

REKREATION I DET DANSKE VADEHAV

N. KINGO JACOBSEN

Jacobsen, N. Kingo, 1977: Recreation on the Danish Wadden Sea Coasts. *Geografisk Tidsskrift* 76: 52-58. København, June 1, 1977.

A comparison is made between the quite different positions of the Danish Wadden Sea coasts as to recreational pattern. This is mostly due to the ever varying accessibility. The Blåvand-Skallingen area can be reached by land. The islands partly by ebbroads (Mandø, Langli), partly by ferry (Fanø), and partly by a road-dam (Rømø).

N. Kingo Jacobsen, Professor, dr. phil. Geographical Institute, University of Copenhagen, Haraldsgade 68, DK 2100, Copenhagen Ø.

Vadehavsområdet er af overordentlig stor betydning rekreativt set, selv om det kun er visse begrænsede former for rekreation, der bydes på. Det er den gode badestrand og specielt det forhold, at området endnu ligger hen i en slags naturtilstand, der gør det særlig attraktivt.

Fra Blåvand til Sild findes fremragende badestrande på Skallingens vestkyst, langs Fanøs vestkyst og på Rømøs vestkyst (pl. 1). Mandø ligger mere tilbagetrukket i vadehavet, men der er bademuligheder på sydvestkysten i prielen mod Kore Sand. På østkysten af Skallingen og øerne findes ingen bademuligheder, ligesom de er af ringe værdi ud for fastlandskystens marskområder. Derimod er der bademuligheder de steder, hvor geesten når vadehavskysten, dvs. fra Varde Å's munding til Esbjerg, ved Vester Vedsted og på vestsiden af Hjerpsted bakkeø, specielt ved Emmelev. Her er vadens karakter en lidt anden på grund af det grove materiale, klinten yder under nedbrydningen.

Det danske Vadehav har været i søgelyset rekreativt, siden kunstnerne »opdagede« området og gav anledning til etableringen af badesteder. Stranden og klitterne dvs. naturen som sådan havde dog ikke nogen særlig tillokkel- se for de rekreationssøgende, derfor koncentreredes badelivet, og der arrangeredes diverse forlystelser. Udvik- lingen var i høj grad afhængig af trafikforbindelserne. Det var i første række Fanø Vesterhavsbad, der — efter Esbjergs Havns anlæg og opretholdelse af regelmæssig færgeforbindelse 1878 — virkelig fik sommergæster. De store hoteller blev bygget i 1890.

Noget tilsvarende kan siges om udviklingen på Rømø, der i perioden 1864-1920 var en del af Tyskland. Her startede pastor Jacobsen 1898 en dampfærgeforbindelse fra Brede Å's munding til Kongsmark på østsiden af Rømø, hvor der blev bygget hotel. Herfra var der så anlagt en sporvej tværs over øen til det nyoprettede bade- og kursted Lakolk midt på Rømøs vestkyst. Ud over hotel

blev der bygget en koloni af huse til udlejning. I Sønderho, Fanø, var det et andet klientel af »fremmede« man fik. Det var således den »finere« del af såvel danskere som tyskere, der holdt til i hoteller, pensioner og villaer ved Vesterhavsbadet eller Lakolk. De mere jævne mennesker søgte til Sønderho, købte et hus, lejede sig ind privat, på pensionat eller kro.

Udviklingen i Blåvand må i første periode sammenlig- nes med Sønderho, udviklingen efter anden verdenskrig er derimod mere sammenlignelig med Rømøs. Mandø og Skallingen har haft en udvikling af rekreationssøgende, der er noget for sig selv.

Landskabslementer, naturen og rekreationen

Det danske Vadehav inklusive øerne omfatter efter en grov opgørelse ca. 900 km², hvoraf Skallingen og øerne optager ca. 180 km²: Skallingen 18 km² badestrand ca. 18 km, Fanø 56 km², badestrand ca. 17 km, og Rømø 100 km², badestrand ca. 20 km. Hertil kommer Mandø 6 km², badestrand ca. ½ km, samt endelig badestrande af sekundær kvalitet: Hjerting-Myrtue 7 km og Emmerlev ½ km samt endvidere Vester Vedsted, hvor indlands- klitter når vadehavskysten, men hvor den nye låningsvej ændrer miljøet. Rømø er ca. 16 km lang (N-S) og 4-6 km bred (Ø-V). Den er en ganske ung dannelse, reelt kun en få meter høj sandbanke (ca. + 5 m DNN) med påføgne klitter, der danner øens kerne med et vestligt forland mod stranden og havet og med en østlig stribe marsk af forskellig type og bredde.

Hvert af øens 7 landskabskomplekser kan underindde- les i vigtige økotoper og økotoptyper, jfr. pl. 1. Det frem- går heraf, at agerlandet med den permanente bebyggelse er placeret i et bælte langs øens østkyst, hvor den N-S gå- ende vigtigste vej løber. Det omfatter således udblæs- ningsfladens østlige del og marsken med bebyggelsen på den højereliggende flade. Der er mange karakteristiske vidnesbyrd om kampe mod ødelæggende sandflugt, der har hærget markerne navnlig i 1600-1700 tallet. De »skummende agre« på sydøen er et godt vidnesbyrd her- om, men Toftum-Juvre har også været og er stadig udsat for denne ødelæggende muldflugt.

Rekreationens regionale billede

Der er allerede peget på øernes landskabsmæssige opdeling i 5 (7) zoner, dvs. at de enkelte øers specielle muligheder og charme bl.a. er begrundet i udformningen af den regionale variation af disse zoner. Hertil kommer den ligeledes tidligere nævnte landbrugs- og bebyggelses-

zone samt de kulturgeografiske perioder, der med variationer i erhverv og politisk tilhørsforhold har sat et afgørende stempel på kulturlandskabet. Endelig skal der peges på trafikforholdenes afgørende betydning for turiststrømmens adgang til og rekreationens spredning i området. Vejnettets udbygning har således struktureret rekreationens indmarch i området. Tilbage står så den helt forskellige tilgængelighed, områderne har i dag i kraft af, at der for nogles vedkommende er tale om placering langs fastlandskysten. For restens vedkommende er der tale om ø-placering, men øer med en meget forskellig tilgængelighed: Mandø via ebbevej, Rømø via fastlandsdæmning og Fanø via færgetrafik. Dette betyder meget for turismens art. Det strukturerer biltætheden og de dermed hørende problemer, og det strukturerer 1-dags turisternes muligheder de enkelte steder. Bortset fra sommerhus og badestrand er der i regionen tale om rekreativ udnyttelse i forbindelse med jagt, fiskeri, sejlads, ridning, golf, naturstier inkl. ornitologi. Vedrørende jagt skal henvises til zonekortet over Det danske Vadehav (G.T. 74, s. 69). Fiskeri er af underordnet betydning i Det danske Vadehav. Sejlads er stort set begrænset til to områder: Lister Dybs tidevandsområde med udgangspunkt i Havneby og det nordlige vadehav nord for Mandø ebbevej (Knude Dyb og Grådybs tidevandsområder) med udgangspunkt i Ribe (Ribe kammer-sluse), Esbjerg, Nordby, Hjerting. Det er vigtigt at få en eventuel eksploderende udvikling af motorsejlads, etablering af mariner m.m. under kontrol i tide, jfr. ligeledes zonekortet over Det danske Vadehav.

Fig. 2 viser folketallet på de tre øer, Fanø, Mandø og Rømø, 1900-1970. Fanø er langt den tættest befolkede, hvilket har sin årsag i Nordby, der som nævnt var vigtigste havn i området 1825-1875, og som siden 2. verdenskrig reelt har fungeret som forstad til Esbjerg. Hvor Fanøs samlede folketal i nævnte periode svinger fra 3175 til 2507, ligger Mandøs på 213 til 151 og Rømøs på 802 til 671 (til 812). Trækkes Nordbys befolkning fra Fanøs blot for at få en forsøgsvis sammenlignende vurdering med de andre to øer, fås de reviderede tal: 769-470, tal der i langt højere grad har relation til størrelsesforholdet de tre øer imellem.

Ser man på befolkningskurven for Fanø i detaljer, konstateres en nedgang fra 1900 til 1914, og derefter en lille stigning til 1921. Derefter kraftigt fald frem til landbrugskrisen i 1930, hvorefter folketallet stabiliseres på godt 2500 indbyggere frem til 1945. Herefter sætter en stigning ind, der som nævnt må skyldes Nordbys funktion som forstad til Esbjerg. Folketallet i dag er ca. 2700 indbyggere. Mens Nordby siden 1930 har været inde i en relativ og efter 1945 reel vækstperiode, har Sønderho kun haft tilbagegang. Året 1900 var der 760 indbyggere. Dette tal faldt jævnt til 1940 med 470 indbyggere, et folketal der kunne holdes under krigen, men fra 1950 fortsætter afvandringen, og i dag ligger tallet på ca. 350.



Fig. 1. Sommerhusbebyggelse i klitareaerne på Fanø, set fra Rindby Strand mod N med Vesterhavsbadet i baggrunden.

Fig. 1. The recreational area in the dunes between Rindby Strand and Vesterhavsbadet, Fanø.

Fanø

De naturlige attraktionsværdier: klima, klitter, strand og hav såvel som korteste afstand til færgehavnen Nordby skabte i 1890'erne badestedet Fanø Vesterhavsbad med tre store hoteller, en række pensionater og sommervillaer. Fanø har de bedst tænkelige naturlige muligheder for etablering af et badested. Stranden er som nævnt 17 km lang, strandbredden 300-500 m bred og med en veludviklet yngste klitrække, højde ca. 6-8 m, hvide klitter med et bagland af grå klit. Kystprofilen er jævnt skrånende, således at det er velegnet for børn, og således at der alligevel er mulighed for svømning, uden at man skal alt for langt ud. Fanø Vesterhavsbad fik tidligt internationalt ry. Badningen foregik fra vogne, og baderetten tilhørte hotellerne. Først 3 km sydligere ved Rindby Strand var der fribad. Her opstod i mellemkrigsperioden en tæt feriebebyggelse, og i dag er hele klitområdet fra Fanø Vesterhavsbad og 4 km mod syd samt i et ca. 2 km bredt bælte bebygget med sommerhuse. (fig. 1)

Sønderho er beliggende på sydøstspidsen af Fanø. Der er en østlig N-S gående vejforbindelse (først asfalteret efter 2. verdenskrig) foruden stranden, der er automobilvej om sommeren. Her findes et specielt miljø, der ligeledes tidligt har kaldt på kunstnerne og derfor været sæde for en rekreativ udvikling. Sønderho har været udhavn for Ribe, specielt vigtig i perioden frem til 1800, derefter overtager Nordby føringen. Sejlskibene hører hjemme her indtil 1875, da Esbjerg overtager rollen som områdets havneby.

Det vil på dette sted være naturligt at opregne de kulturgeografiske perioder, der har spillet en afgørende rolle: 1. Ribes handel på Holland (Rhin-egnene). Denne periode slutter ca. med stormfloden 1634 og svenskekrigene op til 1660. 2. Hvalfangerperioden 1650-1800. I denne periode er det udhavnene Sønderho for Ribe og

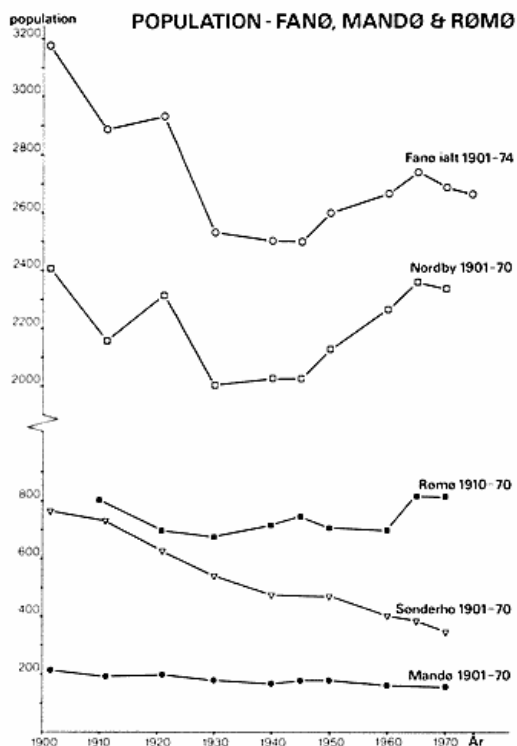


Fig. 2. Befolkningsudviklingen på de danske vadehavsoer 1900-1970. Indbyggertallet er generelt faldet, jvf. Mandø og Sønderho. For Fano som helhed er afvandringen brudt ca. 1930, og indbyggertallet vokset stærkt siden 1945. Dette skyldes Nordbys funktion som forstad til Esbjerg. På Rømo viser perioden 1938-1947 vækst i forbindelse med bygningen af Rømo-Dæmningen. Åbningen af dæmningen i 1949 bremser afvandringen fra øen, og fra 1960 sætter væksten ind dels i relation til bilturismen og dels til bygningen af statshavnen Havneby.

Fig. 2. The development of population on the Danish Wadden Sea islands 1900-1970. It is obvious that only Rømo and the parish of Nordby on Fano have a stable development. A decline in population was slowed in 1950 and changed to a rise since 1960 at Rømo, in 1930 and since 1945 at Nordby. For the rest of the area the population have diminished by even as much as 50% in the last 70 years.

Hjerting for Varde, der overtager skibsfarten. Denne rige periode slutter med statsbankerotten 1813. 3. Islandsfarten og fragtfartens tid 1814-1890. Her er det fortsat Hjerting samt Nordby, der fungerer som havnebyer. 4. Overgangsperioden 1890-1950, hvor landbrug er bærende erhverv, og hvor turismen og rekreationen indføres, først i et standsmæssigt-overklassepræget, delvis internationalt besøg af »fremmede«. Det var samtidig en rig periode. Mellemkrigsårene videreudviklede rekreationen, men nu med et mere folkeligt præg. Der var tale om en slags stagnationsperiode for Vesterhavsbadet med vanskelige økonomiske forhold. Sommerhusbyggeriet og den turistmæssige udbygning fortsatte derimod støt sin fremgang. 5. Nutidsperioden. Efter 1950 oprandt en stabiliseringsperiode, og efter 1960 er udviklingen accelereret støt.

Fanøs vejnet har ikke gennemgået nogen større udvikling de sidste 100 år bortset fra makadamisering af

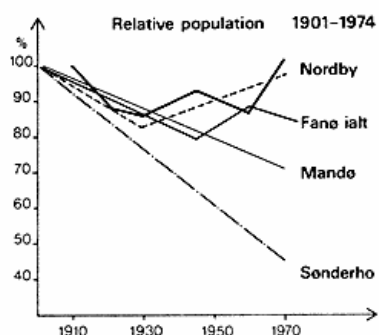


Fig. 3. The relative development of population 1900-1974. Mandø has diminished by 70%, Fano only by 15% because of the growth of Nordby, while Sønderho has diminished by more than 50%.

Fig. 3. Den relative befolkningsudvikling 1900-1974. Befolkningen i Sønderho er mere end halveret i perioden. Mandø reduceret til 70%. Fano er som helhed stort set stabiliseret og viser kun en mindre nedgang til ca. 85% på grund af Nordbys vækst.

vejene. Der er tre adgangsveje til stranden: Fano Vesterhavsbad, Rindby og Sønderho. Det dækker behovet. Fano repræsenterer således rekreativt — som eneste danske ø — vadehavsmiljøet med alle dets kvaliteter i fornem stil, idet eneste trafikforbindelse er færgeruten Esbjerg-Nordby, der tager ca. 20 minutter. Sommerfartplan ca. med afgang hver halve time. I sommerperioden 1974 (juni, juli og august) overførtes til Fano 360.000 passagerer, 43.000 personbiler, 4.000 lastbiler, 600 motorcykler og 6.000 knallerter samt 11.000 cykler, 1200 campingvogne og 135 busser. Af personbilerne var ialt 19.700 (= 46%) udenlandske, heraf 2/3 fra Vesttyskland; af de øvrige udgjorde de svenske, britiske og US-amerikanske vogne 1/6, resten var fra andre lande. Færgeforbindelsen skaber trafikknøler på alle større sommerdage og har som følge, at den gene, 1-dags turismen kan betyde for langtidsferierende, stort set er elimineret.

Turistkapaciteten på Fano bør vurderes ved at addere Vesterhavsbadet, Rindby Strand og Nordby, mens Sønderho betragtes som en enhed for sig. Det fremgår herefter, at hotelkapaciteten på Nordfanø incl. Fanø Bad og udlejning hos beboere (100 senge) i alt beløber sig til 1414 senge. Sommerhuskapaciteten omfatter 1371 huse med en sengekapalet på 8000. De 7 campingpladser (jfr. pl. 1) har en kapacitet på 2900 senge, hvilket i alt giver en kapacitet på 12.300 eller en seksdobling af befolkningen i sæsonen. I sommeren 1974, der vejrmæssigt ikke var særlig god, var campingkapaciteten kun udnyttet ca. 50%.

I Sønderho er den samlede kapacitet på 2750 senge eller en nidobling af befolkningen. Kapaciteten fordeler sig med en hotel- og udlejekapacitet på 140 senge, 342 sommerhuse med 2000 senge og 2 campingpladser med ca. 610 senge eller i alt 2750. Fano kan således taget under ét huse ca. 15.000 gæster i sæsonen, dvs. en syvfoldning af befolkningen, hvortil så kommer 1-dags turisterne. Af de 1371 sommerhuse hører 25% eller 342 til i Sønderho-området. Ejerne er for 40% vedkommende esbjergensere, det karakteristiske i øvrigt er, at 11,5% af ejerne bor i København, samt at ca. 50% af disse har

sommerhus i Sønderho. Der findes i alt 9 campingpladser på Fanø, heraf 1 ved Fanø Vesterhavsbad, 2 i Nordby, 4 i Rindby og 2 i Sønderho med en totalkapacitet på 3.530 personer. Med fuld belægning i tre sommer måneder vil det give ca. 325.000 persondage. De talte persondage i 1974 beløb sig til 150-160.000. Største hotel er Fanø Bad, der er åbent hele året. Kapacitet 270 personer, swimmingpool, lejligheder til udlejning. Udover den imponerende strand, hvor der bl.a. i 1928 blev afholdt international motorsport med deltagelse af verdensmesteren Campbell, har Fanø et imponerende klitterræn. Hele den midterste del af øen er statsplantage med et frit areal på de højeste klitter midt i plantagen, hvor der er mågekoloni. Syd for plantagen findes et imponerende naturområde med gamle kystlinier, høje udblæsningsklitter og øst herfor en imponerende klithede, der mod øst går over i en tagrørmarsk mod vadehavet. Langs overgangszonen klit-marsk er der anlagt fire fuglekojer. Denne fangstmetode er i dag forbudt ved lov, men to af disse fuglekojer er sat i stand af jagtforeningerne og fungerer som anderier, et fortrinligt udflygtsmål. Den natur- og kulturgeografiske zonerings er af samme art som på Romø, jfr. pl. 1.

Rømø

Før Romødæmningens bygning var Romø mere isoleret end Fanø, da der højst var en daglig skibsforbindelse med en mindre båd. Frem til gennemførelsen af pastor Jacobsens omtalte kurprojekt Lakolk, der åbnede den 15. juli 1898, foregik transporten fra Ballum til Havneby, den ideelle placering af en havn ved Lister Dyb, der altid kan besejles — begrænsningen, som tidevandet sætter for sejladsen, var da kun afgørende for landingsstedet på fastlandssiden. Fra 1898 etableredes færgeforbindelsen fra brohovedet ved Brede Å's naturlige udløb til Kongsmark. Senere med bygningen af havdiget foran Ballumarsken blev Brede Å's udløb ved en kanal forlagt 3 km mod syd til den nuværende Ballum Sluse, og færgetrafikken udgik nu herfra (1916). Der var overnatningsmuligheder i den nybyggede Ballum Sluse Kro. Der findes en samtidig beskrivelse af Lakolk (E. Moritz, 1903). Først gives indledende bemærkninger om trafikproblemerne som f.eks. »når den rejsende endelig er nået til Kongsmark, venter der ham en skuffelse, de tre km tværs over øen foregår ikke med togforbindelse, men på en hestetrukken trailer. I et ensomt klitlandskab fjernet en times gang fra nærmeste fastboende hæver sig en række blokhuse, i alt 35. Det er ikke noget dyrt, elegant havbad med moderne storstadsagtige hoteller, pensionater og villaer, men et rekreativt sted for den tyske mellemstand, der muliggør det for den enkelte at indrette sig, som han har råd til. En overdækket spadseregang, der danner bro over klitlavningerne, forbinder blokhusene med hinanden og med kurstedets samlingspunkt »Kaiserhalle« med restaurant og selskabslokaler. I 1901

blev et modstående logihus (hotel) opført. Fra den rummelige veranda på havsiden af Kaiserhalle førte en trappe til stranden, hvor en smal, på lave pæle anlagt sti gav en bekvem forbindelse med det ca. 10 min.s gang derfra indrettede »Strandhalle«, en bygning på 2 m høje pæle, der tjente som restaurant«. Der gøres atter opmærksom på stilheden og den 1 km brede strand; denne tur skal tilbagelægges, før man kan komme i vandet. Endvidere nævnes den skuffelse, at havet så at sige er uden skibstrafik. Er man heldig, får man øje på en fisterbåd. Bag klitten ligger den 5 tdr. land store brakvandssø, der hører til »badets« areal. Det giver badegæsterne lejlighed til roture og fiskeri, endvidere er der en sti, der fører ind til en pavillon, hvor man kan finde ro og fred. Et besøg i Lakolk er interessant, et længere ophold en smagssag. En fordel har Lakolk fremfor andre bade: der findes ikke noget musikkorps og heller ikke nogen kurtakst. Besøgstallet for de første år var følgende: 1898: 300, 1899: 1106, 1900: 1853, 1901: 2072, 1902: 1627 gæster, når de to kroer i Kongsmark og Havneby medregnes. Badet havde købt et 700 tdr. land stort areal ved Lakolk samt den stribe land tværs over øen, som skinnevejen optog. Det var en fremmed enklave på øen, og der var intet samspil med befolkningen. Selv fødevarerne fik man bragt over fra fastlandet. Denne skildring viser, hvor forskellig udviklingen har været på Fanø og Romø.

Efter 1920 blev Romø dansk igen. Lakolk fortsætter som et feriested, spec. for sønderjyder. Antal gæster øges ikke videre, det forhindrer trafikforbindelserne. Der fandtes 1949 kun sandveje med lyng- eller halmdækning samt to udlejningsbiler på Romø.

Med åbningen af Romø-dæmningen 1949 sker der en revolution på øen. Dæmningens cementvej fortsætter direkte mod vest til Lakolk og stranden. Den N-S gående vej, der hidtil har været sandvej, makadamiseres. Der købes gamle gårde op, som indrettes til fritidsboliger, og sommerhusbebyggelsen begynder frem til 1960 at brede sig. Fra 1960 eksploderer udviklingen nærmest, og fra 1964 med indførsel af by- og landzoneloven kommer udviklingen under kontrol. Da udlægges de på fig. 1 indtegnede sommerhusområder.

Rømø repræsenterer således rekreativt — som eneste danske ø — vadehavsmiljøet i tilslutning til fastlandskysten, idet dæmningen på fornemste vis fører turisten på en tur tværs over vadehavet, således at dette miljø med sine karakteristiske former kan iagttages under alle forekommende vandstande. Der er endvidere anlagt tre parkeringspladser, hvorfra man har udsøgt lejlighed til at studere det meget rige og med årstiderne stærkt varierende fugleliv. Det skal endvidere bemærkes, at det var et meget heldigt valg, at det netop blev Romø, der fik dæmningsforbindelse. Romø er morfologisk ideel til at modtage en meget stor bilpark på sommersøndage, takket være den 1,5 km brede strand. 1-dags turisterne føres direkte til stranden gennem et område uden

sommerhus- eller anden bebyggelse. Stranden er endvidere med udgangspunkt i den tidligere omtalte pælerække fra Hotel Lakolk til havet afspærret for færdslen mod syd. Der er ad dæmningsvejen således kun adgang til stranden nord herfor op til det militære skydeterræn på nordspidsen af Romø — en strækning på ca. 2 km, hvor bilerne på sommersøndage står opmarcherede i 6-8 rækker. Stranden er stort set ren, den tåler belastningen af turister, første august- eller efterårsstorm jævner alle spor. For 1-dags turisterne er der yderligere attraktioner i forbindelse med Lakolk og den store campingplads samt øst herfor i plantagen en række parkeringspladser på begge sider af vejen med åbninger ind i plantagen. Det giver læ og gode opholdsmuligheder på de sommerdage, hvor vejret ikke er til ophold på stranden. Syd for den omtalte pælerække på stranden er der 1/2 km mod syd etableret endnu en pælerække, således at der skabes en bilfri zone for børn, ponyridning m.m. Det forhindrer samtidig idelig N-S gående biltrafik. Hvor Fanø's strand således væsentligst benyttes til trafik, og badegæsterne opholder sig i klitterne, er det omvendte tilfældet på Romø. Stranden kører man ud på, parkerer på og benytter som opholdssted, i godt vejr for hele dagen. I sommeren 1977 er der skabt gennemkørsel og således forsøgsvis åbnet for bilkørsel langs hele stranden. Syd for det afspærrede område findes fortsat en fin badestrand, men med en mindre belægning af badegæster. Adgangen hertil er primært via Sønderstrand. Herfra kan man dels tage mod syd til fribadestrand ved Lister Dyb eller køre mod vest til havet. En pragtfuld tur over det store havsand, der mod klitterne har en række spændende plantesamfund. Havsand benyttes endvidere til sandbådssejlad med internationale konkurrencer i juni hvert år.

Turistkapaciteten på Romø må således anskues såvel efter heltids som 1-dags turister. Sidstnævnte kan på en stor sommersøndag beløbe sig til 100.000. Foruden ad dæmningen kommer der mange 1-dags turister og transittrafik til og fra Sild (790.000 personer og 110.000 biler i 1974).

Hotelkapaciteten på Romø omfatter Lakolk, to hoteller i Havneby, to i Kongsmark og et i Toftum, hvilket inklusive udlejning af lejligheder (176 senge) i alt beløber sig til 425 senge. Sommerhuskapaciteten omfatter 880 huse med en sengekapa-citet på 5.200. De tre campingpladser samt vandrehjemmet (100 senge) har en kapacitet på tilsammen 3.200 senge, hvilket i alt giver en kapacitet på 8.800 senge eller en tolvdobling af befolkningen i sæsonen. I modsætning til Fanø har campingkapaciteten i de tre sommermåneder 1974 været fuldt udnyttet (kapacitet 286.000 persondage).

Af de 880 sommerhuse er ca. 10% beliggende i Juvre, 45% i Kongsmark og 45% i Kirkeby. Sommerhusejerne er næsten alle hjemmehørende i Sønderjylland (ca. 80%), og i øvrigt er godt 10% hjemmehørende syd for grænsen (Sydslesvig). Trafikken på Romø-dæmningen beløb sig i

1973 til i alt 960.000 biler. Den tætteste trafik forekommer i juli måned med gennemsnitlig 8.080 biler pr. døgn. For året som gennemsnit fås 2.620 biler pr. døgn.

Romø's fantastiske strand, der så eminent egner sig til bilturisme, er hovedattraktionen. Hertil kommer så overfarten til Sild, der ikke blot omfatter turisttrafik. Naturmæssigt inkluderer Romø tilsvarende kvaliteter som Fanø. Herudover har hvalfangerperioden 1650-1800 sat sig så rige spor, at man må nævne Romø kirke med kommandørgravstene, Nationalmuseets lokalafdeling Kommandørgården, der er en istandsat gård af Groningertype i Toftum samt havegærder af hvalkæbeknogler (Hvalgården, Juvre).

Mandø

Mandø er den mindste af de tre danske vesterhavsøer, kun 6 km², og bebyggelsen er helt koncentreret i det vestlige, halvmåneformede klitreal. Mandø er i dag kun tilgængelig via ebbevejen, dvs. med én (evt. to) daglige forbindelser, hvis ellers vejret tillader det. Der er postvogn (traktor med påhængsvogn til passagerer), og der blev i 1974 overført 5.000 passagerer. Hertil kommer enkelte selvkørere, deriblandt sommerhusejere. Der er en ny ebbevej under bygning, den flyttes nordpå med vandskellet. Den nuværende ebbevej stammer fra Ribe-digets bygning 1914, hvor vandskellet lå ca. 500 m sydligere end i dag. Den nye vej søges sikret gennem landvindingsaktiviteter, dvs. ved faskinlån timer på begge sider. Der er samtidig kort anselige mængder grus på kørebanen, således at den hæves ca. til kote + 1,0 m DNN. I godt-vejsituationer sikres således en lang kørselsperiode.

Der findes kro på Mandø, sengekapa-citet ca. 20. Sommerhuskapaciteten omfatter 36 huse, dvs. at den samlede kapacitet er på ca. 200 senge eller en fordobling af befolkningen i sæsonen. Ud over trafikproblemet er der på Mandø problemer med såvel drikkevand som spildevand. En ferskvandsledning er lagt tværs over Vadehavet i 1977, således at drikkevandsproblemet nu er løst. Badekvaliteten i prielen sydvest for Mandø er da også karakteriseret som Klasse B. Mandø's kvaliteter er den isolerede ø i en storslået natur, hvoraf især skal nævnes de tilgrænsende højsande. Fra Mandø kan man således gøre turen ud på det imponerende Kore Sand.

Blåvand-Skallingen

Det vil være naturligt at omtale Blåvand først. Det var oprindeligt et fiskerleje, men efter anlægget af Esbjerg Havn måtte befolkningen indstille sig på at leve af landbrug. Efter 1954 har turismen overtaget rollen som eneste erhverv, således at man i dag må tale om sommerbyen Blåvand. 1939 var der 50 sommerhuse, i dag findes der 833 sommerhuse. Kapaciteten af disse er ca. 5.000 senge. Hertil kommer 150 senge på feriekolonier, 200 senge hos lokalbefolkningen, 60 senge på rkoen eller i alt 5.400

ekstra senge i en by med 350 indbyggere. Dertil kommer fem campingpladser med plads til 900 vogne, hvor man med fuld belægning i højsæsonen kan gå ud fra, at der er mindst 3.500 mennesker. Det vil sige, at befolkningen kan vokse med godt 8.000 i højsæsonen. En del senge i sommerhuse, der ikke lejes ud, vil dog stå tomme. Man kan inden for Blåvands rækkevidde regne med ca. 12 km strand og ca. 6.000 gæster. Hertil skal lægges 1-dags turisterne på gode sommerdage. Disse turister er til stor gene for de fastboende, ikke mindst på grund af parkeringsproblemer. Blåvand er som de øvrige nævnte feriesteder ikke udstyret med forlystelsesetableringer med swimmingpools eller lystbådehavne, men derimod omgivet af skøn natur, fin badestrand og god plads. En af disse attraktioner er Skallingen, der i denne oversigt må siges at høre til Ho. Ho er først sent kommet med i sommerhusudviklingen, uden tvivl på grund af de dårlige trafikforhold herfra og til badested, et forhold der delvis har fundet sin løsning de seneste år med udbygning af en tosporet makadamiseret vej til roden af Skallingen. Herfra fører en ensporet, hullet cementvej videre, afløst af en grusvej langs Skomagersletten til klitterne og havet.

I Ho findes i dag ca. 70 sommerhuse, en kro med lejrskole, et motel og en campingplads. Kapaciteten kan således beregnes til ca. 500 senge.

Skallingen er et ungt land, der aldrig har været under egentlig landbrugsudnyttelse. Det består af strand og klitter mod Vesterhavet og store, udstrakte marskarealer, der for halvdelens vedkommende henligger i vild naturtilstand mod vadehavet. Skallingen blev fredet i 1938, men en fredning der gav bønderne i Ho fuld ret til fortsat græsningsudnyttelse og jagt. Endvidere blev der udlagt et areal på 6 ha, som bønderne sikrede sig retten til at udbygge, f.eks. med hoteller, hvis udviklingen skulle gå i den retning.

Efter 2. verdenskrig er udviklingen forløbet hurtigt. De 6 ha er solgt og udstykket til ca. 20 sommerhuse. Bondesamfundet i Ho er gået i opløsning, der er praktisk taget ingen mulighed for at drive rentabelt landbrug på de lette sandjorder. Sommerhusudbygningen har nået Ho, men først på et tidspunkt, da by- og landzoneloven eksisterede. Der er derfor kontrol med udviklingen. Dette gælder dog ikke naturværdien Skallingen. Som nævnt er der anlagt stor vej ud til roden af Skallingen, og turistpresset er stort sommeren igennem. Det giver en slitage, som vegetationen ikke kan tåle. Bønderne i Ho udlejer græsningen, der er tale om en intensivning af udnyttelsen, en overgræsning der ødelægger vegetationen. Jagtbelastningen er tilsvarende alt for høj. Resumerende kan det dog siges, at Skallingen for turisterne repræsenterer et paradis. Fremover vil der via organiserede parkeringsarealer og tilkørsel blive skabt et badecenter ved Skomagersletten. Forhåbentlig lykkes det at værne resten af naturen, således at alle, der vil benytte sig af cykel og dertil indrettede stier, eller som vil færdes til fods



Fig. 4. Klithede fra den midterste del af Fano med den ældste kystlinie, der giver sig til kende langs en række høje klitter med sekundære udblæsninger.

Fig. 4. Dune area with vegetation of calluna and an old coast line in the background, indicated by high, white dunes.

i terrænet, her fortsat vil få mulighed for at opleve klit, marsk og vadehav i al dets storhed, skønhed og vildskab. Vadehavet er et område, der endnu ligger hen i naturtilstand. Her såvel som mange steder på øerne kan rumlig isolation findes. Det er meget vigtigt, at dette synspunkt opretholdes. Naturen er i disse landskaber a priori fri af trævækst og kommer som sådan bedst til sin ret. Herved kræves der plads for at kunne opretholde naturforfølelsen. Sommerhuse og campingpladser præger indtrykket over store afstande såvel ved dag som ved nat. Støjproblematikken er et andet vigtigt element i denne forbindelse. Skallingen er i 1977 købt af Miljøministeriet og en opsynsmand har denne sommer sikret ordnede forhold.

En væsentlig konfrontation er trykket fra rekreationen kontra værdien af det totale miljø af vadehavet og den tiltrækning, det yder på rekreationen. Her må man naturligvis spørge om det tilladelige rekreationstryk, og hvordan man måler det. Hvor mange rekreationssøgende kan en biotop eller terræntype tåle. Hvor stor er vegetationens følsomhed over for betrædning (belastning). For stor færdsel af forskellig slags giver anledning til erosion eller skader, der giver sig udtryk i alvorlig nivellering af diversiteten af plantevæksten.

En løsning på problemerne og nok den eneste er en dispositionsplan med zoner, der opdeler rekreationens art og størrelse på landskabselementerne efter deres evne til at bære trykket og med hensyntagen til biotopens mulighed for at overleve og sikre regionen den diversitet, renhed og naturlighed, den har i dag.

Kortet pl. 1 med følgende signaturer tegner den aktuelle situation:

Sl	Sluse
Æ	Æstuarium
H	Havn
E	Vade
W	Vigtig vej
F	Færge
EW	Ebbevej
D	Dige
U	By eller bymæssig bebyggelse
So	Sommerhusområde
S	Sommerhuse i bymæssig bebyggelse
C	Camping
B1	1. kl. badestrand
B2	2. kl. badestrand
B3	2. kl. badestrand - forurenset
K	Kystklint

Pl. 1 indicates the following activities within the area:

Sl	Sluice
Æ	Esturium
H	Harbour
E	Tidal flat
W	Main road
F	Ferry
EW	Ebb-road
D	Dike
U	Urbanized area
So	Recreational area
S	Holliday houses in built-up areas
C	Camping
B1	Bathing beach, first-class
B2	Bathing beach, second-class
B3	Bathing beach, second class, polluted
K	Coastal cliff, including old stages

RØMØ: NATURVURDERING PÅ GEOGRAFISK-ØKOLOGISK BASIS

N. KINGO JACOBSEN

SUMMARY

Presentation of 3 maps concerning the island of Rømø: Plate 1: The landscape elements (ecotypes). Plate 2: The man-made constructions as settlements, roads, dam, dikes and a harbour as well as plantations. Plate 3: A land use map supplemented by noise zoning of road traffic, an interference leaving a minor part of the area as being untouched nature.

Plate 1: 1) Tidal flats, low lying. 2) Creek, 3) Channel, 4) Tidal inlet, 5) Tidal flat, sandy, 6) High sand, 7) Sandy salt marsh, 8) beach ridge, 9) Break-through of the sea, 10) Deflation plain, 11) Dunes, minor forms, 12) Dunes, greater forms, 13) Salt marsh of the foreland, 14) Muddy tidal flats, 15) Phragmites salt marsh, 16) Agricultural area, 17) Polder area, 18) Marine foreland, dike burst.

Plate 2: 1) Macadam main road, 2) Macadam road, 3) Gravel road, 4) Earth road, 5) Sand road, 6) Dike, 7) Line of poles, 8) Settlements, 9) Recreational area, 10) Camping, 11) Plantations.

Plate 3: 12) Agricultural area, diked in, 13) Agricultural area, undiked.

Principles of nature conservancy as well as the future problems of agriculture on the island are discussed.

REFERENCES

- Glenstrup, Aa.H.* (1952): Rømø. Kulturgeografi 4, København.
Hoppe, G. (1970): Att värdera natur. Sveriges Natur, Årsbok pp 49-62, Stockholm.
Moritz, E. (1903): Die Nordsee-insel Röm. Mitt. d. Geogr. Gesellschaft, Hamburg XIX.
Rald, J. (1975): Ændringer i arealbenyttelsen i Ho sogn 1965-73 G.T. 74, pp 36-54, København.
Thiesen, G. (1974): Ændringer i markudnyttelsen ved Blåvand G.T. 73, pp 1-25, København.