



### Et 100 års jubilæum den 16.05.2017.

Den 16. maj 2017 kan Hundested – Rørvig overfarten se tilbage på 100 års sejlads på ruten.

Selve opstartsdatoen i 1917 har ikke kunnet spores, men det tidligere færageselskab har altid brugt datoen 16. maj til sine jubilæer. Så den vælger vi også.

Den korte afstand mellem kysterne i Isefjordens munding, og det almene behov for samfærdsel har været medvirkende til, at der i et vist omfang altid har været en søværts forbindelse mellem Rørvig og Halsnæs-kysten ved Lynæs / Hundested.

Blandt andet vides det, at Lynæs kro ved sin oprettelse i 1804 fik bevilling som færgekro.

Men i 1917 var der sket 2 ting, som hver for sig medvirkede til starten af en færgefart med mere faste afgangstider.

Den ene var, at 3 brødre fra en familie Nielsen i Rørvig i et par år havde haft udstykning af sommerhusgrunde fra familiens gårde på et areal ved Korshage nord for Rørvig.

Og den anden ting var, at jernbanen fra Hillerød i slutningen af 1916 blev ført frem til Hundested, og derved åbnede mulighed for at knytte en hurtigere forbindelse for det store kundeunderlag af købere og ejere til disse sommerhusgrunde, som hovedsageligt boede i Københavns området.

Sommerhuskunderne skulle nu blot sejles det sidste korte stykke over til Rørvig, så i 1917 købte brødrene Nielsen en nybygget passagermotorbåd fra Webers Værft i Svendborg. Den fik navnet "Korshage".



Passagerbåden "Korshage" ved Kulkajen i Hundested – motiv oprindelse ukendt -.

Den var 18 meter lang, 4,5 meter bred og forsynet med en 40 H.K. motor.

Den kunne medtage 140 passagerer, og havde plads til lidt rejsegods og cykler.

Båden blev indsat i sommermånederne, og sejlplanen passede med togets ankomst- og afgangstider i Hundested.

Den nye bådforbindelse blev hurtigt en succes, men snart dukkede også et andet nyt transportmiddel op, i stadig større tal, som der ikke var taget højde for i overfarten, det var personbilen.

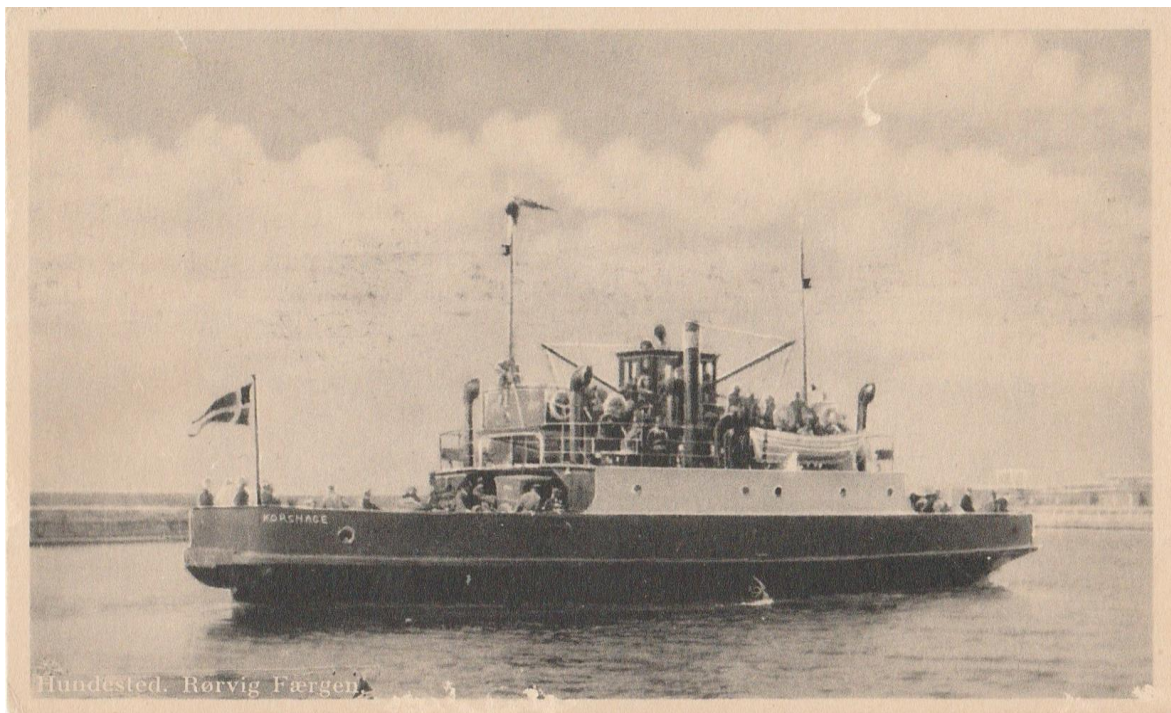
Så allerede i 1922 havde man forhandlinger med Motororganisationerne om indsættelse af en bilfærge. Hvilket man dog anså for lidt bekosteligt, med etablering af både færgelejer og bilramper i begge havnene.

Men efter at et konkurrerende fergeselskab med en ældre ombygget fragtbåd "Rigsø", som var sat i stand til at medtage 8 - 9 personbiler på dækket, også havde sejlet på overfarten i 1927, så brødrene Nielsen sig nødsaget til at handle hurtigt.

Overfarten kunne umuligt give trafikunderlag for to konkurrerende ruter, så efter langvarige forhandlinger med myndighederne i de to havne, om ret til sejladsen, trak det nye selskab sig ud af ruten imod en økonomisk kompensation.

Brødrene Nielsen fik derefter lavet eneretsaftaler om besejling af Rørvig og Hundested havne, og stiftede i 1928 aktieselskabet Korshage. Og straks derefter bestilte de en ny færge, en kombineret passager- og bilfærge på Frederikshavn Værft. Samtidig gik man også i gang med at etablere bilfærgelejer i de to havne.

Den 16. maj 1928 blev den nye færge indsat på ruten, og den arvede navnet "Korshage".



M/F "Korshage" ankommer Hundested Havn. Motiv - postkort fra C. Jensens Boghandel Hundested.

Det var en motorfærge på 105 Bruttotons, med en nyudviklet 150 hestes B.& W. motor, der kunne give færgen en fart på 9 knob.

Det var en såkaldt pendul-færge, det vil sige, at den havde skrue og ror i begge ender, således at man undgik at vende færgen ind og ud af havnen.

Den havde et gennemgående bildæk med plads til ca. 15 personbiler og op til 190 passagerer.

Selv under 2. verdenskrig blev færgeruten anset for så væsentlig for samfærdslen, at den blev holdt i gang, ved at få tildelt en, ganske vidst begrænset, ration dieselolie, så den kunne udføre et par dobbeltture om dagen.

Efter krigen kom der hurtigt gang i biltrafikken igen, så færgeselskabet havde fra starten af 1950-erne i en række år indchartret en lille ekstra færge "Koster" til hjælp i den travleste tid, så der kunne sejles med 2 færges i højsæsonen. Men i 1959 indsatte rederiet en ny færge "Skansehage" bygget på Holbæk Værft, så man nu havde 2 egne færges.

Den nye færge var en smule større end "Korshage", men også med plads til 14 – 15 biler og tilladelse til 190 passagerer.

Det specielle ved den nye færge var, at den var bygget med styrehuset ude i den ene side, det var af hensyn til, at den så bedre kunne medtage de stadig flere høje biler. Blandt andet de mange rejsende tivolier, som gæstede sommerlandets byfester, og som var hyppige kunder på færgerne.

At den også fik en lang og tro tjeneste på ruten ses af, at den først blev afhændet efter 55 års sejlads efteråret 2013.

I 1964, efter 34 års sejlads på ruten, blev gamle "Korshage" afløst af en ny navnesøster, den 3. færge på ruten med navnet "Korshage". Også den blev bygget på Holbæk Værft, og var i størrelse og lastekapacitet præcis som "Skansehage". Den nye "Korshage" havde dog igen fået styrehuset placeret højt over midten af færgen, og blev af den grund altid kaldt >den store færge< af passagererne.



"Skansehage" og "Korshage" i utallige møder gennem 20 år.

Fra midt i 60-erne med de store boom i sommerhusudbygningen i Odsherred og to årtier frem, er det sikkert disse to færges, der, som trofaste slidere i de travle sommermåneder på tur efter tur med fulde læs og ventende bilkøer ved færgelejerne, især huskes af lidt ældre færgeskud.

I 1980 efter godt 50 år med færgeruten i familien Nielsens regi skete der det, at familien i sin 3. generation ikke havde nogen, som havde lyst til at gå ind og drive selskabet videre.

Så 1. april 1980 blev der foretaget et generationsskifte, hvor 4 af færgeselskabets ansatte gik ind og købte ruten. Det kom der en del avisomtale ud af i sommeren 1980,

Blandt de nye færgeskudere var der blot enighed om, at man ikke, i anledning af den nye status, skulle få skibsredernykker, hver især skulle bare varetage sit hidtidige job i rederiet på linie med øvrige medarbejdere, så kunne det nok ikke gå helt galt, mente man.

Denne snusfornuftige indstilling gælder stadig, her 37 år efter, og er vel en af årsagerne til, at færgeselskabet fortsat har kunnet fremvise en god økonomisk drift.

I 1991, da et par af de 4 færgjeejere ønskede at træde ud på grund af pensionering m.v., blev der foretaget et nyt generationsskifte. Ved den lejlighed, 1. maj 1991, blev aktionærkredsen af medarbejdere udvidet til 10. Det var dog ikke noget, der var særligt synligt for udenforstående, da de nye aktionærer jo også blot passede deres hidtidige job i færgerne.

Ud over, at ejerkredsen alene bestod af medarbejderne, skete der også den omskiftelse, at det selskab, som tilbage i tiden blev stiftet af 3 brødre fra Rørvig, og i mange år blev ejet af mennesker med tilknytning til Rørvig-siden, var alle ejerne nu fra Hundested. Det bevirkede medfølgende, at Selskabet i 1995 fik hjemsted på havnen i Hundested.

Men tilbage til færgerne. I maj 1985 fik færgeselskabet et godt tilbud om at købe en brugt færge, som var blevet til overs på en rute Hov – Selvig (Jylland – Samsø). Det var ganske vidst en lidt ældre færge - bygget i 1955, men den havde en række fortrin, som gjorde den særdeles anvendelig på Hundested – Rørvig overfarten. For det første dobbelt så stort bildæk i forhold til de to andre færger og med plads til 20 – 21 biler, gode lyse saloner og øverst et stort soldæk til glæde for max. 190 passagerer. Så den blev hurtigt overtaget og døbt "Nakkehage".

Der skulle dog udføres en del ombygningsarbejde på færgen, for at få den til at passe i fæргеlejerne sammen med de mindre færger, men i august 1985 blev den indsat på ruten. Det var dog i starten ikke nogen ubetinget succes. Den både bredere og væsentlig tungere færge gav en del problemer med anløb af det gamle fæргеleje i Rørvig. Det gav mange tilskuere på kajen, grå hår til færgpersonalet, og buler og skrammer på havneværkerne.

Så da sommersæsonen var overstået, blev der taget kontakt til Nykøbing – Rørvig kommune, som havnen sorterer under.

Det resulterede i, at færgeselskabets problemer vedrørende anløb blev vurderet, og i løbet af rekordtid var der gang en total fornyelse, såvel af fæргеlejet som af hele det område af havnen, hvor færgeselskabet residerer. Endvidere en uddybning både af færgenhavn og indsejling, hvilket også bidrog til at forbedre færgens manøvrevevne betydeligt.

I Hundested var der samme problem, med at fæргеlejet var for småt, men her var der mulighed for en anden løsning, nemlig at overtage et tidligere Grenå-færge leje, lige ved siden af færgens opmarchplads, hvori færgen passede Perfekt.



Da 3 færger på overfarten, især med "Nakkehage"s ekstra kapacitet, ikke var driftsmæssigt berettiget, måtte man se sig om efter enten et salg, eller en anden anvendelse for en af de mindre færger.

Så det gav mulighed for at reagere på en del forespørgsler, om udlejning af en færge til udflugter for foreninger og firmaer m.v.

Det blev færgeren "Korshage", der efter en lettere ombygning med tag over bildækket, blev sat ind som udflugtsbåd.

Efter en forsigtig start i sommeren 86, kom der for alvor gang i udlejningerne i 1987, både til firmaer og foreninger med spise- og musikture, men i høj grad også på heldags "krydstogter" i samarbejde med Fjordlandets Turistforeninger gennem både Roskilde Fjord og Isefjorden og med nogle indlagte timers stop i Roskilde og på Orø til at få en landlov for sightseeing.



"Korshage" på tur til Roskilde ca. 1993.

Denne "Krydstogts"-periode varede indtil 1995, hvor færgeselskabet fik et salgstilbud på færgeren "Korshage", som vi sagde ja til.

De to andre færger havde i samme periode måtte slide i det hjemme på færgeruten. Men her var der dog også gode takter, i 1990 måtte vi have hele sejlsplanen op til nytænkning.

I hele Færgeselskabets levetid har der altid været lagt stor vægt på, at færgetiderne i Hundested skal korrespondere med Hillerød-togets tider. Men i 1989 havde Banen indført faste minuttal for deres køretider, så det blev lidt af en udfordring for Færgeselskabet. Faste afgangstider havde vi forinden selv haft oppe til vurdering, da en anden af vores samarbejds-partnere, nemlig Mols-Linien, også sejlede i fast timeplan.

Nu så vi altså en mulighed for at slå to fluer med et smæk ved at indføre fast timeplan. Vi var dog klar over, at der så skulle laves en betydelig opstramning af sejlsplanen, først og fremmest ved tidsforbruget i havn, da overfartstiden på 25 minutter ikke kunne reduceres af betydning med de daværende færger, så havneopholdet skulle klares på 5 minutter.

Men med en effektivisering af billetsalget, bl.a. indførsel af drive-in på kajen, så billetterne er solgt og bilerne klar til ombordkørsel allerede ved færgens ankomst, og flere andre tiltag er det lykkedes over al måde.

Og det gav en færgeplan der var meget let at forstå og huske. Afgang på samme minuttal hele året rundt.

Sejlsadsen blev udført af færgerne "Skansenhage" og "Nakkehage". På grund af deres forskellige størrelser var det et meget fleksibelt makkerpar, som dækkede behovet for en passende færge-kapacitet året rundt.

Men i 2006, 15 år efter generationsskiftet i 91 havde vi problemet igen. Nu var det næste hold medarbejder-aktionærer også blevet ældre, vi var af forskellige årsager undervejs blevet decimeret til 6, hvoraf de 5 havde nået en alder mellem 60 og 65 år.

Desuden var spørgsmålet om en ny færge til ruten også ved at være meget relevant, og der følte man, at vi havde alderen imod os.

Så ved rederiets generalforsamling i efteråret 2005 kom spørgsmålet igen frem, først at finde en udvej for et generationsskifte, alle var enige om, at det igen skulle holdes indenfor den nuværende medarbejderkreds.

Dernæst at finde et godt emne til ny overfartsleder. Overfartslederen blev fundet i den sædvanlige Hundested – Rørvig - way, ikke noget med dyre ansættelsesbureauer eller store annoncer i Børsen. Bestyrelsen satte sig sammen og gennemgik alle de mulige emner, vi kunne komme i tanke om inden for aldersgruppen 40+.

Samtidig skulle det helst være en sømand, som kunne gå ind og afløse en skipper i en snæver vending, så der var nok ikke meget nytænkning i jobbeskrivelsen. Men det korte i det lange, vores bestyrelsesformand kendte og havde sejlet sammen med en yngre styrmand i Grenå-færgen, som nu sejlede på Mols-færgen, det var én der var noget "drev" i, han var heller ikke bange for at tage fri nogle måneder fra færgejobbet og prøve andre udfordringer. Han kunne være et særdeles godt emne.

Så formanden tog til Ebeltoft og fik en kop 10-kaffe og en snak med emnet. Der var ingen løfter om guld og grønne skove, men i hvert tilfælde kom han til Hundested, fik en snak med bestyrelsen og hørte lidt på, om det kunne være fremtiden, efter lidt betænkningstid sagde Bo Andersen ja.

En model for en ny ejerkreds blev drøftet på generalforsamlingen, 10 ejere var på mange måder helt fint, men det måtte erkendes, at der også var ulemper. F.eks. havde de eksisterende mange ejere i 1995 været ret handlingslammet i forhold til investeringer i en udbudt nyere færge. Der var altid været nogle, der følte at deres tid før pensionen var for kort til at de turde binde an med så store investeringer.

Så modellen for at tage nye ejere ind var klar, ingen nye over 50 år, og så skulle der satses på medarbejdere, der var fremsynede og entreprenante. Så det endte med, at den gamle bestyrelse håndplukkede nogle potentielle emner blandt medarbejderne, den ene var naturligvis overfartslederen.

4 blev samlet - til et par strategimøder med bestyrelsen og en revisor, og én sprang da hurtigt fra. Da man følte, at 3 alligevel var for tyndt, indvilligede en af de ældre i, at lade sine aktiver blive stående i det nye selskab og midlertidigt fortsætte som aktionær.

Efterfølgende har vi desværre måttet se, at én af de nye ejere, den yngste faktisk, ønskede at søge nye græsgange, så ham har vi været nødsaget til at købe ud. Desuden er den midlertidige ældre aktionær nu også - i 2015 - købt ud, men sidder stadig som medlem af bestyrelsen i rederiet.

I jubilæumsåret består ejerkredsen derfor blot af Bestyrelsesformand Kennie Kjeldsen og overfartslederen Bo Andersen.

Den nye ejerkreds fra 2006 fik en rigtig god start med nogle flotte regnskabsår i 2006, 07 og 08, inden den økonomiske krise satte ind i efteråret 2008.

Alligevel var man helt på det rene med, at fremtiden for overfarten krævede en ny/nyere færge. Markedet for bedre brugte færger blev holdt under observation, men det var ikke muligt at finde et passende emne.

Derfor gik man også ind i undersøgelser af, hvad en nybygget færge kunne anskaffes for. Efter forhåndstilsagn til finansiering fra Dansk Skibskredit og egen Bank gik færgen i licitation på primært danske værfter. Men pludselig – midt i forhandlingerne - sprang Dansk Skibskredit fra og ville ikke være med længere. Prisen var for høj og man kunne desuden se spæde tegn på en truende finanskrise udsprunget af boligmarkedet i USA.

Projektet måtte derfor henlægges i skuffen og afvente bedre tider. Vi kunne i rederiet se med stigende bekymring på, at M/F Skansehage var ved at være godt udtjent og fortjente at gå på pension. Kom vi ikke videre med vores nye færgeprojekt kunne det i værste fald, ende med rutens nedlæggelse - i hvert tilfælde i vores regi.

Vi allierede os derfor med Maersk Broker, som begyndte at kigge efter værfter ude i Fjernøsten for at matche en pris som kunne finansieres på daværende tidspunkt. Maersk Broker søgte primært efter byggeværfter i Kina og Vietnam.

I rederiet fik vi en dag telefonopringning fra en maskinmester fra Ærøfærgerne, som overfartslederen havde været på kursus med 4 år tidligere. Han spurgte til, om vi nogensinde havde overvejet at få den bygget i Bangladesh. Vi spildte alle formiddagskaffen til dette spørgsmål og svarede, om ikke dette var et sted hvor man sejlede udtjente gamle DSB færger op på standen til ophugning? Men han insisterede på, at der var en spændende og spirende værftsindustri derude.

Han fik vores specifikation og indhentede en prisindikation på en ny færge. Med dette i hånden gik vi i banken og fik et forhåndstilsagn. Herefter rejste vi til Dhaka og besigtige 5 skibsværfter. Her faldt vi over et værft, som vi følte os sikre på kunne løfte opgaven. Vi drøftede ved hjemkomsten det hele med bank og advokat og endte med at besøge endnu et skibsværft derude, nemlig Western Marine Shipyard i Chittagong. Dette skibsværft var helt klart det bedste og vi endte med at kontrahere færgen her.

Kølen blev lagt den 11. januar 2011 og vi fik skibet leveret den. 28. februar 2013. Herefter blev den transporteret på Heavylift skibet Baltic Winter fra Bangladesh til reden ved Hundested, ca. 5 sømil ude i Kattegat den 14. april 2013. Vi sejlede selv skibet ind til Hundested sidst på dagen til en festlig modtagelse af ca. 500 ventende gæster på kajen.



Levering af ét stk. ny færge "Isefjord" på reden i Hundested den 14. april 2013.

Efter klargøring og endelig godkendelse af Søfartsstyrelsen blev M/F "Isefjord" indsat på ruten den 17. maj 2013. Forinden var der blevet etableret nye færgelejer i Hundested og Rørvig samt ombygning af Nakkehages skibsramp.

Rederiet står således i dag godt rustet til at betjene ruten ud i en spændende fremtid, som et af Danmarks få private rederier.



M/F "Isefjord" anløber Hundested Havn i flot sommervejr

**Hundested-Rørvig  
Færefart i 100 år  
1917 - 2017**