

# Ribe å - Ribe by

Et debatoplæg om  
Kultur- og naturhistorisk genopretning.

Udarbejdet af:  
Stig Jensen - antikvar  
Thyge Jensen - museumspædagog  
Finn Silber - sportsfiskerne  
Lars Hammer - arkitekt/sejler/fisker  
Bjarne Kiholm - sejlerne/naturfredning.

3. udgave, 1999

## Ribe - engang Danmarks maritime port mod vest.

Ribe er Nordens ældste by. Den blev ved grundlæggelsen omkring år 700 placeret, hvor vand- og landtrafik mødes på en smal og tør stribe land omgivet af udstrakte vådområder. Her var der et naturligt vadested over Ribe å. Ad åen kunne man sejle til Vadehavet, hvorfra der var forbindelse til England, Frisland og Frankerriget.

Straks efter byens grundlæggelse blev den et vigtigt transitknudepunkt for handelen mellem Norden og resten af Europa. Rollen som vigtig handelsby fortsatte ind i middelalderen, hvor Ribe ofte betegnes som "Danmarks port mod vest", hvilket skyldes at sejladsen langs Vestkysten og nord om Skagen har været lang og farefuld. Ribes historie har derfor ikke blot lokal betydning. Det er Danmarkshistorie - for nogle perioders vedkommende endda med internationale dimensioner.

En væsentlig del af Ribes identitet er altså vand - vandet i Ribe å. Åen danner øst for byen et stort vådområde, der går over i mølledamme foran 3 opstemninger i byens hovedgade og en 4. opstemning ved Stampemøllen. Vest for opstemningerne samles åens vand igen og danner en lille havn ved Skibbroen, hvorfra der kun er kort sejlads til Vadehavet. Sådan har det været i mere end 700 år, i løbet af hvilke Ribe by pr. skib har skaffet sig selv og et stort opland forsyninger fra den store verden og indtægter ved udskibning af varer. Åen har på én gang været årsag til byens grundlæggelse netop her og dens livsnerve langt op i historien. Forskellige kilder fra 1800-tallet viser således, at skibe på 50 BRT eller mere og en dybgang på 5-7 fod har kunnet besejle åen og lægge til ved Skibbroen.

## Ribe å i nyere tid.

Betydningen af åen som livsnerve for byen fremgår af, at man i 1859 gravede en kanal, der afskar åslyngen ved Mandø Hølade og littede adgangen til Vadehavet. Umiddelbart efter 1. Verdenskrig gravede man endnu en kanal, denne gang gennem Ribe Holme, hvorved man afskar Nordeuropas største åslynge og afkortede afstanden til havet med 4 km. Denne kanal blev udvidet i midten af 1930'erne, efter sigende med det resultat, at åens vandstand faldt med Ca. 1/2 m. Disse indgreb, der afkortede Vesteråens længde fra tidligere 11,5 km til nu 7 km, blev bl.a. iværksat for at fastholde byens position som havneby.

I dag kan åen og havnen i store dele af året end ikke besejles af lystbåde, af hvilke der gennem de senere år er blevet stadig færre. Tilbage står flere tomme bådpladser, der kun vidner om den triste udvikling.

Spørger man bådfolket om årsagerne til denne udvikling, peger de på åens lave vandstand, der i væsentlige perioder af året umuliggør sejlads mellem havnen og Vadehavet. Uddybende forklarer de, at åens gennemsnitsvandstand er faldet yderligere Ca. 1/2 m gennem de sidste Ca. 30 år, hvoraf halvdelen indtraf pludseligt omkring 1980. Det forlyder, at man i forbindelse med forstærkning af diget dette år fragtede en hollandsk sandpumper ind gennem Riberenden, og at dette fartøj var så bredt, at det under indsejlingen selv måtte gøre renden bredere og dybere. Den større rende menes at være årsag til, at ebbevandet formeligt suges ud af åen. Denne utilsigtede og uforudsete sideeffekt af digeforstærkningen er det formentlig ikke muligt at reparere på grund af den stærke tidevandsstrøm i Riberenden.

Lystfiskerne fortæller supplerende, at den naturlige produktion af laks og havørreder i Ribe å-systemet er stærkt reduceret bl.a. som følge af utilstrækkelig opgang af gydemodne fisk på grund af lav vandstand i Vesteråen. Fiskeriet er stort set baseret på udsatte fisk - altså nærmest et rent put and take fiskeri.

Resultatet af denne udvikling er, at byen gennem et vandspejlsfald i Vesteråen på i størrelsesordenen 1 meter har mistet sin historiske, naturlige og livgivende forbindelse til Vadehavet. Livsnerven er brudt. Ribe å henligger stærkt maltrakteret, afkortet til 2/3 af sin oprindelige længde og med meget lav vandstand. Den lave vandstand i havnen frembyder et trist syn for byens borgere og gæster. Med mindre man er lystfisker kan den kanalagtige å nu kun opleves ved en køretur ad Bjerrumvej til Kammerslusen. Det eneste man dog ser til åen undervejs, er den store afsnørede åslynge, der er under stærk tilgroning. I sandhed en fattig naturoplevelse. På sådan en tur er det overordentligt vanskeligt at forestille sig, at dette en gang var "Danmarks port mod vest". Det historiske Ribe har mistet en grundlæggende dimension.

Man kan ikke dy sig for den tanke, at denne tilstand måske i en ikke alt for fjern fremtid, bogstaveligt talt, også kan få byen til at synke sammen - at åens død også kan blive byens død, Ribes gamle bydel - middelalderbyen - ligger på metertykke kulturlag. Disse fugtige aflejringer består for en stor dels vedkommende af uomsat organisk materiale - også kaldet byens svamp. Det er netop lagenes fugtighed, og dermed manglen på tilgang af ilt, der bevarer dem. Hvis aflejringerne udtørres og iltes, mineraliseres de og falder sammen til næsten ingen ting. Det ville have katastrofale følger, ikke blot for byens middelalderarkæologiske efterladenskaber, men også for byens stabilitet, idet man måtte forvente, at mange bygninger ville få store revner eller ligefrem falde sammen.

Vi ved det ikke, men hvem tør tage ansvaret for, at en sådan mulig udvikling ikke undersøges og søges stoppet? Hvis en sådan mulig udvikling nødvendigvis må stoppes, kunne det måske være en overvejelse værd, at kombinere eventuelle løsningsmuligheder med genskabelse af nogle af de kultur- og naturhistoriske kvaliteter, der engang har knyttet sig til Ribe?

### **Løsningsmuligheder. Perspektiver og visioner.**

Tilskyndet af bl.a. Ribe Sejlklub og Ribe Sportsfiskerforening har Ribe Kommune forsøgt at råde bod på den lave vandstand, i det mindste i sommermånederne, ved at åbne skodderne i sluseportene under højvande med henblik på at hæve vandstanden i Vesteråen. Det forlyder, at målinger foretaget af Amtet viser, at dette forsøg ikke har givet det forventede resultat.

I det følgende angives en række andre løsningsmuligheder:

1. En forholdsvis enkel mulighed kunne være (igen) at forsyne Kammerslusen med et sæt omvendte sluseporte, der kunne lukkes ved lavvande for at "holde på vandet". Skønnet udgift: Ca. 2 mio. kr.

- En sådan løsning ville alene give en (meget styret) vandstandshævning i den fortsat kanaliserede å.

- De naturhistoriske og kulturhistoriske aspekter tilgodeses ikke.

2. I stedet kunne man få den tanke at køre åens historie baglæns: At oprense de i dette århundrede afsnørede åslynger og lukke de gennemskæringer, der afsnørede dem, helt eller delvist. Hvis alene udvidelsen af kanalen omkring 1930 gav anledning til et vandstandsfald på 1/2 m - og det kan formentlig verificeres af data hos Amtet - må man forvente, at åbning af åslyngerne og lukning af kanalen vil give en vandstandshævning af mindst samme størrelsesorden.

Indledningsvis vurderes det, at der skal fjernes Ca. 100.000 m<sup>3</sup> materiale fra åslyngerne til en skønnet anlægsudgift på Ca. 3.5 mio kr.

Afhængigt af om Bjerrumvej og sejladsmulighederne i gennemskæringerne ønskes bevaret, kan et sådant projekt gennemføres på fire forskellige måder (for økonomiske overslag vedrørende veje, broer m.v. henvises til bilag 1):

**a. Bjerrumvej afbrydes og gennemskæringerne fyldes op.**

- Det indebærer, at to broer skal fjernes og at Yder Bjerrumvej udbygges og asfalteres,
- Skønnede udgifter: 3,5 + 3,7 mio. kr. = 7,2 mio. kr.
- (Ved al trafik over ø. Vedsted og Mejlby kun: 3,7 mio. kr)

**b. Bjerrumvej afbrydes og store gennemskæring anvendes som sejlrende.**

- Indebærer de samme foranstaltninger, som nævnt under a., samt etablering af sluse (bilag 2) i gennemskæringen og en lav markvejsbro for vej adgang til arealerne i store åslynge,
- Skønnede udgifter: 3,5 + 7,1 mio. kr. = 10,6 mio. kr.

**c. Bjerrumvej bevares og gennemskæringerne opfyldes.**

- Indebærer to nye høje broer for Bjerrumvej,
- Skønnede udgifter: 3,5 + 7,6/8,2 mio. kr. 11,1 - 11,7 mio. kr.

**d. Bjerrumvej bevares og store gennemskæring anvendes som sejlrende.**

- Indebærer to nye lave broer og en sluse
- Skønnede udgifter: 3,5 + 7,7/8,3 mio. kr. = 11,2 - 11,8 mio. kr.

Et projekt som skitseret under 2 a. - d. rummer adskillige perspektiver i naturhistorisk og kulturhistorisk henseende:

- De æstetiske forhold i relation til de nationale klenodier, der udgøres af Skibbroen og havnen, Ribe by og Ribe å, herunder den store åslynge, vil blive forbedret,
- Sejladsforholdene på åen vil blive forbedret i et sådant omfang, at sejlads med lystbåde - og måske også en turistbåd - bliver mulig,
- Projektet er meningsfuldt i kulturhistorisk sammenhæng ved genoprettelse af byens port mod vest gennem åen og Vadehavet,
- Ved eventuel forlængelse af stien langs Østeråen mod vest helt til Kammerslusen, hvorfra der er forbindelse til det nye Vadehavscenter, vil byens borgere få mulighed for væsentlige naturoplevelser langs åen,
- Den naturlige produktion af laksefisk i Ribe å-systemet vil blive forbedret,
- Der vil være tale om en naturgenopretning af ikke kun lokale, men i høj grad også af regionale, nationale og europæiske dimensioner, der som sådan må forventes at kunne opnå økonomisk støtte fra såvel staten og EU som private fonde.

Ved valg af projekt bør følgende forhold indgå i vurderingerne:

- Adgangsforholdene til Ribediget og Kammerslusen, herunder katastrofeberedskabets, vil blive mere besværlige ved projekterne 2 a. og b., idet Bjerrumvej afbrydes ved den store

åslynges østlige og sydgående arm. Kan trafikken på tilfredsstillende måde ledes via Øster Vedsted og Yder Bjerrumvej eller over Mejlby?

- De generelle landbrugsmæssige konsekvenser af projekterne 2 a. og c. Er åens afvandingssevne gennem årene blevet så stor, at der uden forringelse af dyrkningsmulighederne i oplandet er kapacitet til en vis vandstandshævning?
- Er der i byen lavtliggende områder, bebygget efter 1930, hvor kældre vil være udsatte ved generel vandstandshævning i åen? Hvordan vil sådanne eventuelle problemer kunne afværges?
- Hvorledes sikrer man, at Vesteråen kan tømmes tilstrækkeligt hurtigt for vand i forbindelse med tøbrud og kraftig regn og efter stormflod? Vil en sluse som angivet under 2 b. og d. kunne konstrueres med tilstrækkelig kapacitet?
- Vil en længere vej til havet og en mere bugtet å, 2 a. og c., være til væsentlig ulempe for sejlkлубben og roklubben?
- Vil sejlads gennem den store åslynge, 2 a. og c., være til gene for fuglelivet på Ribe Holme?

Det kan endvidere indgå i overvejelserne, at projekt 2d. rummer væsentlig kvaliteter og få ulemper i forhold til områdets nuværende udnyttelse:

- De eksisterende adgangsforhold til Kammerslusen bevares,
- Naturoplevelsen ved færdsel ad Bjerrumvej vil være langt større end nu, idet al åens vand i størstedelen af tiden ledes gennem åslyngerne,
- Store afstrømninger vil kunne afledes hurtigt gennem slusen og kanalen • Sejladsen spares for den lange tur gennem den store åslynge,
- Fuglelivet på Ribe Holme påføres ikke yderligere forstyrrelser i forhold til nu.

### **Indledende undersøgelser.**

Der kan formentlig peges på flere både fordele og ulemper ved genåbning af åslyngerne, men der synes dog allerede på det foreliggende grundlag, at være flere gode grunde til at søge forholdene nærmere belyst. Helt grundlæggende bør følgende forhold undersøges som det første:

1. Findes der hos Amtet og Kommunen historiske data, der kan belyse og eventuelt verificere den tilsyneladende forværring af vandstanden i Vesteråen og årsagerne hertil?
2. Findes der hos Kommunen data, der kan belyse hvorvidt grundvandsstanden under Ribe by er påvirket af vandstanden i Vesteråen?
3. Kan det ved hjælp af modelberegninger belyses i hvilket omfang åbning af åslyngerne kan hæve vandstanden i åen?
4. Er det sandsynligt, at et åslyngeprojekt vil kunne nyde økonomisk støtte fra Staten, EU og private fonde?

## Bilag 1

### Skitse-mæssige overslag: Veje, broer og sluse.

#### 1. Nye broer ved krydsning af Bjerrumvej.

Forudsætninger:

- Alle overslag er excl. moms,
- Broerne udføres inden der ledes vand gennem store åslynge,
- Trafikken på Bjerrumvej afbrydes mens broerne bygges. - Alternativt skal der udføres 2 nye interimsvveje uden om brostederne (min 0,5 mio. kr. pr. Stk.)

##### 1.1 Østlige bro.

- Vandslug ca, 24 m
- Bjerrumvej: 6 m kørebane og 1,5 m rabatter
- Brodæk: 9 m + rækværkstillæg, i alt 11 m. Areal:  $1 \times 24 \text{ m} = 264 \text{ m}^2$  brodæk.
- Skønnet udgift:  $264 \text{ m}^2 \text{ à } 12.500 \text{ kr.} = 3,3 \text{ mio. kr.}$

##### 1.2 Vestlige bro.

- Eksisterende vandslug 7.5 m
- Nyt vandslug 24 m.

*Alternativer:*

1. Eksisterende bro bevares og en ny supplerende bro bygges umiddelbart øst for denne,
  - Vandslug for supplerende bro:  $24 - 7,5 \text{ m} = 16,5 \text{ m}$ .
  - Brodæk:  $16,5 \times 1 \text{ m} = 182 \text{ m}^2$
  - Skønnet anlægsudgift:  $182 \times 15.000 \text{ kr.} = 2,8 \text{ mio. kr.}$
2. Eksisterende bro fjernes (vestlige landfæste kan måske bevares). Ny bro udføres.
  - Eksisterende bro fjernes: ca. 0,1 mio. kr.
  - Ny bro med 24 m vandslug. Som 1.1: Ca. 3.3 mio. kr.
  - I alt Ca. 3,4 mio. kr.

#### 2. Bjerrumvej afbrydes ved den store åslynge. Trafikale foranstaltninger.

a. Trafikken til Kammerslusen og markarealerne nord for åslyngen skal foregå over enten Øster Vedsted eller Nr. Farup.

- Ledes den off. trafik til Kammerslusen over Nr. Farup kan det ske på eksisterende asfalterede veje. Udgift 0 kr.
- Ledes trafikken over Øster Vedsted ad Yder Bjerrumvej vil det kræve udbygning af ca. 1,7 km grusbelagt markvej. Anslået udgift: Ca. 3,5 mio. kr.

b. Bevares den store gennemskæring som sejlrende er der problemer med den kørende adgang til markarealerne i store åslynge. Der kan skabes adgang via en markvejsbro et passende sted eller i forbindelse med sluse i store gennemskæring, der i så fald må placeres hensigtsmæssigt. Det mest naturlige må formentlig være at bygge en markvejsbro hvor Bjerrumvej krydser den østlige del af åslyngen. Skønnet udgift Ca. 1,8 mio. kr.

## Sammenfattende overslag for veje, broer og sluse:

A. Bjerrumvej afbrydes og gennemskæringerne fyldes op.	
a. Fjernelse af broer: Ca. 0,2 mio. kr.	
Adgang til arealerne i åslyngen kan ke fra nord.	
b. Hvis trafikken fremover ledes over Ø. Vedsted skal der ombygges 1,7 km markvej. Skønnet:	Ca. 3,5 mio. kr.
I alt	Ca. 3,7 mio. kr.
B. Bjerrumvej afbrydes og store gennemskæring anvendes som sejlrende	
a. Som A:Ca. 3,7 mio. kr.	
b. Sluse i store gennemskæring incl. gangbroer trapper og faskiner	Ca. 1,6 mio kr.
c. Adgang til arealer i store åslynge, markvejsbro	Ca. 1.8 mio. kr.
I alt	Ca. 7,1 mio. kr.
C. Bjerrumvej bevares og gennemskæringerne opfyldes.	
a. To nye broer for Bjerrumvej: 3.3+3.4(2.8) mio. kr.	Ca. 6,1-6,7 mio.kr.
b. Hævning af bro for gennemsejling:	Ca. 1.5 mio. kr.
I alt	Ca. 7,6-8,2 mio kr.
D. Bjerrumvej bevares og store gennemskæring anvendes som sejlrende	
a. To nye åbroer:	Ca. 6,1-6,7 mio. kr.
b. Sluse i store gennemskæring inkl. gangbroer trapper og faskiner	Ca. 1.6 mio kr.
I alt	Ca. 7,7-8,3 mio. kr.

Det bemærkes, at der på det foreliggende grundlag må påregnes en usikkerhed på Ca. 25 % på de anførte udgifter.

Det bemærkes endvidere, at udgifter til oprensning af åslyngerne ikke er indeholdt i de økonomiske skøn i dette bilag.

## Ribe Vestå - genopretning – sluse.

Billag til forslag D..

For at tilfredsstille alle parter så godt som muligt foreslås bygget en lille træsluse med lav spunsvæg, hvor den tidligere træbro var i den store gennemskæring. Totalpris i 1999 priser anslået af tekniker 1,6 mill.

Fordele:

- 1/ Ved stærk nedbør/ tøbrud kan nuværende afvandingshastighed bibeholdes. Vandet løber over spunsvægen og sluseportene kan holdes tvangsåbnet.
- 2/ Sejladsstrækningen Ribe by – kammerslusen øges ikke væsentligt, og skibe med større dybdegang vil igen kunne anløbe Ribe.
- 3/ Den store åslyng friholdes for sejlads med større motorbåde.
- 4/ Vejen til Kammerslusen bevares til glæde for alle.
- 5/ Slusen selvbetjenes manuelt.
- 6/ Alt laves i træ og hele anlægget ligger usynligt under terræng.

