



Torvegade 74, 6700 Esbjerg

Dato

7. september 2023

Notat

Skibe, sejlads, autenticitet og klapbro

Strategisk udviklingsplan for Skibbroen og det maritime Ribe

Notatet er udarbejdet med udgangspunkt i to notater fra Sydvestjyske Museer om "Skibbroen i nyere tid" og "Tidsakse og autenticitet, Skibbroen".

SKIBE, SEJLADS, AUTENTICITET OG KLAPBRO

Den følgende redegørelse om autenticitet vil komme til at påvirke grundlaget for udarbejdelsen af den strategiske udviklingsplan for Skibbroen og det maritime Ribe på baggrund af indstillingen til den politiske beslutning.

Den nuværende Skibbro anlagdes i midten af 14-tallet på et tidspunkt, hvor handel og sejlads langsomt går ned ad bakke. Havnen genvinder aldrig sin betydning og mister den stort set helt ved anlægget af Esbjerg havn.

En udviklingsplan for Skibbroen skal medvirke til at realisere Visionen, hvilket rejser et behov for at lægge et historisk og anvendelsesmæssigt snit, der giver en samlet oplevelse – autenticitet.

Skibsbygning

Skibsbygning skete tidligt på Hovedengen, senere i stærkt begrænset omfang på Skibbroen nær Slotsbanken.

Forvaltningens vurdering:

På grund af fredningsforhold og senere byggeri findes det hverken autentisk eller realistisk at etablere værftsfaciliteter på/ved Skibbroen.

Sejlads, autenticitet og klapbro

Besejlingsforholdene på Ribe Vesterå begrænses af vanddybderne. Før Kammerslusens anlæg kom skibe ind og ud med hjælp fra flod og ebbe, men egentlig sejlads med udgangspunkt i handel forsvinder stort set helt i midten af 18-tallet.

Skibe med køl og mast blev fortrængt til Sønderho-området på Fanøs sydspids og forsynet med pramme, der kunne trækkes gennem Vesteråen ind til Ribe. Skibsbyggeri i og sejlads til Ribe beskrives i bilag "Skibbroen i nyere tid" og bilag "Tidsakse og autenticitet, Skibbroen"

Forvaltningens vurdering:

Skibe med køl og mast, som kræver en større vanddybde, kan hverken nu eller i fremtiden ville kunne besejle Vesteråen på grund af hensynet til kultursvampen og fredninger. I bedste fald kan skibstyper, som illustrerer udviklingen i besejlingen af Ribe med sejskibe etableres som kulisser.

Dette er ikke ønskeligt, hverken af hensyn til autenticitet eller drift.

Besejlingsforholdene vil yderligere blive påvirket af vandstandsforhold og forhold for beskyttede naturtyper og arter, hvis der vil blive arbejdet med at genetablere å-slyngen.

Det vil sammen med en mulig lukning af gennemskæringen af Ribe Å styrke kvaliteten af og oplevelsen ved rekreativ sejlads på Vesteråen.

Skibbroen anvendes i dag helt primært til rekreativ sejlads mellem Ribe og Kammerslusen i mindre både. Denne anvendelse er helt i overensstemmelse med arbejdet for at gøre Ribe til et stadig mere attraktivt besøgsmaal og skal derfor styrkes.

Arbejdsdelingen mellem havnen ved Skibbroen og Kammerslusen fastholdes, således, at skibe med køl og sejl, der kan gå ud i Vadehavet er hjemmehørende ved Kammerslusen.

I 2022 blev der foretaget i alt cirka 380 slusninger, hvoraf cirka 70 blev foretaget af den samme person. Hovedparten ligger i perioden juni-september, hvor en fordeling i 2022 var: Juni: 40; Juli: 80; August: 95; September: 56. Der er ikke tal på, hvor mange, der var turister, og hvor mange, der sejlede ind til Ribe og ikke kun blev ved Kammerslusen. Der går 2 slusninger på en båd.

Vejdirektoratet forventer at ville opfordre departementet til en igangsættelse af reoveringen af den eksisterende bro på omfartsvejen over Ribe Å.

Kajanlægget ved Skibbroen er en gammel stensætning, som løbende nedbrydes af svingende vandstands- og vejrforhold. Dette medfører, at brostensbelægningen langs kajen synker ned.

Kajanlægget skal løbende vedligeholdes, og økonomi til dette indgår i den løbende budgettering.