

Sjæk'len

ÅRBOG FOR FISKERI- OG SØFARTSMUSEET 2018



Broen til Fanø



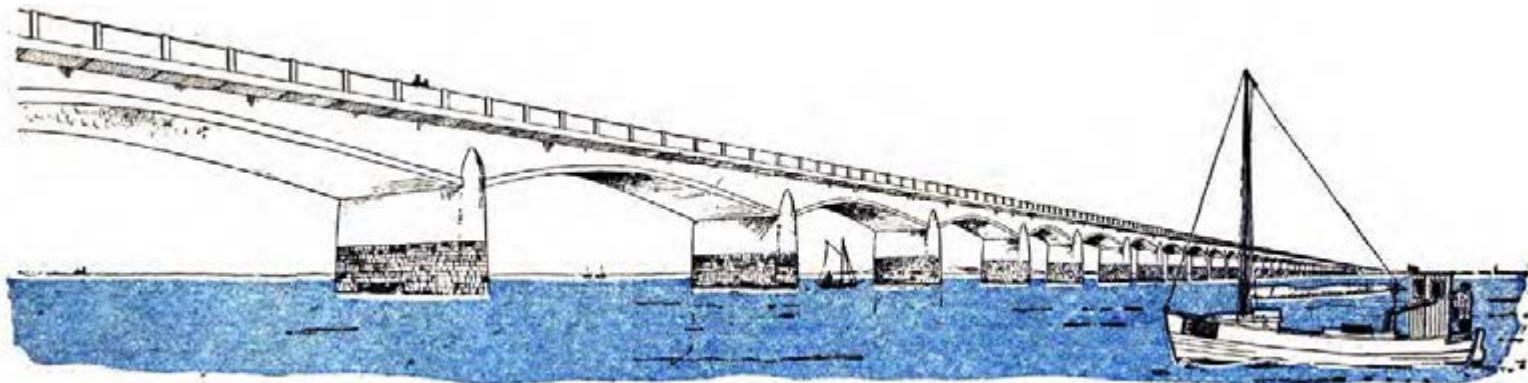
- 100 års mislykkede planer

Af Jørgen Burchardt

Den korte afstand mellem Jylland og Fanø gør det oplagt at bygge en bro. I 1913 foresloges en bro på et borgermøde, og i 1933 publiceredes et konkret forslag. Idéen fik stor opbakning, og mange arbejdede på at realisere den. Der udarbejdedes forstudier, ingeniører tegnede projekter, borgere diskuterede, politikere og embedsmænd forberedte beslutninger, og erhvervsvirksomheder og arbejdere var klar til at realisere planerne.

Men projektet var kompliceret med mange aspekter i spil: snævre interesser om kunder til Fanøs storhoteller, færgefartens skæbne og Fanøs identitet, storbyen Esbjergs interesse for rekreative områder, behovet for regionale trafikforbindelser baseret på bilisme, fare for tilsanding af havn og sejlrender og endelig landspolitikkernes overordnede prioritering af trafikinvesteringer.

Under planlægningen af broen til Fanø opererede politikere og embedsmænd med seks forskellige brolinjer. Rød linje viser dæmning og blå linje selve broen. Bro-linje 2 er det oprindelige forslag fra 1936 med en direkte forbindelse til Fanø. Bro-linje 1 blev lagt i 1939 med mindre revision i 1940. Bro-linje 2 blev gentaget, men revideredes efter utilfredshed fra Nordby. Senere revideredes forløbet af hensyn til havnen og vejforløbene i Esbjerg by. Mest radikalt blev bro-linje 6 med forbindelse til omfartsvej. Bro-linjer indtegnet på cm-kort fra Geodætisk Institut 1964.



Perspektivtegning af broen til Fanø. Brofagene behøvede ikke at være særlig høje, da farvandet syd for Esbjerg Havn kun blev besejlet af mindre fartøjer.
Chr. Ostenfeld, 1939, Ingeniørens Ugeblad 15/2 1958.

Fremtidsoptimismens broer

Man har altid talt om en fast forbindelse til Fanø. Ved isvintre var broen faktisk en realitet, som f.eks. i 1896, og i begyndelsen af 1940'erne, hvor der blev kørt med slæde og trukket kreaturer over isen. Herfra og til planer for en permanent bro var der ikke langt.¹ På den tid hørte man om lange broer bygget i stål. Den mest kendte – og berygtede – er den mere end 3 km lange bro over Tay i Skotland indviet i 1878. I en storm det følgende år kollapsede den, mens et tog passerede, og alle passagerer druknede.² Broen blev i 1887 indviet i en bedre udgave – og var længe verdens længste.

Herhjemme var vi mindre ambitiøse. De første år anvendtes ret primitive pontonbroer for vejtrafik – ved Allsund fra 1856 og Limfjorden ved Aalborg fra 1865, mens en egentlig bro mellem Lolland og Falster ved Guldborgsund i Nykøbing Falster kom i 1875.³ I 1879 indviedes en 350 m lang jernbanebro over Limfjorden til at forbinde de nordjyske landsdele, Masnedsundbroen på 182 m forbandt fra 1884 Vordingborg og Masnedø, og i 1904 kom broen i Hadsund med dens 260 m – nu ikke kun som jernbanebro, men også til vejtrafik.

Den uofficielle snak mand og mand imellem blev så omfattende, at den også fandt vej til avisernes spalter på Esbjergegnen. I 1903 diskuterede en fannik Fanøs fremtid, hvor han konstaterede, at

Fanø var underordnet Esbjerg, og at det var forudsætningen for Fanøs udvikling. Der skulle laves en bro til Fanø, og han foreslog, at dens dæmninger skulle bygges med det meget materiale fra uddybninger af sejlrender, som ellers blev dumpet i havet.⁴

I 1913 blev idéen om en bro så stærk, at den indgik som tema på et møde i Nordby Diskussionsklub om byens fremtid, hvor en bro kunne være et middel til dens fremdrift.⁵

Der gik endnu et par årtier, inden man igen i offentligheden mødte planer om broen. I 1920'erne var fremskridtstroen blevet stærk, og der var diskussion om broer ved stort set alle sunde og åer. Lillebæltsbroen var diskuteret gennem mange år, men i 1927 traf Rigsdagen endelig en beslutning. Biltrafikken var blevet så omfattende, at også vejbroer var indlysende.⁶

Det var nok den regionale diskussion, som inspirerede til snakken om broen til Fanø. I 1927 kunne Tyskland indvie Hindenburg-dæmningen til Sild, og samtidig påbegyndte man dæmningen til Nordstrand.⁷

Ideen med en forbindelse til Fanø blev fortsat diskuteret, og det endte med, at en skolelærer på privat initiativ i 1932 sendte et forslag om en dæmning til statsminister Stauning. Sagen gik videre til Ministeriet for Offentlige Arbejder, og herfra til udtalelse

hos bl.a. havneingeniør ved Esbjerg Havn, Kristian Skadhede, som reagerede med en skarp afvisning. Forslaget var "blottet for fornuft". Hvis der overhovedet skulle bygges en dæmning, skulle den placeres sydpå til Måde eller Roborghus ud for Tjæreborg og herfra over til bugten Albuen midt på Fanø.⁸

Amtsvejsinspektør Ejnar Kærn fra Ribe Amt foreslog i 1933, at der blev opført en dæmning mellem Jylland og Fanø. Dæmningen kunne ikke blive et fuldstændigt stop for vandet, idet der går 20 % mere vand nordpå end sydpå, og det formodedes derfor, at det kunne få fatale konsekvenser for sejlrenden ved Grådyb. Dæmningen skulle derfor blot være en ebbevej, som ville kunne dække en stor del af behovet for transporten, og som kunne udføres til blot en tredjedel af prisen for en bro. Den ville ganske vist kun være farbar i en del af døgnet, men det havde den til fælles med færgerne.⁹

"Vi lever i brobygningens tidsalder"

Forslaget om ebbevejen kom ikke til at dominere debatten. Det blev derimod et forslag om en forbindelse til Fanø med dæmning på begge sider af en rigtig bro over den dybe del af farvandet mellem Esbjerg og Fanø. Broen skulle ligge syd for Esbjerg. Herved undgik man en højbro eller klapbro, idet der ikke sejlede særlig store skibe i farvandet.

Det første egentlige forslag kunne man i foråret 1935 læse om i avisen Vestjyllands Socialdemokrat, som havde modtaget et forslag om en turbinebro. Der skulle bygges en dæmning, og via en turbine i brofaget i midten kunne Esbjerg forsynes med billig strøm. Der ville altid være bevægelse i vandet ved flod og ebbe, hvorfor den aldrig ville løbe tør i modsætning til indlandets vandkraftværker ved åer. En ekstra gevinst ved broen – ifølge forslagsstilleren R. Jensen fra Rørkjærsgade – ville være den læ broen gav, idet det ville mindske tilsandingen af Esbjerg Havn.¹⁰

Et mere vægtigt forslag blev et par måneder senere stillet på selskabet Sydvestjysk Samfunds generalforsamling på Paladshotellet i Esbjerg. Her var samlet en snæver kreds af centralt placerede personer, som siden 1907 havde mødtes i selskabet



Bogrykker Kristian Rosendahl stillede i 1935 det første seriøse forslag om en bro. Rosendahl var en af det driftige Esbjergs aktive politikere som repræsentant i byrådet for Venstre siden 1908 og formand for den lokale arbejdsgiverforening siden 1919. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv. Foto 1945.

med henblik på at fremme Esbjergegnens forhold. Mange forslag havde været små, som for eksempel beplantning af ubebyggede grunde, men selskabet havde også arbejdet for mere boligbyggeri i Esbjerg og forbedrede trafikforhold.¹¹

Årets generalforsamling havde forslag om bevilling af 50 kr. til den lokale biavlerforening og 100 kr. til læbeplantning på en hede, men det helt store initiativ var forslaget om broen. Hertil bevilgedes det efter datidens forhold store beløb på 1.000 kr. til forundersøgelse af en bro. Man var klar over, at projektet var stort, for man var klar til senere at bevilge flere midler.

Forslaget blev stillet af bogtrykker Kristen Rosendahl, som året forinden var blevet formand for selskabet. Rosendahl var en af Esbjergs førende erhvervsfolk. Hans bogtrykkeri var oparbejdet til en af provinsens vægtigste, og han var desuden aktiv i mange andre forbindelser.¹²

Det lykkedes at få overtalt ingeniør i Esbjerg Kommune, tidligere havneingeniør Kristian Skadhede, til at udarbejde forslaget. Han havde ikke før arbejdet med broer, men fra sit arbejde for Vandbygningsvæsenet, som Esbjerg Havn lå under,¹³ kendte han til strømforhold og aflejring af sediment.¹⁴ Til at hjælpe sig havde han de unge ingeniører N. Sund Nielsen og S.A. Ørum.¹⁵ Det forhindrede ham altså ikke i at arbejde for broen, selvom han kort tid forinden havde nedgjort et andet forslag.

Det følgende år indbød Sydvestjysk Selskab til et stort møde, hvor Rosendahl kunne præsentere planen under mottoet "Vi lever i brobygningens tidsalder". Den gamle eventyrdrøm bliver snart til virkelighed, lød det om planen.¹⁶ Fremtidsoptimismen var stærk. Lillebæltsbroen blev indviet i foråret 1935, hvorved to vigtige dele af landet blev forbundet, Storstrømsbroen var på vej, og i 1936 blev det store projekt for Danmarks infrastruktur publiceret af en række store erhvervsvirksomheder. Det store trafikale "H" skulle realiseres med autostrada gennem Danmark og bro over Storebælt. Som en læserbrevsskribent udtrykte det om visionen for broen til Fanø: "Efter at de ad herlige veje og på minimum af tid er nået til Esbjerg, skal de vente på noget til den tid så gammeldags som en færge for at komme over til Fanø". "De arme mennesker, der drog ud for at nyde sommerdagens skønhed, få ro over dirrende nerver og frisk luft i lungerne, for dem er hver halve times ventetid en evighed."¹⁷

Broen skulle ifølge planen gå fra syd fra Esbjerg Havn, hvor Søndergade støder ud til Estrupvej, og til Halen, Fanøs østlige spids sydøst for Nordby. Det ville være en relativ lang afstand, men det skulle ikke være et problem på grund af den ringe vanddybde.¹⁸ 1935-36 transporterede færgen 308.522 personer, 13.867 biler og 21.616 cykler. Man vil nok kunne regne med 50.000 biler, når en bro kom. Broen skulle ifølge planen bæres af 85 piller med 18 meters afstand. Den skulle have en kørebane på 5,5 m og en cykelsti på hver side på 1½ m, men uden plads til fodgængere. I alt ville den koste 2,5 mio. En lokal avis lancerede broen som "Millionbroen til Fanø", men beløbet fandt forslagsstillerne ikke overvældende, for bare indtægten af Fanøfærgen i 1936 på 125.000 kr. svarede til forrentningen af 1½ mio. kr., og man forventede altså en langt større trafik og dermed større indtægter. Til sammenligning havde den nye Vardevejs udbygning kostet 1½ mio. kr., så broen ville ikke koste meget mere.¹⁹

Broen - for hoteller og folk udefra

Broen var i høj grad til fordel for badegæsterne på Fanø, som i tiltagende mængde rejste til "Fanø Bad" eller "Fanø Vesterhavsbad", som man kaldte området ved den store nordvestlige strand. De store hotelejere ønskede broen, idet en forøget strøm af turister ville give en ny æra for Fanø. Især hotelejer H. Schelde-Bang var ifølge et avisforlydende "sjælen" i hotelejernes interesse. Sammen med Central-Hotel i Esbjerg ejede han det imponerende Kurhotellet i de yderste klitter med udsigt over det åbne hav. Hertil fandtes flere hoteller og en del pensionater.

Da selskabet Sydvestjysk Samfund havde fremlagt sin plan for bro og bekendtgjort, at andre måtte overtage realiseringen, fortsatte Esbjerg-Fanø Turistforening agitationen for broen. I 1937 kunne formanden, boghandler Matthesen, forudse, at broen ville "give et væld af turister".²⁰ På det følgende års generalforsamling støttede den nyudnævnte erhvervschef Rudolf Jørgensen tilsvarende brobyggeriet.²¹ Støtten fortsatte, idet foreningen i 1940 var med til at udarbejde en resolution til fordel for broen. Formanden, grosserer C. F. Ravn, var med, da en



De stærkeste erhvervsinteresser på Fanø var i mange år de store turisthoteller ved den bedste badestrand, Fanø Bad (også kaldt Fanø Vesterhavsbad). Her flyver Graf Zeppelin en dag i 1931 over området med de tre førende hoteller – til venstre Strandhotellet, I baggrunden Kurhotellet og hotel Kongen af Danmark til højre. Postkort fra Hansens Boghandel. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

delegation rejste til København for at overrække resolutionen til socialministeren og trafikministeren.²²

Da der ved broplanens fremlæggelse i 1941 skulle argumenteres for broen skete det med en henvisning til, at "En bro vil gøre Fanø til hele Danmarks Ferieland". Der kunne etableres "Folkeferie-Hoteller" efter tysk mønster kombineret med teltleje og blokhuse. Uden at der blev tale om overfyldning ville 20.000 mennesker på samme tid kunne holde ferie på Fanø. Rutebiler ville kunne transportere éndags udflugtsgæster, når broen kunne tage 75 gange så mange trafikanter som færgen; broen ville blive en udflugtsbro.²³ I 1943 kunne Rudolf Jørgensen, nu som

formand for Esbjerg Reklameforening, igen støtte brobyggeriet. Der var store muligheder for en international badeby med plads til titusinder af mennesker, motorvæddeløbsbane og meget andet.²⁴ Da bro sagen trak ud, bad Turistforeningen i 1956 om en bro snarest for at klare konkurrencen med den tyske badeø Sild.²⁵

Broen var også en fordel for esbjergenserne. Hvis man fra Esbjerg skulle til en god badestrand, måtte man køre 72 km til Rømøsbadestrande, men kun 10 km med en kommende bro til Fanø, lød det i materialet bag forslaget til bro. Tilmed ville mange antagelig bosætte sig på Fanø og køre til arbejde i Esbjerg. Esbjerg Kommune fulgte dette synspunkt op, og i 1942 kunne

lederen af Esbjerg Erhvervskontor i sin oversigt om erhvervsforholdene notere, at det var et gode, hvis broen kom. Kommunen havde købt 10 ha strand, klitter, eng og plantage, som skulle stilles til rådighed for befolkningen, så Fanø kunne blive det store ferieland.²⁶

Da idéen med broen skulle sælges i hovedstadspressen over for ministeriet, argumenterede man med, at den ville skaffe befolkningen adgang til ufarlige og smukke badesteder ved Vestkysten. De få øboeres interesse i landforbindelse kom i anden række.

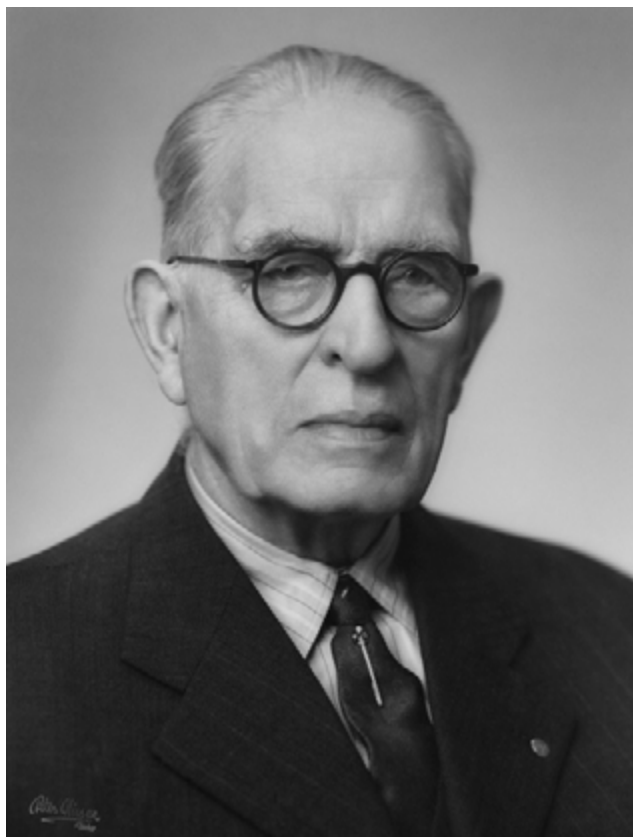
Da Henning Rasmussen i 1965 som nytiltrådt borgmester skulle tage stilling til broen, argumenterede han for, at der ville være brug for rekreative områder på Fanø, efterhånden som Esbjerg blev udbygget med en vækst på 2 % om året.²⁷

Fanø med hovedbyen Nordby havde en lang tradition for søfarts-erhvervet. I 1876 havde øen 163 hjemmehørende skibe, som beskæftigede skippere, styrmænd, matroser, ungmænd og kokkedrenge. Da broplanerne blev diskuteret, var ingen af de stolte sejlskibe tilbage. Desuden havde der i bogstavelig forstand været et hav af småfartøjer til at klare den lokale transport, men den var blevet ramt af grænseflytningen i 1864 og af de nye jernbaner. Fiskeriet var også nærmest ophørt og flyttet til Esbjerg.²⁸

Mange af øens institutioner var tilsvarende flyttet til Esbjerg. De velsejlende lodsbåde sejlede nu ud fra Esbjerg i lighed med toldvæsenets toldkrydser. Toldstedet og tingstedet var også endt i Esbjerg.

Beskæftigelse - et argument for bro

Borgmester Morten Mortensen i Esbjerg var ikke glad for idéen om broen. Ved lanceringen i 1935 gjorde han opmærksom på, at en bro kostede, hvilket var en naturlig reaktion for en ansvarlig politiker i en relativ fattig by med vokseværk og udgifter til nye skoler og anden vigtig infrastruktur. Han pointerede, at selv dem med den største fordel, hotelejerne, ikke engang vedligeholdte vejen til deres hoteller.²⁹



Morten Mortensen var den første af en lang række af borgmestre i Esbjerg, som arbejdede for en bro til Fanø, efter han havde modtaget forslaget fra selskabet Sydvestjysk Samfund i 1935. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv. Foto: Peter Nissen ca. 1940.

Imidlertid ville et større projekt gavne beskæftigelsen. Det kunne man se ved diskussionen af en dæmning til Rømmø. Denne plan kom nogenlunde samtidig med planen for Fanøbroen i 1935, og allerede i 1936 havde regering og Folketing taget positivt imod projektet. Rømmødæmningen havde dog en politisk fordel i forhold til Fanøbroen: den gav mulighed for indvinding af land, hvorfor landbrugsministeren da også var meget aktiv bag beslutningen i Folketinget.³⁰

Beskæftigelsesaspektet var vægtigt. Da forslaget i foråret 1938 kom til Folketinget, blev det angivet, at i dæmningens byggeperiode på fire år, ville den give arbejde til ca. 600 mennesker, hvilket udgjorde en tredjedel af landsdelens arbejdsløse. For at sikre arbejdet blev der samtidig stillet krav om, at entreprenøren stort set kun måtte anvende menneskelig arbejdskraft. Bortset fra et tipvognstog og et par gravkøer måtte der ikke mekaniseres. Det meget fyld skulle læsses på tipvogne på gammeldags manér med skovl og greb.

På introduktionsmødet for Fanøbroen i 1935 udtalte den socialdemokratiske rådmand Rasmus Peder N. Kock sig positivt om projektet. Da formanden for Arbejdsmændenes Fagforening i Esbjerg, Peder Poulsen, blev spurgt om projektet, var også han positiv. Han mente, at Folketinget skulle gøre noget, da Esbjerg var hårdt ramt af arbejdsløshed. Han vidste ikke, om der var behov for en bro, men han vidste, at en bro ville give arbejde.³¹

Bekæmpelse af arbejdsløsheden havde været et højt prioriteret mål igennem mange år. I 1928 var arbejdsløshedsprocenten for de organiserede arbejdere mere end 20 %, og i 1934 var den steget til næsten 38 %.³²

Det følgende år var borgmesteren stadig modstander, da han "for øjeblikket" ikke så nogen fordel for Esbjerg.³³ Det stod dog ikke i vejen for, at forslaget stille og rolig modnedes gennem forvaltningen. Ribe Stiftsamt havde fået forslaget tilsendt, og bad nu i 1937 om byrådets indstilling. Her besluttedes det, at lade Trafikudvalget arbejde videre med sagen.³⁴ Samtidig startede et offentligt pres på politikerne. Til eksempel skrev redaktøren af den radikale avis Sydvestjylland i 1937: "hvor er de mænd, som tør vise hovmod, initiativ og fremsyn overfor en så betydningsfuld opgave? Har Esbjerg virkelig ingen af disse egenskaber mere?"³⁵

Anlægsarbejde i 1930'erne skulle ske ved håndkraft. Kun de mest nødvendige maskiner måtte anvendes. Billedet er fra arbejdet ved Tarphage ca. 1940, som indirekte modvirkede byggeriet af Fanøbroen. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.



Esbjerg byråd kom endelig på banen i 1937. Under indtryk af den store arbejdsløshed besluttede Folketinget at iværksætte beskæftigelsesarbejder, og kort efter lovens igangsættelse i maj fik kommunerne tilsendt ansøgningsskemaer. Esbjerg sendte sit skema allerede i midten af juli, hvor man byggede videre på Skadhedes forslag til en bro. At det skulle være et nødhjælpsarbejde med unge og langvarigt arbejdsløse betød ganske vist, at udgifterne til arbejdsløn blev 10 % dyrere, men man regnede med, at ministeriet ville betale de fleste udgifter. Herved ville op til 200 mand ad gangen få arbejde i årene 1938-1941.³⁶

Forslaget fik en meget hurtig administrativ behandling. Ministeriet ønskede udtalelse om de trafikale aspekter hos overvejningsspektøren, som sendte videre til Ribe Amtsråd, som igen ville sondere de lokale politiske holdninger.³⁷ Som det fortælles senere, var der ikke enighed om projektet.

Beskæftigelsesaspektet fulgte herefter argumenterne for broen de følgende år. Det blev meget aktuelt i begyndelsen af 1940'erne, da fiskeriet og havnen blev ramt af krigens konsekvenser. I marts 1940 var næsten 3.000 arbejdsløse ud af de knap 7.000 forsikrede, og det følgende år steg arbejdsløsheden yderligere til landets absolut højeste.³⁸

Bekæmpelse af arbejdsløsheden var da også et væsentligt argument, da R.P. Kock som ny borgmester i 1941 udtalte: "Jeg vil slide ministeriets trapper, indtil vi får Fanøbroen".³⁹ Også Pressens Radioavis havde lagt mærke til problemet med arbejdsløse på Esbjergegnen, og en af Radioavisens medarbejdere var i Esbjerg for at interviewe erhvervschef Rud. Jørgensen. Interviewet blev indtalt på voksplade og udsendt i forbindelse med Pressens Radioavis, hvilket man lokalt fandt, var 1. classes Esbjerg propaganda.⁴⁰

Tarphagebroen

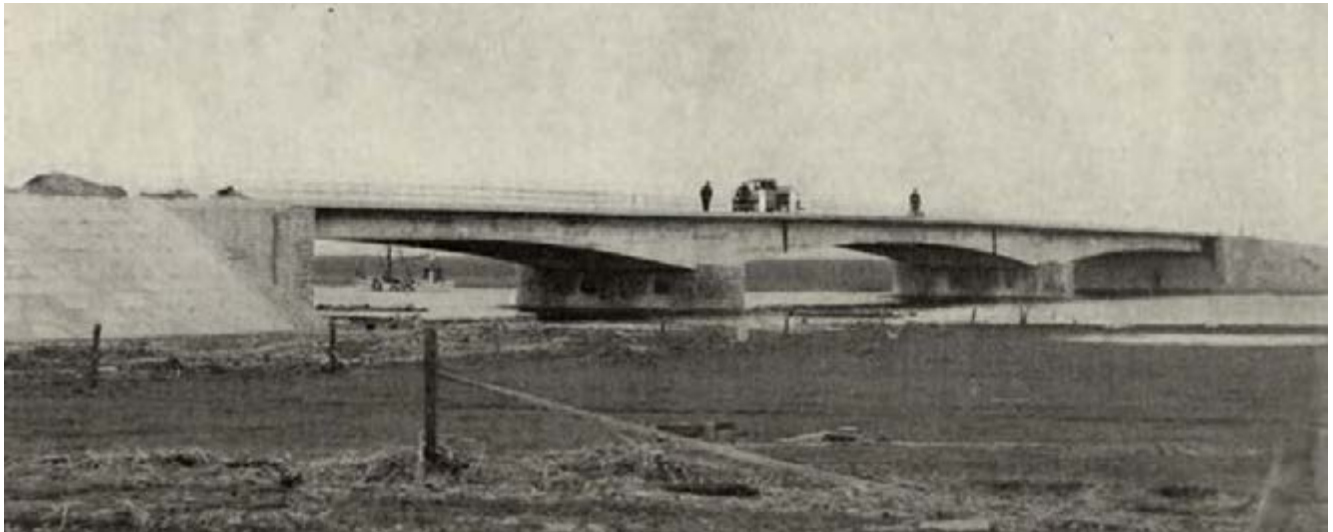
Broen til Fanø blev ikke det eneste forslag om beskæftigelsesarbejde på Esbjergegnen. På ministeriets bord lå samtidig et forslag om en bro over Varde Å ved Tarphage.

Esbjerg havde længe ønsket af få en nordlig vejforbindelse mod Oksbøl. Den vandrige Varde Å lå som en alvorlig spærring med omkringliggende jævnlige oversvømmede engområder. Fra gammel tid fandtes ved Tarphage et færgeri, som sørgede for transport med en trækfærge.⁴¹ Allerede i 1928 havde byrådet truffet beslutning om at støtte et broanlæg over Varde Å ved Tarphage med tilhørende vejanlæg.⁴²

Der var ikke fuld enighed om denne forbedring af infrastrukturen, idet Janderup-Billum og andre nordlige sognekommuner var imod, da de var bange for en for alvorlig oplandsforskydning til skade for deres hovedby Varde. Vardebanen havde samme negative indstilling, da ledelsen frygtede, at trafik ville blive flyttet fra tog og til bil. Ribe Amtsråd gik dog i efteråret 1937 ind for brobyggeriet af hensyn til de arbejdsløse,⁴³ og herefter fik projektet en god fremdrift. I 1938 blev planerne udarbejdet i detaljer, hvorefter man i foråret 1939 kunne sætte arbejdet i gang med jernbetonbroen over tre fag til en samlet længde på

Varde Å var en effektiv spærring for trafikken fra Esbjerg nordpå langs havet mod de gode badestrande. Kun en lille trækfærge kunne fragte passagerer og et enkelt køretøj over, som det ses på billedet fra 1933.





Broen over Varde Å ved Tarphage blev konstrueret af ingeniør Chr. Ostenfeld, som sideløbende forberedte broen til Fanø. Tarphagebroen blev bygget som et beskæftigelsesprojekt, hvilket mindskede chancerne for tilsvarende bevillinger til Fanøbroen. Foto: Ingeniøren 4/1 1941.

Tarphagebroen var med sin spændvidde på 100 m meget mindre end den foreslåede bro til Fanø på 1.300 m. Ingeniøren 4/1 1941.

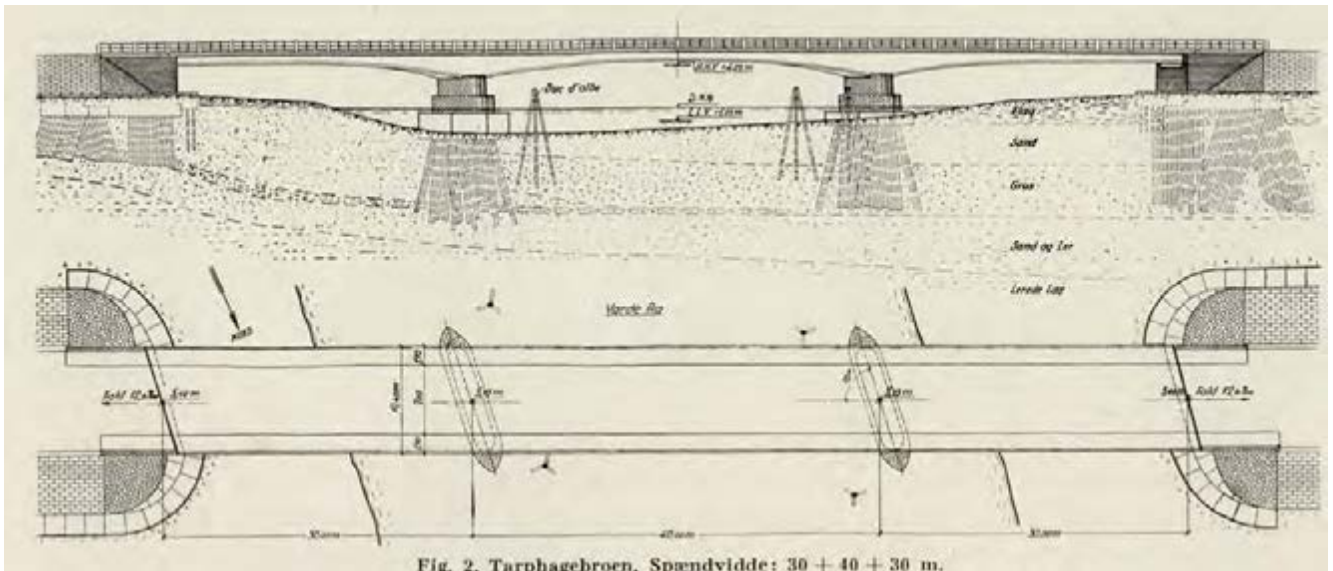


Fig. 2. Tarphagebroen. Spændvidde: 30 + 40 + 30 m.



Tarphagebroen over Varde Å var den eneste bro bygget med beskæftigelsesmidler på Esbjergegnen.

100 m, og broen kunne indvies i 1941.⁴⁴ Projektet var ledet af amtsvejsinspektør E. Kærn, og han fik assistance af ingeniør Christen Ostenfeld.

I det overordnede politiske spil er det sandsynligt, at byggeriet af broen ved Tarphage blev prioriteret frem for Fanøbroen. Hvis Fanøbroen havde været det eneste projekt på Esbjergegnen, ville regeringen antagelig have brugt den til nedbringelse af områdets arbejdsløshed. I øvrigt var den 10 km lange Ansager Kanal til vandkraftværket Karlsgårdeværket nordøst for Varde også en konkurrent, men som trafikminister Gunnar Larsen i 1940 angav, så havde også den større prioritet end Fanøbroen.⁴⁵

De daglige færgeforbindelser

Utilfredsheden med færgeforbindelsen Esbjerg-Fanø var naturligvis hovedårsagen til ønsket om en bro. Der har altid været utilfredshed, og fra 1918 måtte staten overtage færgeriet for at sikre en stabil drift. Det blev Post- og Telegrafvæsenet, som kom til at drive færgen, og postmesteren i Nordby fik således færgeriet som sin hovedopgave. Indtil 1916 havde direktoratet endda transport som en del af sit navn, nemlig Post- og Befordringsvæsenet.

De ældre dampfærger blev erstattet af motorfærger, da der blev behov for at overføre biler. I 1926 kom færgen "Fanø" med plads til 500 passagerer og otte biler. Ved samme anledning blev der bygget nye færgeljer for at give en direkte ombordørsel. Det stigende behov for overførsler betød i 1932 en udvidelse med motorfærgen "Nordby", som havde plads til 500 passagerer og 10 biler.⁴⁶

I 1930'erne fandtes desuden to mindre motorbåde, som sejlede næsten dobbelt så stærkt som de store færger. "Nøne" kunne siden 1921 klare at sejle med 106 passagerer, og en mindre motorbåd "Grethe" sejlede fra 1925 med 25 passagerer.



Overfart af personbiler var flaskehals ved færgeoverfarten. Her ses den nybyggede M/F Fanø, som siden 1926 kunne medtage 8 personbiler. I 1932 fik den følgeskab af M/F Nordby med plads til 10 biler. Disse to færger stod i mange år for overfarten sammen med nogle mindre passagerskibe. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

Fartplanen var ikke imponerende. Vinterkøreplanen 1935-1936 havde syv daglige afgang, og den seneste afgang på hverdage var med motorbåd og endda kun på visse dage; ellers skulle man hjem fra Esbjerg eller Fanø med sidste bilfærge kl. 20 eller 20:45.⁴⁷

Den fulde kapacitet skulle til gengæld benyttes på de gode sommerdage. Sommersejlplanen havde endda 17 afgang på hverdage, og i juli og begyndelsen af august fandtes 21 afgang. De helt store rejsedage var søn- og helligdage med 30 afgang.⁴⁸

Selvom der var en kort afstand mellem Fanø og Esbjerg, tog overfarten 20-35 minutter. Skibene måtte følge en udsejling fra Nordby Havn på grund af en stor sandbanke, Slunden. Sejlrenden var også så snæver, at der ikke kunne passere to færger, hvorfor man ikke bare kunne sætte en ekstra færge ind for at klare kapaciteten.



I isvintre har der været bro til Fanø, som her i 1942 med mange ugers forbindelse. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

Den upålidelige færge

Tilhængerne af en bro havde et godt argument; en bro ville altid kunne forbinde Fanø med fastlandet. Det var ikke tilfældet med færgerne. De var afhængige af vejret, og samtidig kunne uheld forsinke eller helt stoppe overfarten.

Isvintre var alvorlige, hvor færgefarten helt eller delvist kunne være ude af drift uger ad gangen. Det var tilfældet i februar-marts 1942, hvor folk i ca. tre uger foretrak at spadsere frem for at tage færgen, som alligevel kun kunne sejle 5-600 meter. Gods måtte omlæsses til pramme og isbåde på begge sider af færgen, og en sådan transport kunne tage otte timer for de få hundrede meter. Når godset yderligere først kom til godsekspeditionen ved midnat, forøgedes vanskelighederne på grund af mørklægningsbestemmelserne.⁴⁹ Selv i mindre kolde vintre kunne færgerne få problemer, som i 1961, hvor en færge i to timer sad fast i isen.⁵⁰

Sommeren 1942 blev ikke meget bedre end vinteren. Den ene færge var ombygget til at sejle med generator, men den måtte til reparation på værft midt i sommerperioden. Den anden færge var optaget af byggematerialer til fæstningsbyggerier, hvorfor

overfarten af cykler måtte indskrænkes gennem en midlertidig takstforhøjelse med 100 % på hverdage og 200 % om søndage.⁵¹

Sommersøndagene var de store rejsedage, men trods de mange overfarter kunne selv en almindelig dag give problemer. Allerede i 1938 blev der klaget over, at trafikken undertiden brød sammen om søndagen.⁵² Det var også tilfældet en sommerdag i 1946, hvor et uvejr pludselig opstod. Billetsalget brød sammen, fordi billetterne slap op, og færgens kaptajn nægtede at lægge til, da en menneskemængde på over 500 personer stormede broklappen.⁵³

Trafikproblemerne på søn- og helligdage blev gradvist værre. Den ansvarlige postmester var i 1950 ligefrem glad for det dårlige påskevejr, da det formindskede passagertallet i en periode, hvor den store færge var i dok.⁵⁴

Allerede i 1930'erne kunne biler have flere timers ventetid om sommeren.⁵⁵ Efter befrielsen steg rejseaktiviteten yderligere med forøgede biloverførsler år for år. I 1958 blev det angivet, at der en lørdag havde været fire timers ventetid i Esbjerg og hele otte timer i Nordby den følgende mandag.⁵⁶ I 1982 blev der endda berettet om ni timers ventetid.⁵⁷

Bilisterne kunne ikke være sikre på at få en overfart. Selv i 1970'erne måtte postmester Garmer beklage, at der ikke var mulighed for at reservere plads. Han undskyldte med, at færgefarten ofte var uregelmæssig. Forskellen mellem høj- og lavvande var normalt 1,3 m, og der skulle sikres i hvert fald 10 cm vand under kølen, men under storm fra øst forsvandt vandet, og sejladsen måtte aflyses. Desuden kunne der lejlighedsvis befordres et udrykningskøretøj, hvorfor en færge måtte tages ud af drift. Med en bilreservering ville en retfærdig afvikling være umulig.⁵⁸

De gamle færger fik efterhånden ofte tekniske problemer. Helt alvorligt blev det under en storm i 1952, hvor den ene færge mistede styringen og drev hjælpeløs rundt. Der var ikke tilstrækkelig motorkraft til at holde roret i gang, og kun ved at rette skibet op ved at bakke, undgik man et katastrofalt uheld.⁵⁹



Om sommeren og på helligdage har der været stor interesse for at komme til og fra Fanø. Billedet viser køen på havnen i Esbjerg en dag omkring 1980.
Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

Stemningen på Fanø: 192 for, 92 imod en bro

Stemningen for en bro steg blandt politikerne. Selv sognerådet i Nordby, som i 1937 havde været modstander af en bro, var blevet noget formildet, og man kunne nu gå ind for en bro under visse betingelser.

Da Socialdemokratiets propagandafilm – en moderne tonefilm "I folkets navn" – blev vist i Nordby for 200 mennesker i 1938, talte landstingsmand Albert Andersen fra Esbjerg godt om en Fanøbro.⁶⁰ Få måneder senere havde Esbjerg kommunes Erhvervsudvalg og Trafikudvalg et møde med ingeniør Kjærulf fra ingeniørfirmaet Kampsax om broen. Kjærulf sagde god for broen, men mente dog, at prisen nu ville være dyrere.⁶¹

I foråret 1939 var der folketingsvalg. Nu var borgmester Mortensen i Esbjerg positivt indstillet over for broen, men han udtrykte dog bekymring for, at broen skulle kunne koste hele 3 mio. kr.. Broen ville være en økonomisk vinding for Fanø, men udbyttet for Esbjerg var mere tvivlsomt.⁶² På valg møder på Fanø var der

Borgmester Laurits Høyer-Nielsen fik mange års arbejde med bro sagen under hans tre perioder som borgmester fra 1942 og til sin død i 1964. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv. Foto 1943.



en positiv stemning. Mandø havde fået dige, Rømø havde fået dæmning; Fanø skulle også have noget, var den overvejende stemning. Der var ingen modstandere, men i Nordby mente man, at broen skulle være gratis.⁶³

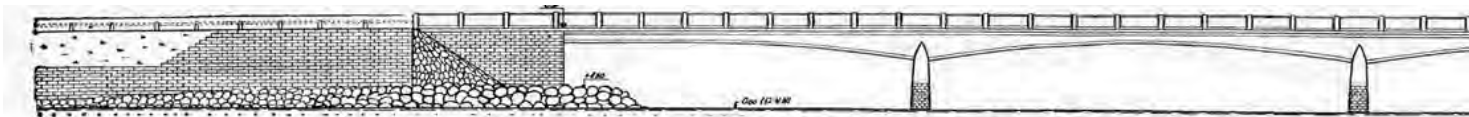
Modstandere kom dog frem på et stort borgermøde i Nordby i maj med 3-400 deltagere. Mens der var 100 % tilslutning fra Sønderho, var der indvendinger fra flere sider i Nordby. Efter tre timers diskussion viste en afstemning, at 192 var for en bro, mens 92 var imod.⁶⁴

Stemningen for broen var altså generelt positiv. Da direktør Rud Christiani fra det store ingeniørfirma Christiani & Nielsen blev spurgt om broen, kunne han sige, at "jeg har endnu aldrig oplevet en bro, som man ikke bagefter var glad over".⁶⁵ Da ministrene og andre toppolitikere kom til Esbjerg på deres sommerrejse i en stor rød rutebil udtalte formanden for Finansudvalget, Holger Larsen, at de ikke havde forhandlet spørgsmålet, men selvfølgelig fik Esbjerg og Fanø en bro; hvornår lå derimod hen i det uvisse.⁶⁶

Nyt broforslag – med færge

For at få beslutningen om en bro igennem det politiske system, måtte der udarbejdes en mere konkret plan. Kommunen entrede med den unge ingeniør Chr. Ostenfeld, som man kendte fra det igangværende projekt med Tarphagebroen, og som landets ekspert i jernbetonbroer havde han projekteret den igangværende Aggersundbro. Han kunne i september 1939 fremlægge en fuld færdig plan med økonomiske beregninger, detailtegninger af broens enkelte dele samt linjeføring. Udgifterne for det relativt store arbejde blev antagelig helt eller delvist afholdt af ingeniøren selv.⁶⁷ Forslaget blev ikke præsenteret i pressen, men anvendtes ved Esbjergs Kommunes forhandlinger med forskellige myndigheder, og herfra sivede det ud til offentligheden.

Inden et egentligt projekt måtte der udføres konkrete bundundersøgelser, som kunne give sikkerhed for konstruktioner og linjeføring. Et enigt byråd i Esbjerg bevilgede i januar 1940 penge til en sådan undersøgelse.⁶⁸ Ostenfelds nye firma sendte



Tværsnit af broen til Fanø, 1939 af ingeniør Chr. Ostenfeld. Der blev senere udarbejdet flere forskellige forslag til konstruktioner med længere spændvidde.
Tegning: Ingeniørens Ugeblad 15/2 1958.

en ingeniør til Esbjerg for at lede bundundersøgelser ned til 30 meters dybde. Opgaven løb ind i problemer, da arbejdet måtte ligge stille et stykke tid på grund af benzinmangel; det varede noget tid før kommunen havde fået svar på sin ansøgning om 25 liter benzin til den anvendte rambuk.⁶⁹ I løbet af sommeren havde seks mand udført arbejdet, og efter at boreprøverne var analyseret på Polyteknisk Lærestalt, havde man for første gang en undersøgelse af bundforholdene i Vadehavet.⁷⁰

Ostenfeld kunne i januar 1940 levere et nyt broforslag, og efter endnu en revision i juli, var planen klar til offentliggørelse. Under pressens bevågenhed tog han sammen med Esbjergs Trafikudvalg til møde med statsminister Stauning i København, hvor også socialminister Kjærbo og marineminister Brorsen var med. Prisen var udregnet til 7½ mio. kr. Heraf var de 4 mio. kr. arbejds løn til 3-400 mand for at opføre dæmningerne.⁷¹

Der var dog et generelt problem ved at bygge i krigstid – jern var dyrt og med høj risiko for leveringsproblemer. Det var vanskeligt at få de 2.000 ton jern, som en traditionel bro krævede. Ostenfeld havde derfor også udarbejdet forslag til en højbro i en konstruktion som buebro, som kun ville benytte 500 ton. Den høje bro ville blive billigere, men samtidig kræve en højere dæmning, som gav mere manuelt arbejde.⁷²

Problemet med jernmanglen kunne man løse ved at vente til efter krigen med selve broen, hvorfor der var indtegnet to færgelejer ud for hver af dæmningerne, så en færge kunne klare forbindelsen, indtil freden tillod brobyggeriet. Sejliden kunne reduceres til 6-7 minutter, hvorved færgernes kapacitet fordobledes eller tredobledes, hvorfor færgerne endvidere kunne afgå hyppigere.⁷³

Fælde: bro stopper færge, færge stopper bro

Allerede ved det første forslag om ebbevej i 1935 var færgens driftsledelse, den lokale postmester Enné, klar over broens konsekvenser: den ville ødelægge Nordby Havns økonomi. Færgerne var statslige, og udgifterne til uddybning ville antagelig stoppe (hvilket var rigtigt, da det senere var Trafikministeriets betingelse for en bro i 1943).⁷⁴ En ebbevej ville halvere indtæg-

Færgerne skulle sejle omkring den lavvandede grund, Slunden. Allerede i 1937 foreslog Nordby sogneråd, at der blev gravet en sejlrunde for en halvering af sejliden, men Trafikministeriet ville ikke tage stilling, så længe man ikke vidste, om broen kom eller ej. Først i 1994 blev sejlrunden gravet. Avisudklip Mit Fanø.





I 1954 var bro sagen ved at gå i hårdknude på grund af behovet for fornyelse af færgefarten. Trafikminister Carl Petersen står med en delegation på havnen i Esbjerg, hvor de lokale ønskede en bro. Det ville ministeren ikke, og herren til højre for ham, generaldirektør K. J. Jensen fra Post- og Telegrafvæsenet, fik i stedet lovning på en ny færgehavn 1½ km nord for Nordby. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv. Fotograf: Knud Rasmussen.

terne på færgen, og så ville færgens økonomi blive helt umulig. Der var endda lige anskaffet nye færger og broklapper.⁷⁵

Den relativt lange sejltid var et problem for færgernes kapacitet. Nordby Sogneråd havde derfor allerede i 1937 søgt Trafikministeriet om at få gennemgravet Slunden. Ministeriet ville imidlertid ikke tage stilling, så længe man ikke vidste om broen kom eller ej.⁷⁶ Kommunen var fanget i en fælde: Broplanen stoppede fornyelse af færgeoverfarten; færgeplaner stoppede broplanen. Kommunen fik ikke svar om uddybningen i 1938, og desuden fik kommunen heller ikke midler fra Vej fonden, så længe der ikke var afklaring om bro eller ej.⁷⁷ Heller ikke i 1939 tog ministeriet

stilling til uddybningen.⁷⁸ Gennemgravningen var ifølge nogle eksperter problematisk, da risikoen for tilsanding var høj.⁷⁹ Det endte i øvrigt mange år senere med, at der alligevel gravedes en sejlrende, og siden 1994 sejler færgerne med 12 minutters sejltid fra færgeleje til færgeleje.

En mere radikal løsning blev fremført i 1937: at flytte færgelejet fra Nordby 1½ km nordpå til Batteriet. Her var vanddybden 9 m, og med den korteste afstand til Jylland ville sejltiden blive kraftigt reduceret; postmesteren angav fra 35 minutter til 6-7 minutter, hvis færgelejet i Esbjerg også flyttedes nordpå. Risiko for stop af sejladsen på grund af isskruninger og for lav vand-

stand ville være kraftigt reduceret. Planen kom for alvor på bordet i 1946,⁸⁰ men løsningen ville spænde ben for broprojektet, hvorfor borgmesteren i Esbjerg gik kraftigt imod planen.⁸¹

Sådan stod sagen i mange år indtil 1953, hvor den daværende trafikminister Jørgen Jørgensen gerne ville give Fanø en ny færgehavn. Den skulle som betingelse ligge ved Batteriet. Nu var sognerådet i Nordby imod planerne. De syntes ikke om, at folk på vej til arbejde i Esbjerg i vintervejr skulle køre de 1½ km op til havnen, og samtidig ville denne beliggenhed føre turisternes kørsel uden om Nordby.⁸²

Fælden fandtes også, da Post- og Telegrafvæsenet i slutningen af 1940'erne ønskede at stoppe sit engagement i færgedriften, som i mange år havde været væsenets sidste, efterhånden som nye broer havde overflødiggjort færgedrift. Statsbanerne var tilbageholdende med at få overfarten med i deres færgedrift,⁸³ men driften blev i stedet tilbudt kommunerne i 1962. Ministeriets betingelser var, at broplanen skulle tages af bordet, før ministeriet ville investere i nye færger med tilhørende forbedrede færgelejer.⁸⁴ Det blev dog alligevel DSB, som kom til at stå for sejladsen fra 1976 efter, at broplanerne var stoppet.

Truslen mod Fanøs idyl

Allerede de første ideer om en bro mødtes med skepsis. Fanø ville miste sin idyl: "Jeg kan ikke forstå, at nogen kan komme i tanker om at ødelægge den herlige sejltur til Fanø. Det er dog den, som giver Fanøturen sin charme! Og hvis der blev en bro til Fanø, så blev øen da fuldkommen overrendt af turister og badegæster. Det kan da være slemt nok i forvejen i hvert fald om søndagen. Og kom der en bro, så vilde der komme så mange mennesker til Fanø, at de i løbet af ca. 2 måneder vilde have trampet alle klitter flade, og hvad var der så ved Fanø, må jeg spørge?", som det lød i en aviscommentar i 1933.⁸⁵

Denne konservative holdning over for forbedret infrastruktur er siden fremført med forskellig intensitet. Det konservative Ribe Stifts-Tidende fortsatte i samme tone i 1937: "Det vil sige, at vi på Fanø vil få et bade-tivoli som på Sild, og det kan måske have

sin charme – men det vil ganske ødelægge den særegne idyl, som nu engang er Fanø Bads, og det vil i videre forstand ødelægge hele Fanø-idyllen."⁸⁶

I Sønderho var stemningen overvejende positiv, men i Nordby var man de første år forbeholden. Sognerådet vendte i 1940 til en mere positiv indstilling efter, at broplanens vejføring var revideret til gunst for Nordby. Sognerådsformand Kalleesen kunne meddele, at rådet havde ændret mening, men man ville i hvert fald ikke betale for broen.⁸⁷



Forsiden på den lille folder forud for et borgermøde i Nordby i 1959 så neutral ud, men indholdet var en professionelt udformet agitation mod bro. Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

I mange år var der ingen offentlig kritik af broen, men forholdene på Fanø ændrede sig. De tidligere store hoteller fik problemer. De blev nedslidt ved belægning af tyske soldater, og Fanø Bad blev totalt afspærret af hensyn til den stedlige tyske fæstning. Efter krigen blev hotellerne istandsat, men fik ikke den samme styrke som hidtil uden de mange rige udenlandske gæster. Nogle hoteller gik konkurs, og andre blev solgt til ferieejligheder og andet formål, f.eks. Tvind Skolernes Rejsende Højskole, mens Rindby Badehotel ikke blev genopført efter en brand.⁸⁸ Til gengæld blev der bygget sommerhuse i stor stil, og nye beboere flyttede mere eller mindre permanent til øen.

Det fik betydning, da brosagen igen blev aktuell i slutningen af 1950'erne med en betalingsbro. En kreds på 14 beboere ledet af forfatteren Poul Ørum og en reklamemand iværksatte en stærk kampagne med læserbreve, artikel i hovedstadspressen, uddeling af foldere med argumenter imod broen og med delegationsrejse til trafikminister Kaj Lindberg i København. Kritikerne så, at broen ville ødelægge Fanøs natur, at Fanøs kulturelle særpræg udvaskedes, at der kom trafikkaos på hele øen, at de frie arealer blev overbebygget, at Fanøs erhvervsliv ville få hård konkurrence udefra, Fanø ville blive en forlystelsesplads og meget mere.⁸⁹

Kampagnen mod broen kulminerede på et borgermøde i sommeren 1959 med 3-400 deltagere. Poul Ørum var fortaler for kritikken, men også formanden for jagtforeningen ytrede sin betænkelighed, idet han så de mange gæster ville kunne true dyrestanden. Andre var bange for, at taksterne ved en betalingsbro ville fordyre deres transport til Esbjerg.⁹⁰

Der var også mange tilhængere af broen, og flere bemærkede, at mange bromodstandere var tilflyttere med en kærlighed til Fanø "af ret ny dato", men nu ville de ikke have andre til Fanø (Ørum var til eksempel tilflyttet i 1957). Borgmesteren kritiserede, at den selvbestaltede gruppe på 14 medlemmer var gået til ministeren uden om sognerådet, som var den valgte repræsentant for 2.300 borgere.



Forfatteren Poul Ørum flyttede til Fanø i 1957, og han blev i 1959 hovedmanden i en kampagne mod broen. Et indlæg i dagbladet Information kaldte han "Det glade vanvid: En badebro til 30-40 millioner kr.". Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv. Foto: Paul Bølling. Kronik: Information 6/6 1959.

En privat betalingsbro

Det trak ud med broen. Forslag skulle undersøges, og efter et ofte langt forløb skulle forslagene justeres til nye forslag, som igen skulle undersøges og justeres.

I alt kom der otte forskellige forslag til linjeføringer. Den første linjeføring var Nordby Sogneråd utilfreds med, hvorfor en ny skulle laves. Der var også utilfredshed i Esbjerg Havn og i byens planlægningsafdeling, hvorfor der kom nye forslag til linjeføring. Det mest radikale forslag kom efter professor Steen Ejler Jørgensen i 1950 havde lavet en generalplan for byen, hvilket medførte en helt ny linjeføring for brovejen med en samlet forbindelse til omfartsvej og hovedvej.⁹¹

Enigheden mellem Esbjerg og Nordby om en bro belastedes af de aktuelle problemer med færgeforbindelsen ved den stigende bilisme. Lokalt i Esbjerg blev der også interessekonflikt, da regeringen skulle vælge mellem at finansiere en udvidelse af fiskerihavnen eller byggeriet af en bro. Her mente den lokale socialdemokratiske folketingsmand og daværende undervisningsminister Julius Bomholt i 1955, at den produktive havn måtte komme først.⁹² Lidt af samme problemstilling stod man i, da statsminister Viggo Kampmann med sommerhus på Fanø i 1968 prioriterede en lufthavn frem for broen.⁹³ Årene gik, og broplanerne diskuteredes fortsat lejlighedsvis med de involverede ministerier og styrelser. Herfra var begejstringen begrænset; man betragtede nok broen som en "decideret turistbro", som trafikminister Lindberg er citeret for at kalde broen i 1951.⁹⁴

Uenigheden gjorde en ren statsstøttet bro urealistisk. I stedet kunne en bro finansieres med private midler. Det blev luftet af socialdemokratiske ministre på besøg i Esbjerg i 1955,⁹⁵ og efter at det store ingeniørfirma Kampsax havde været i forhandlinger med kommunen,⁹⁶ kunne finansminister Viggo Kampmann være med til at forhandle et forslag på plads om et aktieselskab A/S Fanø-broen til at stå for koncessionen.⁹⁷ De to små kommuner på Fanø skulle indgå med 1.000 kr. i selskabet og Esbjerg Kommune og Kampsax med hver 4.000 kr.⁹⁸

Det følgende år kunne selskabet overbringe trafikministeren en plan for broen, som ville kunne være færdig i 1962. Staten skulle betale 7 mio. kr., 10 mio. skulle være et statsgaranteret lån, mens de resterende 5 mio. kr. var ansvarlig egenkapital. Når lånet var betalt via indtægter fra overfarten, skulle broen overdrages det offentlige.⁹⁹

Forslaget gik nu sin gang for at blive undersøgt af den offentlige administration. Sagen endte hos regeringens Trafikøkonomiske Udvalg, som skulle lave en helhedsvurdering af samtlige landets broprojekter.¹⁰⁰ Der var mange broer undervejs i 1960'ernes store udbygning af infrastrukturen med broer ved Guldborgsund, Hvide Sande, Siø, Langeland, Storebælt, Øresund og mange flere. Som noget nyt blev alle strukturprojekter taget op under ét i

en prioritering med en ny type embedsmænd, planlæggere som Kai Lemberg, som først i Trafikøkonomisk Udvalg fra 1955 og fra 1958 i Transportforskningsudvalget så på Fanøbroen. Konklusionen var, at broen til Fanø ikke havde nogen berettigelse¹⁰¹. Broen var så dyr for staten, at der ikke aktuelt var finansieringsmulighed; kun hvis beskæftigelsessituationen forværedes, kunne brobyggeriet indgå som et politisk redskab.¹⁰²

Ribe tager initiativ

Borgmesteren i Ribe tog i 1956 initiativ til en forbindelse til Fanø. Han havde forberedt arbejdet sammen med et amtsrådsmedlem fra Ribe Amt, sognerådsformand S. Kromann Thøgersen, Sønderho og en folketingsmand. Amtsrådet var sikkert indforstået, for der deltog også en embedsmand fra amtet i arbejdet. Ifølge planen skulle der gå en dæmning nord for kammerslusen ved Ribe Å og over til Fanø ved Sønderho.¹⁰³

Idéen om en dæmning til Fanø blev genoplivet i 1956, da interesserede kredse i Ribe foreslog en dæmning fra Ribe Kammersluse og til Sønderho. Tegning: Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. distrikt. Esbjerg TTVA-02, Fanø 1946-1979.



Planen om en dæmning blev skudt ned, men dæmningen indgik i et nyt projekt, hvis mål var at inddæmme størstedelen af den danske marsk. Tønder Amtsråd, Tønder Erhvervsråd m.fl. havde i flere år arbejdet på et forslag baseret på undersøgelser udført af bl.a. professor Niels Nielsen fra Københavns Universitets Skalling Laboratoriet. Målet var at opdyrke marsken for at få en stor, ny bosætning i marsklandet.¹⁰⁴ Forslaget fremlagdes i 1956, hvor der var mulighed for støtte ifølge den reviderede Landvindingslov fra 1953.¹⁰⁵

Tilsanding af sejltreder og havne var et stort problem ved byggeri af dæmninger, og Danmarks Tekniske Universitet (DTU) blev involveret i sagen, da en dæmning igen i 1966 skulle vurderes. Vandbygningsinstituttet på DTU kunne udtale sig om, hvorvidt aflejringen af slam bag en dæmning ville kunne formindske tilsandingen af både Esbjerg Havn og den vigtige sejltrede ved Grådyb.¹⁰⁶

En stor spiller om bro og dæmning var Vandbygningsvæsenet, hvilket ellers ikke var særligt meget fremme i offentligheden. Allerede i 1937 var Vandbygningsvæsenet involveret i brosagen. På eget initiativ henvendte det sig til Ministeriet for offentlige Arbejder om de broplaner, man kun kendte fra pressen. Man gjorde opmærksom på, at broen kunne have negative konsekvenser for miljøet, herunder forøge tilsandingen af Esbjerg Havn og det vigtige Grådyb. Man mente, at der burde udføres grundige undersøgelser, inden ministeriet skulle træffe beslutning, og disse undersøgelser ville tage tid.¹⁰⁷ Væsenet gennemgik senere broprojektet, som kritiseredes på mange punkter.¹⁰⁸

Ministeriet for offentlige Arbejder spurgte også Vandbygningsvæsenet om det reviderede forslag til bro, som Ostenfeld havde udarbejdet i sommeren 1940. Væsenet sagde god for forslaget, idet ingeniøren havde taget højde for væsenets kommentarer.¹⁰⁹

Vandbygningsvæsenet kom imidlertid selv til at stå for det mest omfattende projekt, Vadehavsplanen. Vandbygningsvæsenets 8. kontor i Tønder havde på initiativ fra Folketingets Stormflodsudvalg udarbejdet en "Vadehavsplan" som et alternativ til



Vandbygningsvæsenet foreslog i 1969 at Vadehavet indenfor Fanø, Manø og Rømø skulle inddæmnes for at sikre sårbare områder i Jylland mod stormflod. Dæmningen til Fanø skulle ikke have en bro, men en sluse. Forslaget mødte kraftig modstand og blev ikke realiseret. Tidsskrift for Ingeniør- og Bygningsvæsen 11/7 1969.

planen om en forstærkning af havdigerne i den nordlige del af vadehavet. Planen omfattede ikke alene en dæmning til Fanø, men også en dæmning fra Fanø til Rømø; måske kunne dæmningen endda forlænges helt til Sild, hvis Tyskland var positiv. Der ville blive Inddæmnet 310 km² land, hvor en del kunne blive værdifuld landbrugsjord. Mellem Fanø og Manø antages, at der via sandflugt og klitdannelse skabtes en ca. 18 km lang strand. Færgeforbindelsen Esbjerg-Fanø gav på det tidspunkt et driftsunderskud på ½ mio. om året, som hermed kunne spares.¹¹⁰

Forslaget blev stillet i en tid med en voksende forståelse for forurening og indgreb i naturen. Blandt andet var biologen Horst Meesenburg ved Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg en af de første til at kritisere projektet. Heller ikke dette projekt blev som bekendt realiseret.¹¹¹

Interessen løber i sandet

Da Henning Rasmussen tiltrådte som borgmester i Esbjerg i 1965, udtalte han, at broen ville komme efter 8-9 år.¹¹² Denne bemærkning havde han glemt ni år senere, da en avis spurgte ham; påstanden måtte være en "erindringsforskydning".¹¹³ Borgmester Marius Sørensen i Nordby var i 1970 erklæret modstander af broen,¹¹⁴ og sagen døde langsomt hen. Håndværker- og Industriforeningen havde stadig i 1960 sagen på den årlige generalforsamling, men nu kun som en sag under eventuelt.¹¹⁵ Det tidligere så ihærdige turisterhverv var ikke kun holdt op med at agitere for broen; turistchefen i Nordby var med i protesten mod broen i 1959, og i 1972 mente Turistforeningen, at Fanø havde bedst af at være en ø.¹¹⁶

Dette møde i 1961 var et af de tusindevis af møder om broplanerne og et af de sidste, før møderne ebbede ud. Trafikminister Kaj Lindberg i det mørke jakkesæt ses bagerst til venstre ved siden af borgmester Høyer-Nielsen for bordenden. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv, Fotograf: Knud Rasmussen.





Aktieselskabet A/S Fanø-broen mistede også pusten. Man opgav koncessionsansøgningen i 1962,¹¹⁷ og da en ny aktieselskabslov i 1975 krævede en aktiekapital på 100.000 kr., måtte bestyrelsen indrømme projektets fiasko. Det var ikke realistisk at tegne yderligere 80.000 kr. i aktiekapital, og selskabet blev opløst,¹¹⁸ hvilket skete på en generalforsamling på kun 5 minutter.¹¹⁹ Kommunerne i Esbjerg havde tidligere været store tilhængere af broen, men selv den kommunistiske repræsentant i byrådet tilsluttede sig nedlæggelsen, da han havde set konsekvenserne af en fast forbindelse ved Rømø.

Ved folketingsvalget i 1977 kunne en kandidat for Det Konservative Folkeparti indsætte annoncer i aviserne med budskabet, at han var en klar modstander af en bro. På den tid var broen helt død. Ved kommunevalgene var enkelte kandidater stadig tilhængere. I 2001 var en kandidat for Venstre i Nordby tilhænger, hvilket vælgerforeningsformanden gjorde opmærksom på, ikke var hans linie. I 2005 var en socialdemokratisk kandidat i Esbjerg tilhænger. Borgmester Kjeld Nielsen mente, at færgerne fint dækkede behovet, og kandidaten fik kun 68 personlige stemmer; broen var ikke mere en vindingsag.¹²⁰

Statsminister Viggo Kampmann ordner sin datters fanødragt i 1960. Det mangeårige lokale socialdemokratiske folketingsmedlem Julius Bomholt, daværende socialminister, havde anbefalet Kampmann at købe sommerhus på Fanø. To centrale politikere på Fanø var ikke nok til for brotilhængerne at få en beslutning ført igennem. Foto: Paul Bølling. Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

Ved folketingsvalget i 1977 markerede den konservative kandidat, Henning Dyremose, sin modstand mod en bro. På det tidspunkt var broen for endeligt skrinlagt, men blev alligevel markeret. Annonce: Vestkysten 12/2 1977.



Afslutning - konklusion

I mere end 100 år blev der talt om en bro til Fanø. Mere end 10 officielle planer blev forberedt, fremlagt og forhandlet. Men hvorfor blev ingen realiseret?

Esbjergs førende lokalhistoriker igennem mange år Verner Bruhn siger i en analyse, at broen ikke blev realiseret, da den ikke havde nogen trafikkemæssig begrundelse, hvilket i øvrigt også var regeringens officielle holdning ved broplanens stop i 1960'erne.¹²¹

Tidslinje

1900

1903 - forslag om bro nævnes i avis

1910

1913 - forslag om bro på møde i Nordby

1918 - postvæsenet overtager færgedriften

1920

1926 - motorfærgeren Fanø - 500 passagerer og 8 biler

1930

1932 - motorfærgeren Nordby - 500 passagerer og 10 biler

1933 - forslag om dæmning med ebbevej

1935 - undersøgelse af bro fra Sydvestjysk Samfund

1936 - konkret forslag om bro fremlægges

1937 - Esbjerg kommune (EK) søger om beskæftigelsesmidler

1939 - forslag nr. 1 til linjeføring fra EK

1940

1940 - EK undersøger bundforholdene; forslag 2 om linjeføring

1943 - EK forslag 3 med linjeføring tæt på Nordby

1945 - EK forslag 4; ændret linjeføring ved Esbjerg

1950

1954 - EK forslag 5; ændre linjeføring ved Esbjerg

1956 - forslag om dæmning til Sønderho på Fanø

1957 - A/S Fanøbroen stiftes

1958 - forslag om betalingsbro fremsendes

1960

1962 - ansøgning om koncession stoppes

1964 - M/F Esbjerg og M/F Nordby; hver 500 passagerer og 26 biler

1965 - EK forslag 6; linjeføring med forbindelse til hovedvej

1969 - forslag til inddæmning af Vadehavet med dæmning

1970

1975 - A/S Fanøbroen opløses

1976 - DSB overtager færgefarten

1980

1990

1994 - sejltrede graves gennem Slunden

Dette synspunkt var rigtigt i 1960'erne, men efter min mening ikke generelt. Der er bygget broer og dæmninger til langt tyn-dere befolkede øer med mindre trafikale behov. Rømø fik dæmning i 1942 på en tid, hvor Fanø trods alt havde mere end tre gange så mange beboere som Rømø.¹²² Fanø havde tilmed en nærliggende stor provinsby med behov for rekreative områder. Øen Nyord ved Møn fik sin bro i 1968, selvom den lille ø kun havde godt 100 indbyggere.¹²³

Årsagen er mere sammensat. Ganske rigtigt må skiftende regeringer prioritere de offentlige midler til infrastruktur, hvor Fanøbroen ikke hørte til de vigtigste. Men trafikalt har øen haft behov for en forbedret infrastruktur ikke mindst om vinteren, i storm og i sommerhalvårets højsæson. I prioriteringen har broen ligget i den nederste ende, men alle forslag blev taget højtideligt og undersøgt grundigt af trafikplanlæggere og teknikere.

Tættest på en realisering fandtes i perioder med stor arbejdsløshed, hvor beslutningstagere for den offentlige økonomi så en fordel i beskæftigelsesprojekter frem for at betale understøttelse. Her blev broen ramt af, at planerne ikke var klar i tide. Hvis broplanen i september 1939 havde haft den politisk acceptable brolinje, var en beslutning om tildeling af beskæftigelsesmidler langt tættere på. Denne vejføring kom imidlertid først frem i 1943, og her var konjunkturerne for længst vendt, efter at alle ledige hænder var i gang i brunkulslejre og ved befæstningsanlæg.

Broen hørte til en af de mere komplicerede. De lange tider for sagsbehandlinger skyldtes især det konstruktionsmæssigt meget vanskelige farvand. Esbjerg Havn og sejltredden ud mod det frie farvand måtte ikke risikere øget tilsanding, og de særlige geografiske forhold i et vadehav stillede krav til geotekniske undersøgelser. Desuden var diskussion af vejføringer til landanlæggene på begge sider både i Nordby og i Esbjerg med til at ændre planerne. Hver gang en broplan ændredes, skulle den nye placering undersøges og kommenteres. Timingen var aldrig på plads.

I bund og grund tabte bilismen. Presset mod Fanøs idyl blev ikke så stærk, og de daglige brugere af færgeren havde kortere og billigere overfart med deres cykler, end de ville have fået ved en bro.

Jørgen Burchardt

(f. 1946) Cand. phil. Forsker hos Danmarks Tekniske Museum. Aktuelt projekt: Teknisk innovation i dansk erhvervsliv 1864-2000. Tidligere museumsdirektør. Har skrevet om transporthistorie, erhvervshistorie, kulturbevaring, digital kommunikation, forskningsformidling, management samt arbejdsforhold og arbejderhistorie.

Noter

- 1 Vestkysten 31/7 1939.
- 2 Rothery 1880.
- 3 Lund: Den Store Danske. Opslag "Danmark – trafikantlæg (Broer)".
- 4 Varde Folkeblad 24/1 1903.
- 5 Vestjyllands Social-Demokrat 17/11 1937.
- 6 Burchardt. 2017.
- 7 Overgaard 2012.
- 8 Bruhn 1982, s. 84.
- 9 Vestkysten 18/12 1933.
- 10 Vestjyllands Socialdemokrat 20/4 1935.
- 11 Bruhn 1982.
- 12 Den Store Danske, opslag: "Kristian Rosendahl".
- 13 Hansen 1968 og Fischer-Simonsen 1943.
- 14 Ingeniøren nr. 8, 1932.
- 15 Sydvestjylland 28/10 1936.
- 16 Sydvestjylland 28/10 1936.
- 17 Vestjyllands Socialdemokrat 7/9 1936.
- 18 Vestjyllands Socialdemokrat 27/11 1935.
- 19 Sydvestjylland 28/10 1936.
- 20 Vestkysten 2/4 1937.
- 21 Sydvestjylland 15/11 1938.
- 22 Vestkysten 13/3 1940.

- 23 Nationaltidende 25/5 1941.
- 24 Vestjyden 18/5 1943.
- 25 Ribe Stifts-Tidende 2/5 1956.
- 26 Ribe Stifts-Tidende 29/12 1942.
- 27 Vestjysk Aktuelt 20/1 1965.
- 28 Vestkysten 8/10 1938.
- 29 Vestjyllands Socialdemokrat 27/11 1935.
- 30 Overgaard 2012.
- 31 Vestjyllands Socialdemokrat 27/11 1935.
- 32 Bruhn, Holm og Wium Olesen 1998, s. 108.
- 33 Sydvestjylland 18/3 1937.
- 34 Esbjerg Byraads forhandlinger 14/6 1937.
- 35 Sydvestjylland 16/3 1937.
- 36 Ansøgningskema, Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. dis., Esb. TTVA-02, Projektet Fanøbroen 1939-1943.
- 37 Vestjyllands Socialdemokrat 15/9 1937.
- 38 Bruhn, Holm og Wium Olesen 1998, s. 136.
- 39 Vestjyllands Socialdemokrat 2/9 1941.
- 40 Sydvestjylland 15/12 1941.
- 41 Esbjerg Byraads forhandlinger 28/3 1927.
- 42 Esbjerg Byraads forhandlinger 23/1 1928.
- 43 Vestjyllands Socialdemokrat 29/10 1937.
- 44 Jønsson og Ostenfeld 1941.
- 45 Vestjyllands Socialdemokrat 22/11 1940.
- 46 Sydvestjylland 27/8 1943 og Garmer og Pedersen: Imellem Esbjerg og Fanø.
- 47 Vestkysten 11/12 1935.
- 48 Vestkysten 5/6 1935.
- 49 Vestjyllands Socialdemokrat 31/12 1942.
- 50 Vestjyden 30/1 1961.
- 51 Vestjyllands Socialdemokrat 31/12 1942.
- 52 Ribe Stifts-Tidende 26/10 1938.
- 53 Sydvestjylland 15/7 1946.
- 54 Vestjyden 12/4 1950.
- 55 Vestkysten 2/8 1938.
- 56 Vestjyden 15/7 1958.
- 57 Vestkysten 18/8 1982.
- 58 Garmer og Pedersen 2006, s. 52.
- 59 Vestjyden 11/2 1952.
- 60 Vestjyllands Socialdemokrat 29/11 1938 og 3/12 1938.
- 61 Vestjyllands Socialdemokrat 16/2 1939.
- 62 Ribe Stifts-Tidende 7/3 1939.
- 63 Ribe Stifts-Tidende 21/3 1939 og Vestjyllands Socialdemokrat 21/3 1939.
- 64 Ribe Stifts-Tidende 12/5 1939.
- 65 Sydvestjylland 21/7 1939.
- 66 Sydvestjylland 15/6 1939.
- 67 Registeret til Esbjerg Byraads forhandlinger hos Esbjerg Byhistoriske Arkiv er gennemgået, og der er ikke her fundet bevillinger til udarbejdelse af projektet. Ostenfeld: Forundersøgelserapport 1/9 1939. Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. dis., Esb. TTVA-02, Projektet Fanøbroen 1939-1943.

- 68 Esbjerg Byraads forhandlinger 8/1 1940.
- 69 Bruhn 1982, s. 90.
- 70 Vestkysten 19/6 1940.
- 71 Vestkysten 19/6 1940.
- 72 Vestjyllands Socialdemokrat 19/8 1940.
- 73 Ostenfeld: Forundersøgelsesrapport 1/9 1939. Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. dis., Esb. TTVA-02, Projektet Fanøbroen 1939-1943.
- 74 Ribe Stifts Tidende 16/6 1943.
- 75 Vestjyllands Socialdemokrat 28/11 1935.
- 76 Vestkysten 25/4 1938.
- 77 Ribe Stifts-Tidende 8/3 1938 og Vestkysten 25/4 1938.
- 78 Vestjyllands Socialdemokrat 15/2 1939.
- 79 Vestjyden 23/8 1948.
- 80 Vestjyden 23/7 1946 og Ribe Stifts-Tidende 10/8 1946.
- 81 Vestjyden 12/8 1948 og Sydvestjylland 19/8 1948.
- 82 Vestjyden 16/3 1953.
- 83 Vestjyden 22/1 1951.
- 84 Aktuelt Vestjysk 25/4 1962 og Ingeniørernes Ugeblad 19/5 1962.
- 85 Vestkysten 19/9 1933.
- 86 Ribe Stifts-Tidende 14/12 1935.
- 87 Ribe Stifts-Tidende 25/7 1940.
- 88 Vestjyden 22/1 1958.
- 89 Brochure "Bro til Fanø", Esbjerg Byhistoriske Arkiv, Vestjyden 12/5 1959 og Fanø Ugeblade 30/5 1959.
- 90 Vestjyden 17/6 1959 og Fanø Ugeblade 18/7 1959.
- 91 Vestjyden 9/5 1950.
- 92 Vestjyden 21/2 1955.
- 93 Aktuelt Vestjylland 15/11 1968.
- 94 Vestjysk Aktuelt 29/11 1951.
- 95 Vestjyden 21/2 1955.
- 96 Vestjyden 31/12 1955 og 1/3 1956.
- 97 Sydvestjylland 18/12 1957.
- 98 Ribe Stifts-Tidende 21/3 1958.
- 99 Ribe Stifts-Tidende 27/9 1958.
- 100 Vestjyden 5/3 1959.
- 101 Ingeniør- og Bygningsvæsen 10/10 1959 og 10/8 1960.
- 102 Vestjyden 15/9 1959.
- 103 Referat møde 21/11 1956. Landsarkivet for Nørrejylland. Vandbygningsvæsenets 2. distrikt. Esbjerg TTVA-02, Fanø 1946-1979.
- 104 Samvirke nr. 28, 1952, s. 17.
- 105 Jensen 2007, s. 145.
- 106 Brev 13/6 1966, Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. distrikt. Esbjerg TTVA-02, Fanø 1946-1979.
- 107 Brev 18/12 1937, Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. dis., Esb. TTVA-02, Projektet Fanøbroen 1939-1943.
- 108 Brev 26/1 1938. ibid.
- 109 Brev 27/8 1940. Landsarkivet for Nørrejylland, Vandbygningsvæsenets 2. dis., Esb. TTVA-02, Projektet Fanøbroen 1939-1943.
- 110 Ingeniør og Bygningsvæsen 11/6 1969.

- 111 Jensen 2007, s. 147.
- 112 Aktuelt Vestjysk 20/1 1965.
- 113 Vestkysten 18/7 1974.
- 114 Aktuelt Vestjylland 20/7 1970.
- 115 Vestjyden 29/11 1960.
- 116 Vestkysten 3/3 1972.
- 117 Bruhn 1982, s. 95.
- 118 Vestkysten 25/2 1975.
- 119 Bruhn 1982, s. 95.
- 120 Jydske Vestkysten 25/7 2005 og 28/1 2016.
- 121 Bruhn 1982, s. 93-95.
- 122 Statistisk Årbog 1940, s. 4.
- 123 Byskov 2007, 44.

Litteratur

- Andersen, Morten: Rømhø Havn - et egnsudviklingsprojekt. Sønderjysk månedsskrift, 4/2009, s. 130-138.
- Bruhn, Verner: *En by, en egn - et samfund, Træk af Sydvestjysk Samfunds historie*. Esbjerg: Rosendahls forlag, 1982.
- Bruhn, Verner, Poul Holm og Niels Wiium Olesen: *Havneby og storkommune*, Esbjerg: Esbjerg Byråd, 1998.
- Burchardt, Jørgen: Disruption og planlægning af store infrastrukturprojekter. Fra forslag til Lillebæltsbro i 1855 til realiseringen i 1935, *Vejhistorie*, 2017, s. 13-19.
- Byskov, Søren: *Dansk kystkultur under forandring, kystlandskab, kulturhistorie og naturforvaltning I det 20. århundrede*. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2007.
- Garmer, Torben og Fjodor Pedersen: *Imellem Esbjerg og Fanø*, Esbjerg: Bogtrykmuseet i Esbjerg, 2006.
- Hansen, Lulu A.: *Kursen, Esbjerg havn siden 1868*. Esbjerg: Esbjerg Havn; Liljeberget, 2018.
- Jensen, Charlotte: Det fremskudte dige. Om italesættelsen af Vadehavet som et naturens sted, *Sjæklen 2007. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet*. Esbjerg 2008, s. 124-141.
- Jønsson, Wilbur og Christen Ostenfeld: Svejsning af armeringsjern i jernbetonkonstruktioner, *Ingeniøren*, 2/1941, Bygningsteknik s. 1-11.
- Lund, Jørrn: *Den store danske encyklopædi*, København: Danmarks Nationalleksikon, 1994.
- Overgaard, Anne M.: Byggeriet af Rømdæmningen. Et spørgsmål om landvinding, beskæftigelse og national handling, *Sønderjyske årbøger*, 2012, s. 105-130.
- Rothery, H. C.: *Tay Bridge Disaster: Report of the Court of Inquiry*, London: 1880.

Summary

A bridge to Fanø – 100 years with failed plans

The distance between Jylland and the island of Fanø is only 2 kilometers, which is why for more than a hundred years there has been talk of a bridge to Fanø. The first concrete proposal were put forward in 1913, and since then more than 10 official projects have been prepared, put forward, and negotiated.

Some project proposals were simply dams. The most advanced project included a bridge, as this was proposed in 1935 by the South West Jutland Society and concretized by the engineer Chr. Ostenfeld. This project was almost carried out by way of public job creation programmes early in World War Two. However, due to the war unemployment went down and publically funded employment projects were scrapped.

After the war, the proposed project were still under negotiation. The layout was changed and adjusted, firstly out of consideration to the northern municipality of Nordby, and later in order to adapt to the port of Esbjerg and its traffic connections. Each adjustment delayed the project, and when the Ministry of Public Works finally refused to pay for the bridge, the municipalities at Fanø and in Esbjerg together with Kampsax Entrepreneurs in 1958 established 'Fanø Bridge Ltd' [A/S Fanø-broen] in order to be able to charge toll as a part of a future funding.

A new project came up in 1969 aiming at diking the Wadden Sea in order to reclaim land. Within this project a dam was to be constructed from Jutland to the southern part of Fanø. By building dikes like this, The Royal Danish Department of Maritime Works aimed at protecting Jutland's coast against flooding, but a new public awareness about protecting environmental and natural values worked against it and helped to stop the overall diking project.

So, why did none of the many bridge project proposal result in an actual bridge? For decades, the general idea did have substantial support. Preparatory studies were carried out, engineers drew plans, politicians and public officers prepared decisions, and private companies as well as workers were ready to carry out the actual works.

But the project was complicated, and when project plans were adjusted decisions were postponed. Many aspects were at stake: customers and guests for the large Fanø hotels, the question of the ferry line and its future related to Fanø identity, the municipal area of Esbjerg and its need for recreational areas, the risk of sanding-up of the tidal harbours and fairways, and, lastly, the overall question of priorities regarding the national infrastructure. Infrastructural planning not only needs good intentions; the timing also needs to be right.