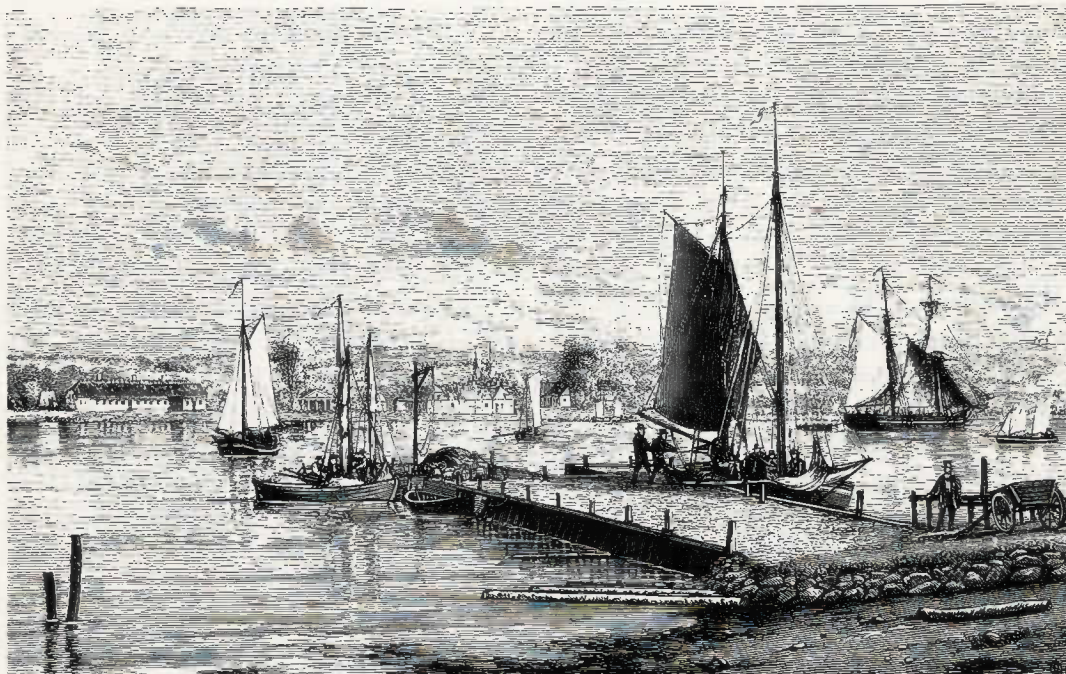


Vindeby-Svendborg Færgeriet

En historisk skitse ved 25-året for dets ophør

Af Erik Møller Nielsen



Svendborg-Vindeby færgeriet, som det tog sig ud i 1870 – få år før dampfærgen ændrede forholdene. I det fjerne ved Vindeby færgebro ses to firkantede smakkesejl. Ved Svendborg færgebro forrest i billedet ses den store færg; den kunne tage et par vogne, når hestene var fraspændt; en hest er ved at blive trukket fra borde. Færgeriet rådede over seks fartøjer, og de fleste på billedet, der enten er fortøjet eller på vej tværs over, er færger. På broen venter manden med trækvognen, klar til at »litse« passagerernes gods til byen. (Tegning af Carl Baagøe).

For et kvart århundrede siden blev broen åbnet. Derved imødekom man bilismen og nutiden, men sendte – med et klip – den gamle færgefart over i historien.

Denne »færgefartens historie« har to grene, nemlig en rent fysisk beskrivelse af

færgeriet og en beskrivelse af den administrative styring gennem tiden.

Omkring disse to grene væver sig anekdoterne om livet og dagligdagen med færgeriet. Det egentlige tab for Tåsinge var dette daglige liv, for de få minutters sejltid

– og ventetiden – var en stabil del af øens informationsnet; færgeriet var den flaskehals, hvorigennem alt måtte presses.

Anekdoterne lader vi hvile her, – lige bortset fra en enkelt: Omkring 1920 var folk blevet foruroliget over, at en storm havde presset så meget vand ud af Sundet, at Vindebyfærgeren ikke kunne gå over på grund af lavvande; et barn opsummerede i sin skolestil situationen således: »... hvis vi ikke havde Vandet, kunde vi ikke komme over til Øerne«. Med denne dybe sandhed i baghovedet ser vi herefter på færgeriet som en institution, der har mange år på bagen. Det var muligvis Danmarks ældste færgeri – så længe det eksisterede.

Færgeriet i gamle dage

Færgefarten i Danmark har fra gammel tid nydt bevågenhed – først fra kongens, dernæst fra postvæsenets side. Alt grundet færgestedernes iboende tilbøjelighed til at forsinke trafikken.

I et forsøg på at sikre en vis kontrol med færgestederne privilegerede man dem, d.v.s. at en lokal person fik eneretten til indtægterne ved et givet færgeri; med truslen om fortabelse af privilegiet forlangte man til gengæld en vis standard. Denne var nedfældet i regler, hvoraf vi kender to fra henholdsvis 1811 og 1873.

Ved slutningen af 1700-tallet var der i hele landet ca. 20 færgesteder, men flere kom til indtil ca. 1850. Alle disse var enten privilegerede eller ejet af postvæsenet. Privilegiets nærmere indhold var fastlagt i 1820, bl.a. at eneretten til færgeoverfart var udstrakt til 1 mil på hver side af færgebroen.

Til færgerierne var udlagt et jordstykke fritaget for hartkornsafgift. Provenuet skulle dække vedligeholdelse af færgeomateriellet. Denne ordning bortfaldt i 1850 og erstattedes vistnok af et tilskud.

Færgestederne var af forskellig vigtighed. De vigtigste var Storebælt og Lillebælt; men også Gedser/Tyskland og Helsingør/Sverige var vigtige. Vindeby-Svendborg overfarten rangerede et sted midt i, for den var nok af stor betydning for Tåsinge, men også af international betydning; rejsende fra Skandinavien og København til Slesvig-Holsten benyttede den lige linie over Svendborg-Tåsinge og Langeland.

Til kontrol af færgestedernes materiel havde den lokale politimester til opgave hvert år at undersøge og indberette til Amtet. Amtet indberettede til postvæsenet (Generalpostdirectionen), der så via lovgivningen tog de fornødne skridt.

I dette overordnede og landsomfattende system var Vindeby-Svendborg færgeriet indpasset.

Privilegie og færgefæste

Privilegiet var givet til Stamhusbesidderen (baronen) på Tåsinge. Han havde siden gammel tid været ejer af alle færgerier på øen. Ejerskabet indbefattede færgefartøjerne, broerne og færgegårdene på begge sider, og ikke mindst – indtægterne. Ejeren havde vedligeholdelsespligten og retten til at ansætte de to færgemænd. Disse var fæstere (forpagtere) af færgegårdene og den tilhørende jord. Færgefæsterne ansatte de såkaldte færgekarle, sædvanligvis to på hvert færgested.

Efter 1873 foreskrev myndighederne desuden en »maskinist«. Navne og oplysninger om færgemændene, en »kongerække«, foreligger for de svendborgensiske, medens den fulde række for Vindebyfæsterne må rekonstrueres – om muligt. I Svendborg var der fra 1673-1926 ialt otte færgefæstere, der i gennemsnit sad i ca. 32 år. Den sidste var dog »færgeenke« efter Carl Baagøe.

Et vist indtryk af økonomien i færgeriet kan fås ud fra købsprisen på et fæste. Herom foreligger enkelte oplysninger.

»Svendborg Amtstidende« citerer i 1852 »Svendborg Avis« og meddeler, at færgeenken madam Schultz er død, og at færgefæstet nu ønskes besat. Det foregik som en »fæsteauktion«, hvor den heldige blev reb-slager Carl Baagøe. Det kostede ham 8.100 Rigsbankdaler, og for denne relativt store sum fik han færgestedet »Constantia« (der lå på Svendborg købstads grund, men tilhørte »Stamhuset Thorseng«) med tilhørende færgeret og et jordstykke. Avisen oplyser i øvrigt, at fæsteprisen kunne løbe op til 13.000 Rigsbankdaler.

For Vindeby foreligger, at færgemanden indtil 1888 hed Lars Møller. En slægtning, Rasmus W. Møller, overtog da fæstet incl. 40 tdr. land – for 40.000 kr.

Disse få tal fortæller, at der skulle et relativt stort beløb til at overtage et færgested; man tør vel slutte, at overskuddet, efter fæsteafgiftens erlæggelse, har været en satsning værd.

Reglementet

Til at kontrollere, om færgeriet blev drevet efter forskriften, nævner postvæsenets regulativ for 1811, at selvsamme regulativ skulle ligge fremme i færgegårdens »aftrædelsesrum« (venterum) således, at »det kan komme til de Rejsendes Kundskab«. Denne ordning satte en klemme på færgekarlenes hang til, til tider, at opføre sig mere lokalt end internationalt – overfor de rejsende. I reglementet af 1873 er indbygget en lignende klemme i skikkelse af en autoriseret »dagbog« fremlagt i færgegårdene, hvori de rejsende kunne rise eller rose færgeriet. Dagbøgerne skulle årligt afleveres til myndighederne.

I 1811 foreskrev postvæsenet for Vinde-

by-Svendborg færgeriet, at det skulle have følgende fartøjer:

Ved Vindeby:

En stor færge, som hidtil.

En sejlbåd for 10-12 personer.

En let rojolle.

Ved Svendborg:

En »mellembåd« for 30 personer.

En mindre jolle for 10-12 personer.

En let rojolle.

Hovedfærgen havde hjemme i Vindeby, hvorfra den måtte tilkaldes. Denne »Børth«, som færgerne tidligere blev betegnet, kunne tage 2 store vogne med 2 heste forspændt samt »tilbehør«; vognfærgen var sandsynligvis af jagttypen med 1 mast, muligvis en 2-mastet galease. I 1868 hed dette fartøj »Maria«, men hvor gammelt det da var, eller hvordan det var indrettet, vides ikke.

Stormvejr i 1858

Den før omtalte færgemand Baagøe i Svendborg var i sommeren 1858 part i en avispolemik, der taler sit eget sprog om forholdene i færgeriet. Det begyndte alt sammen med et stormvejr, som den 25. juli hindrede al sejlads.

En del indskrevne passagerer til damperen Nyborg-Svendborg-Rudkøbing var strandet i Svendborg. De bad nu færgemanden om at blive sejlet til Rudkøbing. Baagøe afslog med begrundelsen, at to af hans færgebåde tidligere havde måttet vende om halvt over Svendborgsund »tildeels fyldte med Vand«, og at den store båd heller ikke kunne gå ud grundet bølgegang og lavvande. Netop da ankom gennem skumsprøjtet en båd fra Rudkøbing. Det var »Postcontrahent« Hoff's raske søfolk, der, »uagtet Baaden maatte gaae med 2

fuldtrebede Smakker«, kort efter returnerede til Rudkøbing med de strandede passagerer. Postbåden gjorde for alles åsyn netop det, som Svendborg færgevæsen ikke mente at kunne.

Redaktøren af »Langelands Avis«, der tidligere havde fægtet mod Svendborg færgeri, fik fat i historien og afæsker færgemanden en forklaring. Og færgemand Baagø bider fra sig. Han kaster skylden på færgævæsenet som helhed: Det er ikke hans fartøjer eller materiel, der er årsag, for alt er i den gode stand, som det årlige tilsyn forlanger. Derimod har ejeren »Hr. Kammerherre Juel-Brockdorff«, trods flere påtaler fra tilsynet, ikke opmudret færgeløbet. En mudderbanke ud for færgebroen kaldet »Baasegrund« forhindrer derfor ved lavvande, og som her ved storm, den store båd i at gå ud.

Redaktøren af »Svendborg Avis« kommenterer sagen i sine spalter og hævder at gøre det på »offentlighedens vegne«. Om det »Monopoliserede« færgeri under stamhuset Thorseng siger han, at det »under de nuværende Communicationsforhold kun er en trykkende Byrde for Publikum, uden at yde anden Fordeel end en klækkelig Indtægt for dets Eier«. Med denne uærbødige salut slutter sagen såvidt vides; men man forstår, at der murrede en vis utilfredshed med overfarten, og som sådan har vi her begyndelsen til den forbedring af færgeriet, der skete med indførelsen af dampkraften i 1873.

Sejlfærgerne opgives

Parterne, der fandt sammen om en bedre færgeforbindelse, var ejeren, kommunen, amtet og postvæsenet. Det sidste havde i 1851 åbnet et brevsamlingssted i Vindeby og så gerne en stabil forbindelse.

En rolle spillede det også, at administrationen af de privilegerede færgesteder i

1871 overgik fra postvæsenet til indenrigsministeriet.

Disse dannede i efteråret en kommission eller arbejdsgruppe, der fastlagde principperne for det kommende dampdrevne eller mekaniserede færgeri. Til forskel fra de nuværende forhold ville man have »faste afgangstider« og en lettere adgang til færgeren for køretøjer. Det sidste skulle ske ved »bevægeligt dæk« (en klap) samt broklapper i land. Dernæst skulle færgeren have en kapacitet på 3-4 forspændte vogne, d.v.s. ca. det dobbelte af sejlfærgens.

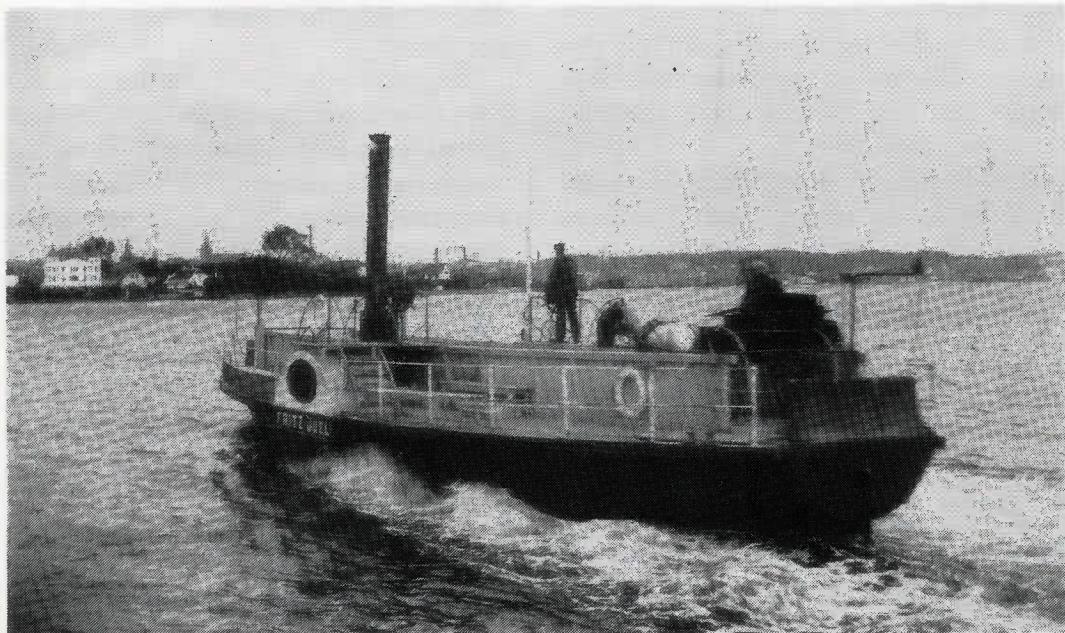
Arbejdsgruppen bestemte også udgiftsfordelingen og den endelige udgift for ejeren: 18.000 Rigsdaler for broklapperne (langt mere end beregnet), samt 2.000 af færgens endelige pris på 15.500. Amt, kommune og postvæsen betalte resten af færgeprisen.

Der var ingen tvivl om, at det velrenommerede værft Burmeister & Wain i København skulle bygge dampfærgeren.

»Fritz Juel«

Færgeren, der ankom 2. marts 1873 til Svendborg, ført af Lars Larsen, senere navnkundig som »Færgelars«, hvis kommando til maskinen »slav bak« gik i folkemunde. Færgeren, der bar navnet »Fritz Juel«, var ikke særlig køn men et stort fremskridt, fandt samtiden. Den havde et gennemgående dæk midtskibs til den kørende trafik eller til 25 kreaturer. Dertil 200 passagerer, hvoraf de 20 kunne få plads i kahytten under dæk. I hver side fandtes en lille ophøjet bro med rat og talerør ned til maskinen; en dristig drengestreg bestod i at snige sig til at brøle »slav bak« ned gennem røret – midt ude i sundet.

»Fritz Juel« var ca. 18 meter lang og ca. 4 meter bred på skroget, hertil kom hjulkasserne. »Fritz Juel« betjente overfarten uden uheld fra 1873 til 1926. Den havde en



»Fritz Juel« på vej mod Svendborgs færgeløje, der ses lige under de to kirketårne. Billedet giver et godt indtryk af dæksindretningen m.m. Gående passagerer måtte finde sig en plads udenfor vogn- og kreaturbarrieren, d.v.s. dækspladsen omkring hjulkasserne, eller i den lille kabyt, hvis skylight skimtes under bænken. (Svendborg & Omegns Museum).

motorbåd, »Hertha«, til afløser, når kedlen skulle renses med 2-4 ugers mellemrum og til naturene.

Efter 1926 blev dampfærgen reservefærgen, når motorfærgen dokede. Under krigen 1940-45 fik den en genkomst på sundet grundet dens krigsegnede brændsel. Man forsøgte sig en enkelt gang med tørv som brændsel, men det kunne ikke sætte tryk nok på kedlen til den i forvejen ikke overdimensionerede maskine.

I mange af dens aktive år var den et sejlene museumsstykke, og den var en tid Danmarks ældste dampfærgen. Dens sidste år randt således: Efter indsatsen under krigen blev den købt af Svendborg Skibsværft. Dens tilsynsbog er signeret dér første gang 1. februar 1949. Samtidig blev maskinen udtaget, for den ville B & W gerne have til sit museum. Den var også værd at gemme, for den havde fungeret i 75

år – vistnok uden større reparation end en ny krumtap i 1919.

På værftet tjente den som lægter, men kedlen (fra 1891) var i brug, for den er blevet rensset sidste gang 1958. Værftet brugte »Fritz Juel« til 1970, hvor resterne blev ophugget. Det var da tæt ved 100 år siden, at den var blevet sammennittet. Forklaringen på den høje alder er materialet jern, – det korroderer ikke så hurtigt, eller villigt, som moderne stål.

Efter 40 til 50 års drift var dampfærgens tid ovre. Der var dels ikke meget plads ombord, og dels var den dyr i brændsel og ikke særlig hurtig. Dens sidste kraftanstrengelse var at sætte 16 biler over på to timer! En ny drivkraft spøjte; det var dieselmotoren. Den var billigere i drift og hurtigere at starte op. Kort sagt: Man stilede mod at blive motoriseret.

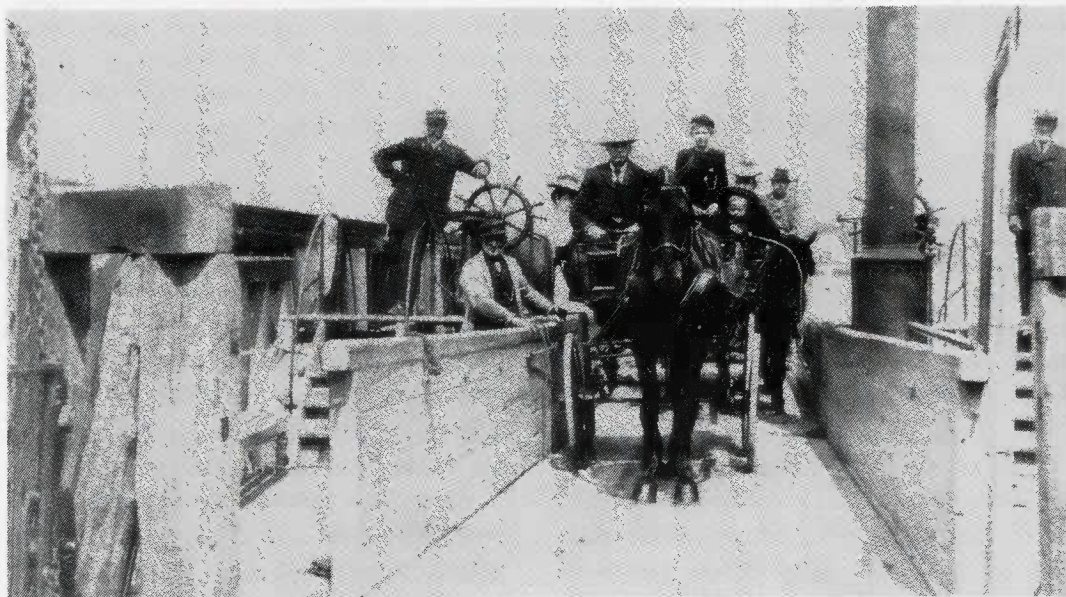
Færgefæstet afløses

Motor-æraen blev indledt i 1926 med færgen »Taasinge«. Men først blev selve organisationen, der drev færgeriet, moderniseret. Det skete ved, at kommunerne Bregninge, Bjerreby, Landet og Svendborg dannede et interessentselskab med formålet at drive færgesfart mellem Fyn og Tåsinge. Dette selskab købte 1. april 1926 færgprivilegiet af baronen på Valdemars Slot. De to fæstekontrakter med Møller's og Baagøe's enker, færgen »Fritz Juel«, færgeljerne, tilbehøret såsom kulhus m.v. samt dampskibsbroen i Troense, alt dette blev nu det kommunale selskabs ejendom. Prisen var 115.000 kr.

Ejerens gamle ret til fri befordring over sundet beholdt han for sig og sit gods, dog mod at denne rettighed kunne afløses med kr. 100.000.

Motorfærgerne

Som nævnt blev selskabets første opgave at bygge den første motorfærg. Den blev bygget af skibsbygmester J. Ring Andersen. Materialet var træ, hovedsageligt eg og bøg. Den blev søsat maj 1926 og havde plads til 10 biler mod dampfærgens 3-4 køretøjer, et resultat opnået ved en ny måde at opbygge overskibet på: Dækket gik ud i næsten fuld skrogbredde. Yderst i hver side var smalle læ for passagererne, der i magsvejrer kunne entre »promenadedækket« og herfra en kort stund nyde udsigten over Svendborgsunds vande. Denne færgopbygning fra 1926 blev skole for alle senere småfærger. Samtidig med »Taasinge« lod man to store motorbåde bygge hos den dygtige bådebygger Dyhr i Lundby. De hed »Kaia« og »Ellen« og tog sig af natoverfarter og tjente som reserver.



»Fritz Juel« ca. 1910. – Således så dampfærgen ud, set fra brugernes synsvinkel. Færgens midte var afgrænset af to solide tømmerbarrierer. Her var plads til 2-3 vogne eller til 25 tøjrede kreaturer. Ovenpå hjulkasserne ses de to rat med deres solide snekkedrev til rorene. Maskinen blev kommanderet gennem et talerør ved hvert rat. Færgen havde tre besætningsmedlemmer: Maskinmester Larsen, styrmand Thygesen og matrosen, hvis navn er ukendt. Forrest i billedet skimtes kædebejset til broklappen i land. (Svendborg & Omegns Museum).



»Taasinge«, bygget 1926, var den første motorfærge og den første træbyggede færge siden sejlfergernes ophør i 1873. Den var samtidig den første med glat dæk i næsten fuld skibsbredde, d.v.s. uden barriererne mod kreaturer og heste midtskibs. Over det brede dæk skræver et tovejs styrehus med god oversigt. Denne indretning af småfærger blev model for mange senere småfærger; om bygmesteren, Ring Andersen, har lånt denne ide eller selv har udviklet den vides ikke. »Taasinge« var bygget af træ og havde plads til 10 biler. Den var 76 fod lang og havde en 150 HK Holeby motor. I 1964 blev den solgt til Årøsund overfarten i Lillebælt. (Svendborg & Omegns Museum).

Et intermezzo i udviklingen var det endelige opgør med den overleverede rest af middelalderens færgeri-organisation. Privilegiets fæstere, som de fire kommuner havde fået med i købet i 1926, blev »afskaffet« og sat på pension. De fik et éngangsbeløb på 6.000 kr. samt et årligt beløb på 16.000 kr. »så længe de levede«.

»Taasinge« klarede trafikken i henvend 20 år. Til sidst sejlede den hvert kvarter, men det var ikke nok til at holde køerne af rullende materiel stangen. Så kort efter krigens ophør bad man atter Ring Andersens værft om et projekt til en færge. Projektet blev forelagt det fælleskommunale færgeudvalg og godkendt, og i 1947 løb den anden motorfærge i vandet. Den var

stort set mage til »Taasinge«, men lidt større, og fik navnet »Svendborgsund«. De to motorfærger klarede overfarten indtil 1954, hvor den tredje motorfærge blev sat i fart. Den kom med en nostalgisk tåre til at bære navnet »Fritz Juel«. Om man havde troet, at det blev den sidste nybygning – og derfor skulle slutte rækken – vides ikke. Den var noget større end forgængerne, 21 meter, og kunne laste 21 biler. Den var som de to foregående bygget af træ på Ring Andersens værft.

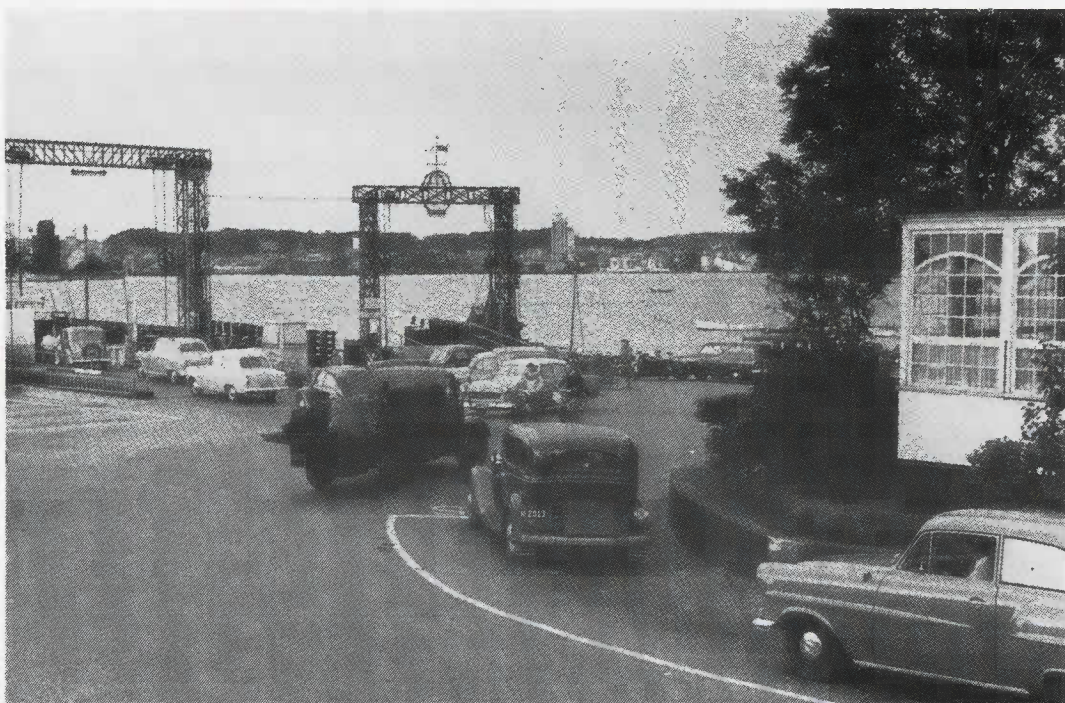
Bilisme

Samfundet udviklede sig. 50'ernes og 60'ernes vækst fyldte vejene op med biler af

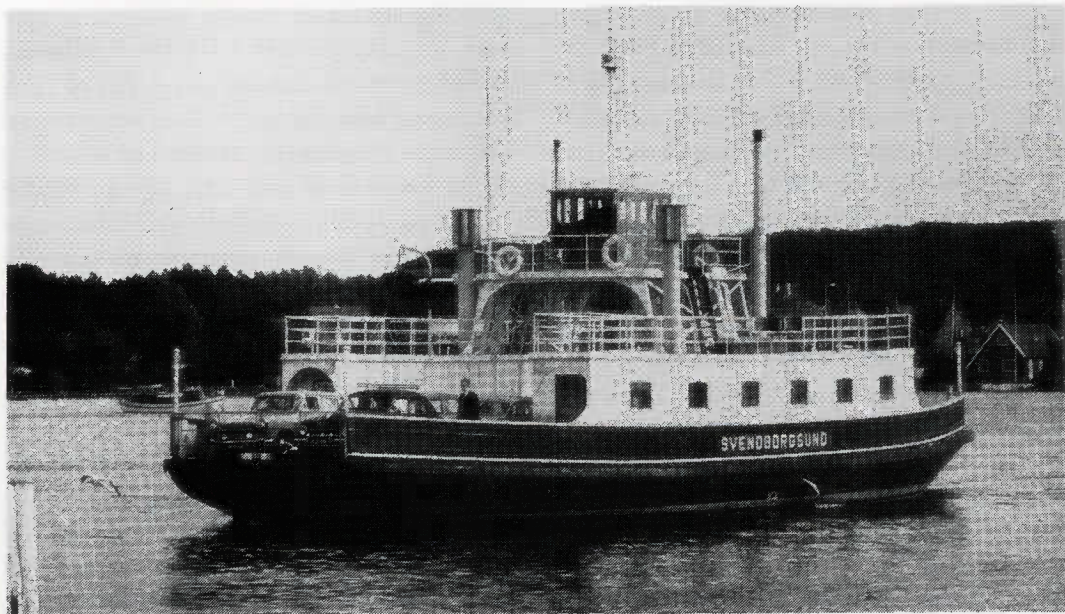
enhver art og størrelse. Da dæmningen, der forbinder Siø og Tåsinge, i 1960 åbnede, og broen fra Siø til Langeland få år senere også åbnede, og Sydfyenske Dampskibsselskab samtidig indstillede sin rute til Rudkøbing, var der kun landevejen til Vindeby tilbage. Her kørte man iflg. overfartsleder V. Lund væddeløb tværs over Tåsinge for at nå først frem til Vindeby. Kort sagt: Biltrafikken steg til umulige højder, og køerne af ventende biler var i 50'erne – især om sommeren – kilometerlang på begge sider af færgeløbet.

Færgedvalget søgte i den situation efter et værft, indenlandsk eller udenlandsk, der kunne levere en færge hæsblæsende hurtigt. En mægler i Svendborg fandt frem til det tyske »Husumer Schiffswerft«. Dette leverede i 1962 den første stålbyggede færge til overfarten. Den hed »Braten« og

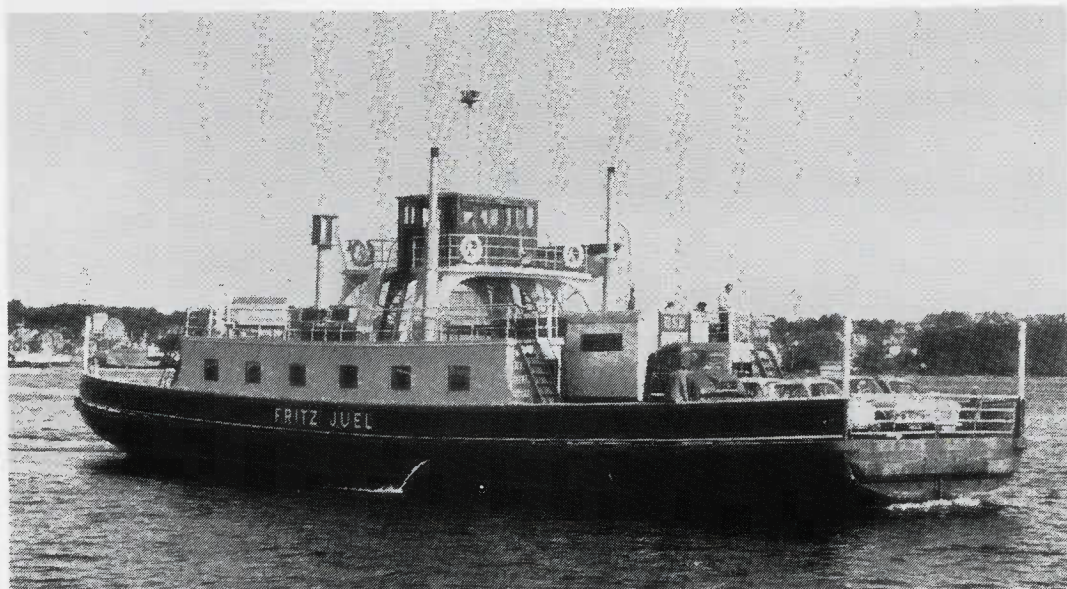
adskilte sig fra de øvrige moderne færger ved, at passagerlæet i styrbord side var borte, hvorved dækket gav plads til flere biler; især blev det ved velkomsttalerne til »Braten« fremhævet, at der kunne stå to store hølæs side om side, og så var der endda plads til en »småbil« ved siden; man havde taget konsekvensen af den stigende biltrafik og ladet bygge en decideret bilfærge. »Braten« kostede 1 mill. kr., den hidtil dyreste. I 1964 solgtes den første motorfærge »Taasinge«, som da var 38 år gammel. Derved mistede man dens 10 bilers-kapacitet. Dette havde »Braten« måske nok kunnet opveje med ekstra ture, men ikke at bilismen steg med ekspresfart. Et af udvalgsmedlemmerne ytrede ved dens ankomst, at han håbede, den fik en kort levetid, for nu måtte broen snart komme. I mellemtiden havde Svendborg



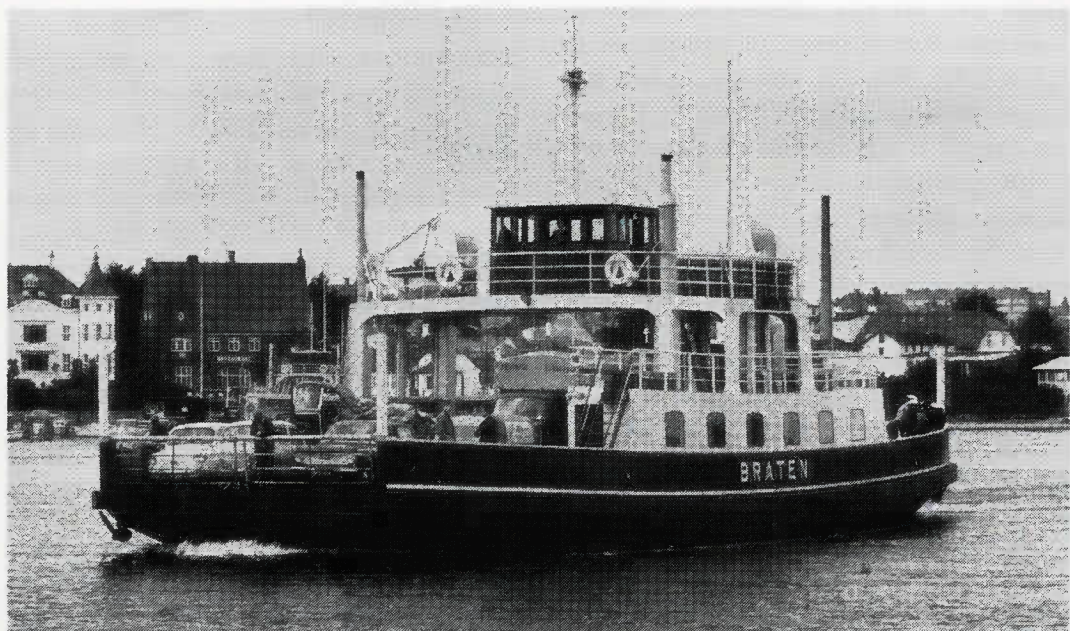
Et skønsomt udvalg af biltyper fra køen ved Vindeby-færgen, få år før broarbejdet startede. Køerne kunne være kilometerlange om sommeren. (Svendborg & Omegns Museum).



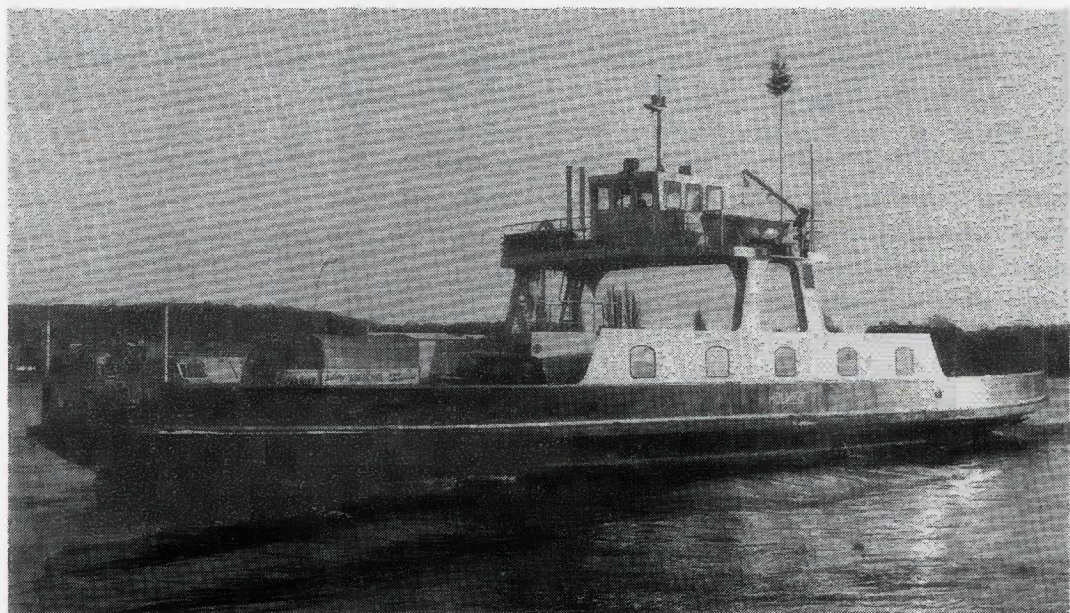
»Svendborgsund«, søsat maj 1947 fra Ring Andersens værft. Den var bygget af træ, var 91 fod lang og havde en 200 HK 4 cyl. B&W motor, som gav en max. fart på ca. 8 knob. Den kunne tage 300 passagerer og 12 biler. Færgen var den hidtil mest komfortable med en opvarmet passagerkahyt samt pæne kamre, en messe og vaskerum for det mandskab, der havde nattevagten; færgen kunne tilkaldes via telefonnummeret 596 – mod 10 til 15 kr. i ekstragebyr. Færgen blev solgt i 1965 til Udbyhøj-overfarten på Randers Fjord.



»Fritz Juel«. Den anden færgе med dette navn, og færgeriets tredje motorfærgе. Den blev søsat i juni 1954 fra Ring Andersens værft og var bygget af træ. Den havde plads til 21 biler, var 107 fod lang og havde en 405 HK motor. Efter færgeriets ophør i 1966 blev den solgt til Færøerne, men få år senere vendte den tilbage til Danmark – til overfarten Ballebro-Hardeshøj (Alssund).



»Braten« blev søsat og leveret i 1962. Den var den eneste af færgerne, der var konstrueret og bygget udenlands (Husumer Schiffswerft). Desuden var den færgeriets første stålfærge samt den første med 2-takts motor. Færgeren havde plads til flere biler (26) end forgængeren, fordi passagerlæet i den ene side var fjernet. Længden var 104 fod, og Alpha Diesel-maskinen var på 330 HK. Iflg. Ring Andersen lånte det tyske værft tegningerne til forgængeren, »Fritz Juel«, ved projekteringen.



»Holmen« var bygget af stål på Svendborg Skibsværft og søsat 1964 som overfartens sidste nybygning. Den blev sat ind, medens arbejdet til broen over Svendborgsund var i gang. Den var 120 fod lang og havde en 300 HK maskine. (Svendborg Værft A/S).

Skibsværft allerede udarbejdet planer og tegninger til en ny færge. Selvom prisen var 1,2 mill. kr., blev det vedtaget at lade den bygge, de lange bilkøer in mente. Færgen var bygget af stål og fem biler større end forgængeren. Den fik navnet »Holmen« og blev den sidste færge bygget til det gamle Vindeby-Svendborg færgeri. Da broen over sundet åbnede i 1966, sejlede færgerne og to motorbåde ørkesløse til hvilepladserne for at vente på at blive solgt.

Overblik

Denne skitse af Vindeby-Svendborg færgeriets historie har vist, at den kan inddeles i følgende faser:

Selve materiellets historie: Fra »begyndelsen« og til 1873 har man en sejl- og robådsfase. Derpå kommer fra 1873-1926 en dampfase og fra 1926-1966 motordrevet færgeri.

Samtidig kan man tale om *den administrative færgerihistorie:* Færgeriet var indtil 1926 privilegeret privateje med fæstere. Fra 1926-1940 en fælleskommunal styring med fæstere. Fra 1940-1966 kommunal styring uden fæstere.

I dag står broen der, og man har vænnet sig til den. Den blev bygget for at imødekomme biltrafikken, og det afspejler sig i dens indretning. Derom sagde færgernes driftsleder, skibsfører V. Lund i 1962: » – og hvor vil det blive modbydeligt koldt for alle de trafikanter, der ikke er i bil, tænk, hvis broen bliver på 36-37 meter i højden. I en stærk blæst kan det næsten være umuligt for den ikke bilkørende at færdes på broen...« Og V. Lund mente, at en tunnel ville være en bedre løsning. Det havde han måske ret i.

Om kilderne:

Til artiklen er udelukkende anvendt arkivmateriale fra lokalhistorisk arkiv i Landet, samt Svendborg og Omegns Museums søfartsarkiv. Den af »I/S Vindeby-Svendborg Færgefart« i 1966 udgivne lille bog af Ivan Dich (red.) er i nogle tilfælde anvendt som kildemateriale, da en del af oplysningerne deri ikke umiddelbart har kunnet opspores andre steder; det gælder især for færgeriets »Forhandlingsprotokoller«.

Hovedkilderne bliver således diverse avisartikler samt 2 offentlige reglementer: »Anordning om færgefarten mellem Svendborg på Fyen og Vindeby på Thorseng, Generalpostdirectionen 1811« og »Reglement for Svendborg-Vindeby færgesteder, Indenrigsministeriet 1873«. C. G. Høgstrom har enkelte oplysninger i »Taasinge på Niels Juels tid« (Nyborg 1916), og i J. Begtrupps »Svendborg Kjøbstad« (Odense 1823) står lidt mere om færgeriet. Generelt er kildernes art og mængde, for både ældre og yngre færgestudier, ikke særlig komplette. Et mere komplet billede af færgemænd og episoder, der belyser færgeriet, kan måske tilvejebringes ved »Tingbøger for Taasinge Birketing«, skifteretsprotokoller, kirkebøger, folketællingslister m.m.

De officielle kilder som Generalpostdirektionens interne dokumenter vedrørende alle færger i Danmark indtil 1870, og Indenrigsministeriets tilsvarende efter 1870, kan sikkert også bringe nyt frem. Dette omfattende arbejde har ressourcerne ikke gjort muligt i denne omgang.

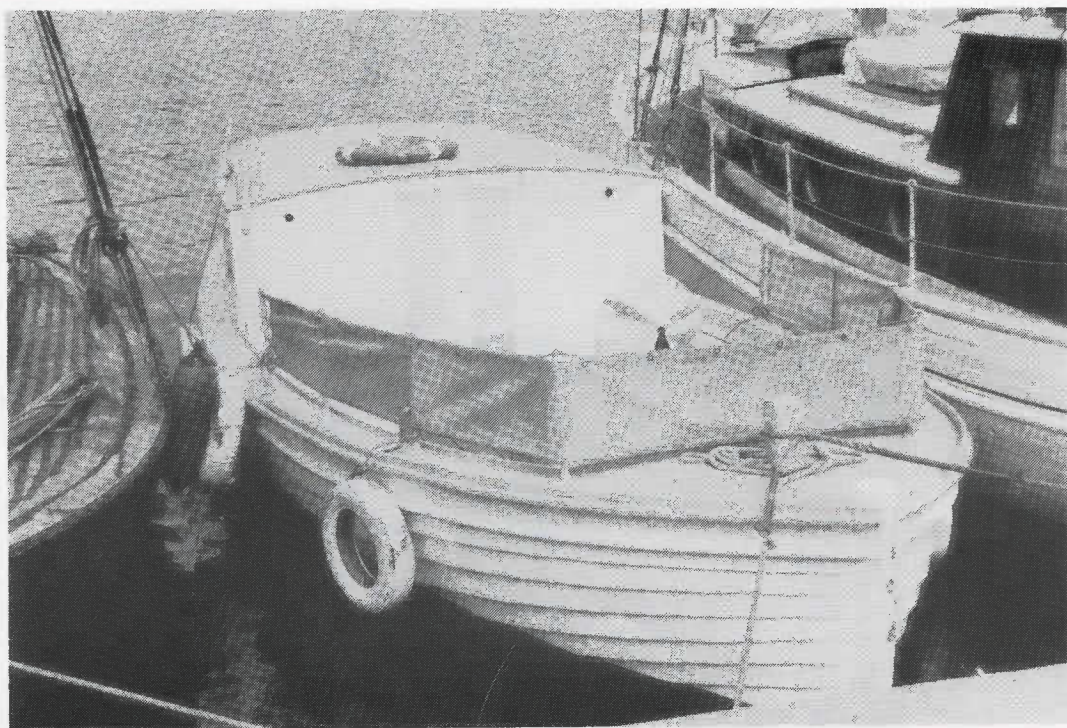
Valdemars Slots godsregnskaber (fæsteregnskaber), fæstekontrakter m.v. indeholder sikkert også oplysninger om færgeriet indtil 1926. For tiden derefter kunne de kommunale »færgeudvalg – mødeprotokoller«, om de kan findes, kaste lys over tiden op til 1966. Det samme gælder for

papirerne for »I/S V.H.F. Lund, Vindeby«, der drev færgefarten indtil 1966.

Der er således nok at tage fat på for den interesserede lokalhistoriker iblandt de skriftlige kilder.

For færgeriets materielhistorie kan kilderne udvides med »Danmarks officielle skibsliste« (Flagbogen), der er anvendt her, og med »Bureau Veritas« lister, idet alle færgerne, undtaget de ældste, er bygget efter deres reglementer. For dampfærgens vedkommende eksisterer ingen tegning, men en del fotos, samt på B&W-museet i København, det ene skovlhjul samt den ca.

2 x 2 x 3 meter store dampmaskine, medens dens »Maskinbog 1904-47« findes på Arkivet i Landet. Det ene rat og fem andre mindre effekter vedrørende færgeriet findes på Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling. For de tre træfærgers vedkommende findes sandsynligvis tegninger m.m. på Ring Andersens værft. For stålfærgen, bygget i Husum, findes vistnok ingen tegning e.l., medens stålfærgen, bygget på Svendborg Skibsværft, er belyst både ved samtlige konstruktionstegninger og to modeller på Svendborg Skibsværft.



Motorbåden »Kaia« fra 1926 er her fotograferet i 1991. Hun og søsterskibet »Ellen« var færgeriets første mindre motorbåde. De indsattes som nye i 1926 – samtidig med den første motorfærge »Taasinge«. De tjente som afløser for denne samt som natfærger. »Kaia« ejes nu af Svendborg Havn og har sit oprindelige udseende fra færgeriets dage, medens »Ellen« er ombygget og privatejet. Begge var bygget af den kendte bådebygger Dyhr i Lundby. Under krigen sejlede »Ellen« mellem Svendborg og Vindebyøre.

Færgeriet havde en ældre motorbåd »Hertha«, der var afløser for dampfærgen. Også den er bevaret, men udrustet som stenfiskerfartøj.