk ikke var trådt til med yderligere lån. Resultatet på Grenaa-Hundested havde levnet plads til 6 % afskrivning på færgerne, hvorimod resultatet

på JKL ikke kunne bære nogen afskrivninger til trods for, at JKL viste en væsentlig forbedring i forhold til 1975, hvor overfarten ikke engang kunne bære sine driftsomkostninger. JKL havde i 1976 haft en så stor stigning i overførselstallene, at den var blevet selskabets største rute, men man fik dog stadig flere penge ind pr. enhed på Grenaa-Hundested. Det var der forsøgt rettet op på ved at sætte priserne på personvogne og passagerer op til det niveau, de rent faktisk skulle ligge på, nemlig som konkurrenten Mols-Linien, der endda sejlede på en kortere rute.

Bestyrelsen udtrykte en forsigtig optimisme med hensyn til 1977, hvor man regnede med at fastholde den fremgang, der blev indledt i 1975. På JKL ville man for at udnytte opsvinget fra efteråret udvide besejlingen med endnu en dobbelttur, således at man kom op på i alt otte dobbeltture i døgnet.

Grenaa-Hundested havde som tidligere nævnt et stærkt roteam, der deltog i det årligt tilbagevendende løb i Københavns Havn – en konkurrence med deltagelse af forskellige roteams. Efter sejren i 1967 havde Grenaa-Hundested færgefolkene også hevet sejren hjem i 1970, 1971, 1973, 1974 og 1976. I 1977 skulle løbet afholdes 16. august og for at teste formen havde teamet den 12. juni roet en smuttur mellem Grenaa og Hundested. Vinteren igennem havde de trænet kontinuerligt og om aftenen den 11. juni var team og båd taget med "*Kattegat*" til Grenaa, hvor de overnattede så de var friske til turen. Det blev kun til et par timers søvn, inden de blev vækket kl. 04.00

og en time senere stod de ud af Grenaa havn – 12 mand - ledsaget af Marinehjemneværns-kutter MHV 71 fra Frederikshavn. De havde selv regnet med en overfartstid på mellem 13 og 15 timer med en fart på 4-5 sømil i timen. Halvvejs blev de passeret af "Kattegat" på vej mod Hundested og "Djursland II" på vej mod Grenaa, der behørigt viste deres respekt med tre høflige og lange trut, mens passagererne vinkede til roerne. Det blæste herefter op, med søen ind agter for tværs. Det satte lidt skub i skuden og man nåede derfor Hundested tre timer før beregnet. I alt tog turen 10 timer og 50 minutter.

Anstrengelserne havde åbenbart tæret for meget på kræfterne, for vinderen af Københavnerløbet blev i 1977 Hundestedfiskerne. Men allerede i 1978 var færgeteamet på vinderpodiet igen og i 1981 blev den sidste sejr hevet i land.

I juli udbrød der en færgekonflikt med baggrund i, at parterne ikke kunne blive enige om de nye overenskomster. Rederierne i det sydfynske område blev lammet øjeblikkeligt, mens Kattegat-ruterne først blev inddraget i august og dette på grund af lockout fra Arbejdsgiverforeningen. Den 17. august var Jydsk Færgefarts sømænd blevet enige med rederiet om en overenskomst og var herefter egentlig klar til at sejle. Men rederiet gjorde deres underskrift på overenskomsten betinget af, at sømændene på de øvrige færgeruter tiltrådte samme overenskomst, og det ville "sømandsbossen" Preben Møller Hansen ikke være med til. Samme dag blev der derfor ført forhandlinger mellem de resterende parter i forlignsinstitutionen og da disse forhandlinger brød sammen, var konflikten en realitet. Den 18. august kl. 08.00 trådte konflikten i kraft. Kort før dette tidspunkt afsejlede "Kattegat" fra Grenaa mod Hundested, så begge færger kunne ligge oplagt der. Konflikten blev afsluttet 25. august ved indgreb fra Folketinget, og Jydsk Færgefart skønnede, at konflikten havde kostet 8-10 mill. kr. i mistet indtjening.

På et bestyrelsesmøde 6. oktober blev det vedtaget at udbyde "Kattegat" og "Lasse II" til salg for hver 55 mill. kr. Direktør Johan Otto Schmidt gav efterfølgende i en pressemeddelelse følgende ildevarslende udmelding: "Ethvert aktieselskab har nogle rammer. De må overholdes. Kan det ikke tjene penge må det realisere sin værdier!". Personalet på JKL var med denne udmelding bange for, at ledelsen efter salget af færgerne ville trække "Kalle III" væk fra overfarten og flytte den til Grenaa-Hundested for herefter definitivt at lukke JKL.

Fællestillidsmand Erik Sønderbro fra GHV gav efterfølgende udtryk for, at mange af Jydsk Færgefarts

problemer lå i, at man havde forkert færgemateriel til rådighed. Det var sjældent at GHV i weekenderne, var i stand til at overføre alle de ventende biler og på hverdagsafgangene kl. 19.00 fra Hundested, var der også kapacitetsproblemer. Han så derfor gerne, at "Kattegat" blev solgt og erstattet med "Kalle III", samtidig med at man anskaffede en decideret lastbilfærge til JKL, da der var et stort marked for fragt på denne rute. Som forholdene var, kunne hverken GHV eller JKL tage al den trafik de blev budt. Kun ved at flytte færgerne og skaffe nyt kunne problemerne løses.

Den 12. oktober havde Niels Hahn-Petersen med kort varsel indkaldt til bestyrelsesmøde, for at drøfte Jydsk Færgefart som helhed og JKL i særdeleshed. Indkaldelsen skyldtes en omtale i dagspressen om de private færgeselskabers anstrengte økonomi. Dette havde givet anledning til megen debat inden for rederierne og i offentligheden ført til, at der 14. oktober i Trafikudvalget ville blive rejst spørgsmål til formanden Otto Mørk om ruternes økonomi og om færgestrukturen på Kattegat.

Niels Hahn-Petersen kunne samtidig orientere om, at Jydsk Færgefarts drift i den senere tid havde været utilfredsstillende, og at det primært var JKL der bidrog til dette. Rederiet måtte derfor søge at afhænde færgerne "Kattegat" og "Lasse II" snarest muligt, med henblik på en lukning af JKL, og han anmodede om, at man straks traf endelig beslutning om dette. Mulighederne for et hurtigt salg af "Kattegat" og "Lasse II" var tilstede, idet der allerede var interesserede købere til et af skibene. Endelig afgørelse om salg kunne dog tidligst ventes i løbet af fire uger og han foreslog derfor, at lukning af JKL tidligst skulle ske 1. marts 1978. En lukning skulle alligevel ske med mindst tre måneders varsel, blandt andet af hensyn til selskabets kunder. Hahn-Petersen anså det for givet, at Grenaa-Hundested kunne bevares, men det ville kræve en strukturrationalisering inden for hele færgområdet på Kattegat. Både Mols-Linien og Jydsk Færgefart arbejdede med en stadig dårligere økonomi, og såfremt der ikke blev foretaget rationaliseringer, kunne resultatet blive, at begge rederier måtte give op inden for kort tid. Flere af bestyrelsesmedlemmerne var enige i, at JKL måtte lukke og man hurtigst muligt skulle overføre "Kalle III" til Grenaa-Hundested, idet der ville komme et kundefrafald på JKL når meddelelsen om lukning blev givet. Man måtte derfor koncentrere kræfterne om den rute, der skulle bestå. Bestyrelsens personalerepræsentant Tommy Dinesen fra Kalundborg var ikke uventet imod en lukning af JKL. Han fandt ikke, at alle muligheder for fortsat drift var blevet tilstrækkeligt undersøgt, herunder også



Sejlsplansfolder fra 1977. (Arkiv Jan Vinther Christensen).

muligheden for statsstøtte, alternativt at få staten til at overtage hele driften. Johan Otto Schmidt fandt dog, at man i denne sag måtte tænke rationelt, og Henning Thinggaard og Gunnar Clausen var også enige heri: JKL måtte nedlægges. Det blev derfor besluttet at sende et brev ud til medarbejderne med følgende ordlyd: ”På et møde onsdag den 12. oktober 1977, hvori hele bestyrelsen for Jydske Færgefart deltog, besluttedes det med samtlige stemmer undtagen medarbejderrepræsentanternes, at søge at afhænde færrerne *“Kattegat”* og *“Lasse II”* med henblik på en senere indstilling af driften Juelsminde-Kalundborg. Driften på denne linie vil blive opretholdt i hvert fald indtil 1. marts 1978, men vil i øvrigt blive indstillet efter et forudgående varsel på tre måneder. Jydske Færgefarts anden rute Grenaa-Hundested fortsætter uændret”. Den 13. oktober blev meddelelsen givet til personalet. Johan Otto Schmidt gav i forbindelse med orienteringen udtryk for, at JKL ville have trukket Grenaa-Hundested med ned, hvis man ikke havde truffet den triste beslutning.

Den 26. oktober blev fremtidsplanerne diskuteret i Jydske Færgefarts bestyrelse. Der var enighed om ikke at reducere driften på JKL, men fortsætte uændret så længe Helsingørfærgerne ikke var solgt. Med hensyn til tidspunktet for ombytning mellem *“Kalle III”* til GHL og *“Kattegat”* til JKL, ønskede Mauritsen, Molich, Thinggaard og Eriksen dette foretaget allerede 1. december 1977.

Forudsætningerne for budgettet 1978 blev gennemgået af direktør Johan Otto Schmidt, der understregede, at tallene kun måtte bruges som basisforudsætninger, idet der skulle udarbejdes konsekvensberegninger for lukningen af JKL pr. 1.

marts 1978, samt konsekvensberegninger for besejling af GHL med de to Tysklandsfærger. Hans forslag kunne dog ikke tiltrædes og i stedet blev det besluttet, at der skulle udarbejdes følgende budgetter: A: Besejling af GHL med to Tysklandsfærger og JKL med to Helsingørfærger, B: Besejling af GHL med to Tysklandsfærger, JKL med en Helsingørfærge og den anden Helsingørfærge solgt, C: Besejling af GHL med to Tysklandsfærger og en Helsingørfærge oplagt, D: Besejling af GHL med to Tysklandsfærger og to Helsingørfærger oplagt. Først når disse beregninger var klarlagt, ville man tage endelig stilling.

Niels Hahn-Petersen redegjorde på bestyrelsesmødet 7. december for de bestræbelser, der var gjort for at få solgt *“Kattegat”* og *“Lasse II”*, og nævnte i den forbindelse, at man også havde undersøgt markedet for et eventuelt salg af *“Kalle III”*. Hvis det ikke lykkedes at få solgt Helsingørfærgerne og derved få forbedret selskabets likviditet, ville man muligvis forsøge at afvikle gælden til moderselskabet Dansk-Fransk ved at få dem til at købe *“Kattegat”* og *“Lasse II”* i indeværende år. På mødet blev der også fremlagt budget med konsekvensberegninger over de forskellige besejlskombinationer med færgeomateriellet, som var vedtaget udarbejdet på sidste møde. Beregningerne viste klart, at hvis selskabet skulle være selvfinansierende i 1978, var eneste mulige alternativ besejling med en Tysklandsfærge og en Helsingørfærge.

På et nyt møde 16. december blev det endelig besluttet, at den nuværende færgefordeling skulle bibeholdes indtil *“Kattegat”* var solgt. GHL skulle herefter besejles med *“Djursland II”* og *“Lasse II”*, mens *“Kalle III”* skulle søges solgt.