



\*\*\* Brochure til tyske turister.

**S**ONNE — SAND —  
STRAND — — MIT  
DEM DEM ZUG HAM-  
BURG—ESBJERG! Saa-  
dan læser man uden paa  
en tysk turistbrochure  
fra Esbjerg med en hen-  
rivende badepige, ikke  
ved Esbjerg havn, men i klitten til illustration af følgende: »Esbjergs udflugts-  
og feriemaal: Danmarks internationale badeø Fanø med verdens bedste sand-  
strand«!

Det internationale kan i dette tilfælde dokumenteres ved mere end talesprog og bilernes nummerplader. Tallene fra 1958 siger, at af 6360 udenlandske biler færget til Fanø var 3647 tyske, 1793 svenske, 238 engelske og 682 fra andet udland. Naar tallene ikke er større, maa det tages i betragtning, at der kun kan overføres 28 biler i timen selv i højsæsonen. Yderligere kan føjes hertil passagererne fra utallige tyske rutebiler og den gennemgaaende jernbanetrafik, brochuren reklamerer for, og at i aar meget nær halvdelen af Fanøs sommerhuse er udlejet til tyskere. Englænderne fra baaden, der lægger til lige ved siden af Fanø-færgeren? Ja, golfbanen ligger der stadig, men engelske turister kommer tidligere paa sæsonen og ikke i stort tal.

Fanø er den danske turist-egn, der i øjeblikket staar med de alvorligste problemer. Det er ikke her naturfredningsforeningen, man venter resultat af, selv om den ogsaa har sine opgaver. Man er ude i en malstrøm af stærke kræfter, der truer øens særpræg, naturens, beboernes, byernes, hele den gamle fanøkultur.

Skal der bygges bro fra Esbjerg til Fanø? Skal sommerhusbyggeriet brede sig med stigende hast? Skal larmen fra motorkøretøjer i de bitte smaa snævre gader paa kryds og tværs mellem maleriske fanøhuse i Nordby og Sønderho stige endnu mere, efter at den paa nært hold forlængst har slaact jet-rekorden paa Amager?

Saa nogenlunde har Fanø faaet sit tilkøbte efter tyskernes mi-

# BRO-PLANERNE OG FANØ i en skæbnetime

**FOR broen:** *Elendige færgevilkaar for beboerne og Esbjergs mangesidede interesser*

**MOD broen:** *Dyre bropenge, Fanøboernes frygt for at øen opsluges som byomraade og for en invasion af navnlig tyske bilturister, altsammen til ødelæggelse af øens særpræg*

Af **TAGE CHRISTIANSEN**

Den ene efter den anden vender tilbage til disse forhold, som man ogsaa gjorde det paa borgermødet for nylig. Uden for turistsæsonen ligger ni af øens ti rutebiler stille. Og fartplanen for færgerne, der drives af Post- og Telegrafvæsenet med færgemonopol, er saadan, at unge mennesker, der fra Fanø har arbejdet i og søger aftenskoleuddannelse i Esbjerg — det er jo eneste foreliggende mulighed — maa hjemmefra ved 7-tiden og er hjemme igen ved 22-tiden. Mange er færdige i Esbjerg ved 19-tiden, de unge i forretningerne om fredagen lidt senere, men de maa gaa paa gaden —

med ubestemmelig ventetid, fordi de to færger kun kan tage henholdsvis 18 og 9 biler.

Turistforeningen for Esbjerg og Fanø har i sin formaalsparagraf, at

Fanø e  
man er  
trafik. B  
springe i  
den pop  
lem Sø  
og Veste  
den uhæ  
kultur. I  
terne, og  
megen p  
kan bliv  
feltboere  
huse me  
gen tæn  
Men v  
gerne f  
forbi øns  
gør sig  
føje aar  
lyng —  
med lyn  
Paa de  
alt, hvad  
i Nordb  
en optim  
at naar  
kommet,  
Esbjerg,  
Sønderh  
genlunde



\*\*\* Brochure til tyske turister.

**S**ONNE - SAND - STRAND - - MIT DEM DEM ZUG HAMBURG-ESBJERG! Saa-dan læser man uden paa en tysk turistbrochure fra Esbjerg med en henrivende badepige, ikke ved Esbjerg havn, men i klitten til illustration af følgende: »Esbjergs udflugts- og feriemaal: Danmarks internationale badeø Fanø med verdens bedste sandstrand«!

Det internationale kan i dette tilfælde dokumenteres ved mere end talesprog og bilernes nummerplader. Tallene fra 1958 siger, at af 6360 udenlandske biler færget til Fanø var 3647 tyske, 1793 svenske, 238 engelske og 682 fra andet udland. Naar tallene ikke er større, maa det tages i betragtning, at der kun kan overføres 28 biler i timen selv i højsæsonen. Yderligere kan føjes hertil passagererne fra utallige tyske rutebiler og den gennemgaaende jernbanetraffic, brochuren reklamerer for, og at i aar meget nær halvdelen af Fanøs sommerhuse er udlejet til tyskere. Englænderne fra baaden, der lægger til lige ved siden af Fanø-færgeren? Ja, golfbanen ligger der stadig, men engelske turister kommer tidligere paa sæsonen og ikke i stort tal.

Fanø er den danske turist-egn, der i øjeblikket staar med de alvorligste problemer. Det er ikke her naturfredningsforeningen, man venter resultat af, selv om den ogsaa har sine opgaver. Man er ude i en malstrøm af stærke kræfter, der truer øens særpræg, naturens, beboernes, byernes, hele den gamle fanøkultur.

Skal der bygges bro fra Esbjerg til Fanø? Skal sommerhusbyggeriet brede sig med stigende hast? Skal larmen fra motorkøretøjer i de bitte smaa snævre gader paa kryds og tværs mellem maleriske fanøhuse i Nordby og Sønderho stige endnu mere, efter at den paa nært hold forlængst har slaact jet-rekorden paa Amager?

Saa nogenlunde har Fanø faaet sit tilkøbte efter tyskernes me-

# BRO-PLANERNE OG FANØ i en skæbnetime

**FOR broen:** *Elendige færgevilkaar for beboerne og Esbjergs mangesidede interesser*

**MOD broen:** *Dyre bropenge, Fanøboernes frygt for at øen opsluges som byomraade og for en invasion af navnlig tyske bilturister, altsammen til ødelæggelse af øens særpræg*

Af **TAGE CHRISTIANSEN**

Den ene efter den anden vender tilbage til disse forhold, som man ogsaa gjorde det paa borgermødet for nylig. Uden for turistsæsonen ligger ni af øens ti rutebiler stille. Og fartplanen for færgerne, der drives af Post- og Telegrafvæsenet med færgemonopol, er saadan, at unge mennesker, der fra Fanø har arbejdet i og søger aftenskoleuddannelse i Esbjerg — det er jo eneste foreliggende mulighed — maa hjemmefra ved 7-tiden og er hjemme igen ved 22-tiden. Mange er færdige i Esbjerg ved 19-tiden, de unge i forretningerne om fredagen lidt senere, men de maa gaa paa gaden —

med ubestemmelig ventetid, fordi de to færger kun kan tage henholdsvis 18 og 9 biler.

Turistforeningen for Esbjerg og Fanø har i sin formaaalsparagraf, at

Fanø e  
man er  
trafic. F  
springe i  
den pop  
lem Sø  
og Veste  
den uhæ  
kultur. I  
terne, og  
megen p  
kan bliv  
feltboere  
huse me  
gen tæn  
Men v  
gerne f  
forbi øns  
gør sig i  
føje aar  
lyng —  
med lyn  
Paa de  
alt, hvad  
i Nordb  
en optin  
at naar  
kommet,  
Esbjerg,  
Sønderh  
genlunde

# TYSK SOMMERHUS-KØ STILLER



Tyske turister lige ankommet til Vesterhavsbadet.

endnu en dejlig ø, naar de af den værste motor- en lige saa godt straks det og styre mod Rindby, lære sommerhus-by mel- erho, der ikke er badeby, havsbadet. Her møder vi medede sommerhusby i ren- aa klitterne, mellem klit- ad hinanden og med saa ads mellem husene, at der plads til en familie tyske ligger alle slags sommer- lem hinanden. Her vil in- e paa naturfredning. ndervejs til hedestræknin- Sønderho kommer man omme smaa gaarde, og man ne tanker: »Kom igen om . . . — er saa udviklingen: kornmark — sommerhus fuldbyrdet, ogsaa her? borgermøde, der samlede der kunne stuves sammen s største mødesal, var der st, der udtrykte sig saadan, Fanø, efter at broen var var gjort til et Amager for var der dog haab om, at kunne blive liggende no- uberbørt som et Dragør!

han gerne vil være medbestemmen- de, og han har forhaabentlig ret, naar han siger, at Fanø-kommuner- ne først vil blive spurgt. Heller ikke lederen af Nordbys turistkontor har det let. Hans patriotisme sejrede over turisterhvervs-synspunkter, saa han underskrev protesten mod broen. I øvrigt tager fanøboerne tingene med værdig ro.

Det ville føre vidt her at redegøre for den 25—30 aar lange historiske udvikling af broplaner og en meget tydelig tendens til mindre og mindre selvstændighed for Fanø, til trods for at beboerne i sin tid selv købte øen, der indtil da, det var i 1741, havde været krongods, paa en auktion i Ribe.

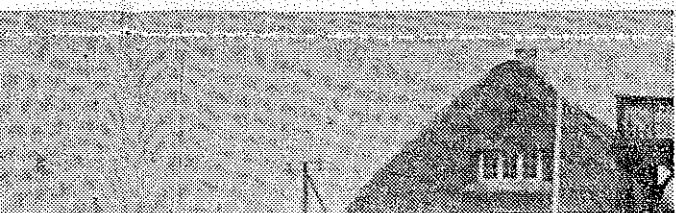
## FANØDRAGTERNE OG DE ULAASTE DØRE

I dag staar fire ulige stærke par- ter omkring broproblemet: *staten*, der foreløbig har udspillet, *Esbjerg*, der vil have broen, omtrent ligegyldigt hvor og hvordan, og *de to Fanø-kommuner*, hvor meninger og inter-

fred og sin natur, og det supermon- dæne *Sild*, hvortil biler og passager- rer befordres paa jernbane over dæmningen, og hvor alting, adgang til stranden, en stol at sidde paa o. s. v., kræver billet, er der en himmelvid forskel. Dæmningen til *Rømø* bevirkede, at der siden har jaget en evig strøm af biler og mo- torcykler ad den gode bilvej over Vadehavet og øen for at standse paa parkeringspladsen eller nede paa den brede strand, maaske for at man vil tage et bad og nyde den medbragte mad og tage et hastigt kryds ogsaa paa tværs af øen og saa køre tilbage. Da den primitive lyng- vej til det uendeligt fredelige og skønne *Kandestederne* blev afløst af en motorvej, var der igen et nyt udflugtsmaal for motorkøretøjer, og strængens vil nu med biler som en parkeringsplads — baade ved badetid og solnedgangstid.

Med den stigende levestid i Vest- tyskland, med dets ny behov for badestrand og med den i endnu højere tempo stigende bilturisme er der ingen, der maa vente, at bro- pengene vil afholde nogen fra at køre til Fanø for kortere eller læn- gere besøg eller blot for at prøve broen og køre bilen ned paa sandet og bade og spise frokost foran vog- nen.

Fanøboerne har været uan- stændigt behandlet med trafik- forhold. Men der skal betales dyrt for en bro, baade af de hjemmehørende og af Fanøs



strøm af stærke kræfter, der truer dens særpræg, naturens, beboernes, byernes, hele den gamle fanøkultur.

Skal der bygges bro fra Esbjerg til Fanø? Skal sommerhusbyggeriet brede sig med stigende hast? Skal larmen fra motorkøretøjer i de bitte smaa snævne gader paa kryds og tværs mellem maleriske fanøhuse i Nordby og Sønderho stige endnu mere, efter at den paa nært hold forlængst har slaat jet-rekorden paa Amager?

Saa nogenlunde har Fanø faaet sit ansigt tilbage efter tyskernes mis-handling under krigen. Der er masser af beton endnu, noget ligger som kasserede graa byggeklodser i de yderste klitter eller nede paa stranden, nogle bunkers længere inde er dækket af græs, saa fremtidens skolebørn paa busudflugt til Sønderho kro vil mene, det er gravhøje fra før vikingetiden. Vind og sand jævner meget. Ikke for ingenting betyder Fanø paa oldnordisk *sne-drive*.

Men motor-turisterne sander ikke til. De er stærkere end naturen.

— Efter sæsonen, siger en af de hjemmefødte, arbejdsmand K. Mad-sen, ser vi dynger af daaser, mad-papir og ikke mindst flasker! Det vil gaa haardt ud over øens natur, hvis vi faar en bro — og de, der virkelig elsker Fanø, vil blive borte. Og hvor vil aktionærerne i broen anbringe trafikkanterne? Der vil blive masseproduktion af skilte — og det er ikke noget, der ligger for os. Nej. Lad os blive fri for en bro, man skal heller ikke regne alt ud i kroner og ører her i landet!

## DE ELENDIGE TRAFIKVILKAAR FOR FANØBOERNE

Der er to faktorer, der giver brobyggerne stærk medvind.

Fanøboerne er blevet utrolig daarligt behandlet med hensyn til trafikmidler. Denne baggrund har sikret broen mange stemmer paa øen.

saa gjorde det paa borgermødet for nylig. Uden for turistsæsonen ligger ni af øens ti rutebiler stille. Og fartplanen for færgerne, der drives af Post- og Telegrafvæsenet med færge-monopol, er saadan, at unge mennesker, der fra Fanø har arbejdet i og søger aftenskoleuddannelse i Esbjerg — det er jo eneste fore-liggende mulighed — maa hjemme-fra ved 7-tiden og er hjemme igen ved 22-tiden. Mange er færdige i Esbjerg ved 19-tiden, de unge i for-retningerne om fredagen lidt sene-se, men de maa gaa paa gaden — eller gaa i biografen — indtil klok-ken er 21,15, før gaar der ingen baad hjem. Det har været utaalelige forhold for nordbyerne lige ved færgelejet og endnu værre for søn-derhomingerne, der har en snes ki-lometer hjem fra Nordby.

Disse vilkaar, som man ved hen-vendelser til færge-monopolet for-gæves har søgt forbedret, kunne nok tale stærkt for en bro med bus-traffic.

## ESBJERG VIL HAVE BROEN TIL FANØ

Men stærkere endnu er den anden faktor. Det er Esbjerg, der baade kommunalt og privat ejer grund-omraader paa Fanø, og som ganske naturligt for en by, der i hurtigt tempo har passeret et indbyggertal paa 53.000, har baade lyst til og be-hov for en ekspansion, der giver ny boligmuligheder, ny forretningsmu-ligheder og ikke mindst bekvem-mere bademuligheder for byens egne folk og for de masser af turi-ster, der pumpes til byen sydfra. Det er nu engang nemmere at krø-ve over en bro, selv om det er træng-sel, og selv om der skal betales dyre bropenge — der er f. eks. nævnt 2 kr. for en cyklist, 4 kr. for en knal-tertkører — end at passé færgetid-

vis 18 og 9 biler.

Turistforeningen for Esbjerg og Fanø har i sin formaalsparagraf, at

Esbjerg, var der dog haab om Sønderho kunne blive liggende genlunde uberørt som et Drago-



Skolebørn i Sønderho.

## 20 KILOMETER MAKSIMUM I SØNDERHO

Maaske er der mulighed for. Selv om man med lidt kendskab til Fanø kunne have ventet rent faktisk, at Sønderho havde en indstilling end Nordby, syne at være nogenlunde paa samme linie: det kan ikke fortsætte den trafikmæssige behandling af fanøboerne, en bro nærmer Sønderho end færgelejet lyder bedre — men trods alt, Fanø. Det siges, at ogsaa her modstanderne i flertal. Men forholdene i dag er ikke uden for sig, at en væsentlig del af Sønderho er det rigtige Sønderho, er ved at ud. Det er for svært at faa et klart. Naar de gamle dør, husene. Indbyggertallet i Sønderho paa 450.

Men det er ikke trafikhastigheder der jager folk væk. Gaderne vidunderligt smaa og indviklede maksimumshastigheden i Sønderho paa 20 km!

Fanø Vesterhavsbad vil have bro, baade af hensyn til og til forsyninger. Selv vil man gerne have gæster, teller, der er bygget til det. Men hvordan med salg af sommerhusgrunde til udlændinge?

Spørgsmaalet stilles direkte rektor Lassen jun., der siger: — Vesterhavsbadet raader 100 tdr. land inklusive golfbane. Der er stigende efterspørgsel for sommerhusgrunde, men det er stærkt igen, og vi værner om det der bygges. I de sidste er foreløbigt solgt 3 grundstykke, 1 til en englænder og 2 danske. Der staar en snes sommerhusgrunde paa ekspektancelisten, men det princip, at for hver sommerhusgrunde til dansk er én til en tysker.

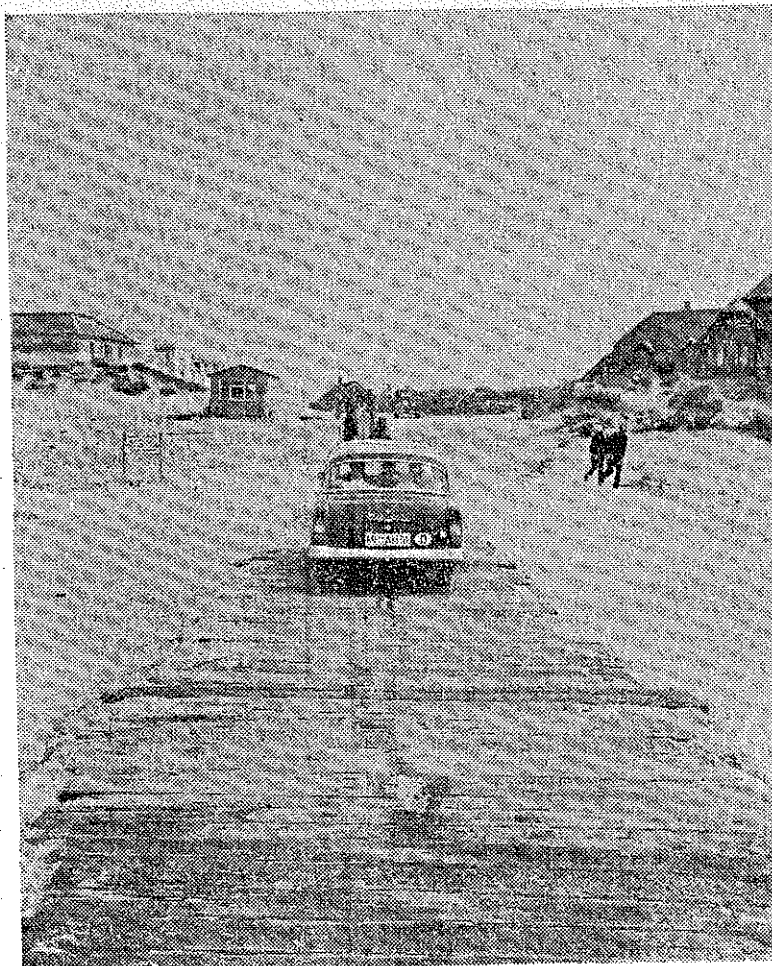
Bro eller ikke bro. Overgår det sindene. Sogneraadformand Mariusen, Nordby, medlem af brokomiteen, har det ikke alt for motiverer sit medlemskab

den skal lette adgangen til øgnens turistseværdigheder, saa dens principielle indstilling er paa forhaand givet — og træder tydeligt frem, naar man hører den energiske erhvervs- og turistchef Eigil Rasmussen fortælle om den aktivitet, der udfoldes.

— En bro vil fremme turistlivet, skabe behov for større hotelkapacitet og blive til fordel for Esbjerg. Der er bl. a. folk, der er interesseret i at bygge motel paa Fanø, hvis der kommer en bro. Hotellerne er nok fyldt i aar, men det er første gang i lange tider. Vi har jo faaet den ny Hamborg-forbindelse ad vestbanen paa 5 timer. Den har givet 5.000 overnatninger, efter at vi i fjor udsendte en brochure i 50.000 eksemplarer og havde et stort tysk journalistbesøg. Som noget nyt arrangerer vi kystvandring for turisterne...

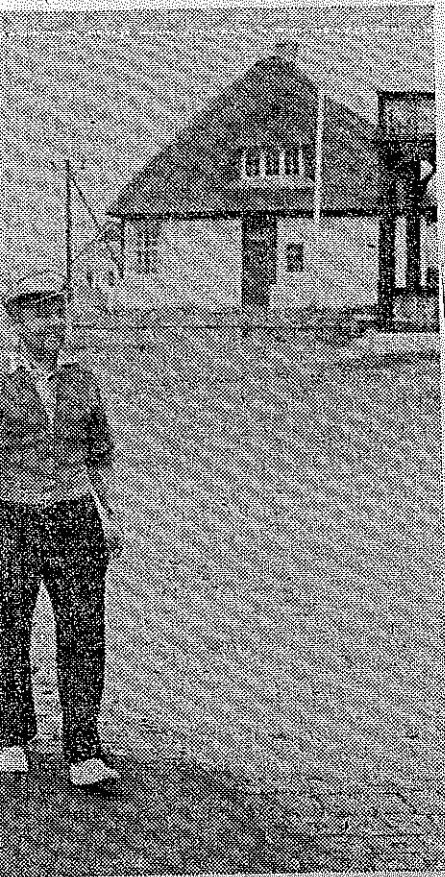
## FANØ VIL IKKE VÆRE ET JYSK AMAGER

Om sommerhuse erfarer vi, at tyskerne allerede ved juletid begyndte at melde sig. Paa Fanø er oprettet to kontorer, i aar er 40—50 pct. af sommerhusejerne tyskere, men i øvrigt er her sommerhusejere fra mange byer i Danmark. Prisen for et sommerhus er indtil 60 kr. om dagen med 8 senge, og er der elektricitet, faar man vanskeligt hus under den pris. For de mindste sommerhuse gives 25 kr. om dagen. Af samtlige henvendelser i aar har 85 pct. været fra tyskere, 10 pct. fra svenskere og 5 pct. fra danske. Paa borgerlige hoteller finder man efter 15. august næsten udelukkende tyskere. Den samlede turistindtægt for Esbjerg-Fanø er 3,6 mill. kr. fra egentlige turister.



En af de mange tyske vogne paa vej op fra stranden en kold og blæsende sommerdag ved Fanø Vesterhavsbad.

at vil have broen, omtrent ligegyldigt  
 no- hvor og hvordan, og de to Fanø-  
 kommuner, hvor meninger og inter-



der ingen, der ikke vil have penge  
 pengene vil afholde nogen fra at  
 køre til Fanø for kortere eller læn-  
 gere besøg eller blot for at prøve  
 broen og køre bilen ned på sandet  
 og bade og spise frokost foran vog-  
 nen.

Fanøboerne har været uan-  
 stændigt behandlet med trafik-  
 forhold. Men der skal betales  
 dyrt for en bro, baade af de  
 hjemmehørende og af Fanøs  
 mange trofaste tilbedere, ikke  
 mindst af dem fra før de to in-  
 vasioner.

TAGE CHRISTIANSEN

esser er delte, men hvor den over-  
 vejende stemning synes at gaa af-  
 gjort mod en bro, selv om man  
 erkender, at Fanø allerede er godt  
 paa vej til forvandling. Det mærkes  
 ikke bare paa det fremmede sprog  
 og biltrængselen, men ogsaa paa  
 smaa daglige ting. Den gamle skik  
 at lade nøglen sidde udvendig i sin  
 gadedør, naar man gik hjemmefra,  
 en skik, der ikke kunne brydes  
 uden skær af fornærmelse, er ved  
 at høre fortiden til. De maleriske  
 gamle fanødragter, der stadig pran-  
 ger paa turistbrochurer, hvor fanø-  
 kvinderne agerer fotomodeller sam-  
 menstillet med moderne badepiger,  
 nærmer sig stærkt falsk reklame. I  
 fjor gik paa fanødagen endnu 22 i  
 de gamle dragter, i aar bliver tallet  
 vist under 10.

Hvad der ødelægges af natur og  
 kulturelt særpræg ved at aabne en  
 bil-bro fra Esbjerg til Fanø, har  
 hverken de hjemmefødte eller an-  
 dre kunnet præcisere paa forhaand.

Men naar talsmand for broen har  
 hævdet, at trafikken ikke bliver  
 stort værre end nu, da bropengene  
 bliver store, og da der ikke er saa  
 slemt ved Vejrs, hvortil man kan  
 køre, saa vil virkningerne af en bro  
 nok alligevel overraske. Naar man  
 sammenligner de sydslesvigske ve-  
 sterhavsøer Før, som man skal sejle  
 til, og som har bevaret meget af sin

til di-  
 ver ca.  
 banen.  
 l efter  
 holdes  
 , hvor-  
 tre aar  
 til ty-  
 29 til  
 tyskere  
 vi føl-  
 er fem  
 sælges  
 t opta-  
 Søren-  
 udval-  
 t. Han  
 ned, at