

Kommuneatlas Lemvig



Bevaringsværdier i byer og bygninger 1996

Miljø- og Energiministeriet
Skov- og Naturstyrelsen



i samarbejde med Lemvig Kommune

Indholdsfortegnelse

Forord	2
Indledning	3
Bebyggelse og landskab	4
Byhistoriske hovedtræk	8
Bevaringsværdige sammenhænge i byen	14
<i>Dominerende træk 15, Bebyggelsesmønstre 18, Udsnit og dele 21.</i>	
Bevaringsværdige sammenhænge på landet	25
<i>Landbebyggelsen 26, Nr. Nisum 27, Nisum Seminarieby 28, Gudumbro 29, Møborg 29, Bøvlingbjerg 30, Bækmarksbro 31, Ramme 32, Bonnet 33, Fåre 33, Fjaltring 34, Dybe 35, Vandborg 35.</i>	
Byggeskik i byen	36
Byggeskik på landet	39
Bygningers bevaringsværdier	42
<i>Bygningsregistreringen 42, Lemvig by 43, Lemvig, Nørlem og Nørre Nisum sogne 46, Hygum og Hove sogne 48, Tørring og Heldum sogne 49, Vandborg og Ferring sogne 50, Dybe, Trans og Fjaltring sogne 51, Ramme og Lomborg sogne 52, Rom sogn 54, Fabjerg sogn 55, Gudum sogn 56, Bøvling sogn 58, Flynder sogn 60, Nees sogn 61, Møborg sogn 62.</i>	
Bevaringsplanlægning	64
Signaturforklaring	65
Litteraturliste	65



Signaturforklaring

Lemvig Kommuneatlas

Bevaringsværdige sammenhænge

side 14-35

	<i>Dominerende bygningsværk</i>
	<i>Markant rumskabende bebyggelse</i>
	<i>Højdekurver, 2,5 m</i>
	<i>Sigtelinie</i>
	<i>Udsigt</i>
	<i>Enkelttræ/Trærække</i>
	<i>Skov/Plantage/Krat</i>
	<i>Vej/Gade/Plads</i>
	<i>Jernbane</i>
	<i>Vand</i>

Bygningers bevaringsværdier

side 42-63

	<i>Fredet bygning/Kirke</i>
	<i>Høj bevaringsværdi</i>
	<i>Middel bevaringsværdi</i>
	<i>Lav bevaringsværdi</i>

Der er i dette atlas foretaget to slags vurderinger, som er uafhængige af hinanden. De to vurderinger giver derfor ikke altid det samme resultat, når man ser på den enkelte bygning.

Den ene vurdering vedrører de bevaringsværdige sammenhænge. Den omfatter det samlede bymiljø eller forhold i en bebyggelse. Den anden vurdering vedrører de enkelte bygninger. I begge vurderinger benyttes to røde farver, en lys og en mørk.

Bygninger, der er dominerende eller markante set som led i en bevaringsværdig sammenhæng, er ikke nødvendigvis bevaringsværdige i sig selv. Man vil derfor kunne finde bygninger, der fremhæves med rødt i en bevaringsværdig sammenhæng, men som ikke er det i enkeltbygningssregistreringen. Det omvendte forhold vil også kunne forekomme.

Lemvig

Kommuneatlas

Bevaringsværdier i byer og bygninger 1996

Miljø- og Energiministeriet
Skov- og Naturstyrelsen



i samarbejde med Lemvig Kommune

Forord

Skiftende tider, teknisk formåen, kultursyn og modestrømninger har til alle tider sat sig spor i udformningen og indretningen af de huse og bymiljøer, vi lever i. Det er forhold, der er med til at påvirke vor adfærd og dagligdagen. Dette kommuneatlas beskæftiger sig med by- og bygningsbevaring og er resultatet af et kortlægningsarbejde, der er udført af Skov- og Naturstyrelsen og Lemvig Kommune.

Hensigten med arbejdet er først og fremmest at give kommunens borgere, politikere og planlæggere bedre muligheder for at vurdere, hvilke arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige kvaliteter, der bør værnes om. Desuden er det hensigten, at resultaterne indgår i forudsætningerne for den kommunale planlægning, og at bevaringsinteresserne sikres i kommuneplanen og i lokalplaner samt ved den kommunale byggesagsadministration.

Nærværende kommuneatlas er udført som et forsøg, der er et led i en omlægning af de atlasarbejder, som Skov- og Naturstyrelsen igangsatte i 1990. Hensigten med omlægningen er at styrke kommunernes rolle i arbejdet ved i højere grad at inddrage dem i udførelsen af opgaven. Desuden er det hensigten at afprøve en ændret fordeling af finansieringen for derigennem at tilvejebringe midler til oprettelsen af lokale bevaringsfonde. Sådanne fonde tænkes i fremtiden at kunne yde økonomisk støtte til bygningsarbejder, der er med til at fremme en højere kvalitet i vore bygninger og bymiljøer.

Arbejdet med Lemvig Kommuneatlas blev indledt i sommeren 1995 med en forundersøgelse, mens selve registreringsarbejdet i marken blev afsluttet i foråret 1996. I april 1996

oprettede Skov- og Naturstyrelsen og Lemvig Kommune en bevaringsfond, der skal virke i et år som led i forsøget.

Forundersøgelsen, kortlægningen af bebyggede strukturer og atlasmanuskript er udarbejdet af Arkitektfirmaet H. Thule Hansen MAA. Bygningsregistreringen blev gennemført af Lemvig Kommune under ledelse af arkitekt m.a.a. Flemming Lefèvre Pedersen. Det færdige layout er udarbejdet af Bysted Design A/S. Hele processen er blevet ledet af arkitekt m.a.a. Merete Nørby, Lemvig Kommune, og arkitekt m.a.a. Alvaro Ferreira, Skov- og Naturstyrelsen.

Ved opgavens begyndelse blev der nedsat en følgegruppe, som undervejs har ydet rådgivning, vurderet resultaterne og medvirket ved prioriteringen af de lokale bevaringsværdier. Følgegruppen bestod udover ovennævnte af planlægningschef Preben Andersen, Lemvig Kommune, museumsinspektør Ellen Damgaard, Lemvig Museum, lektor Jan Michel, Sogneforeningerne, Elly Nielsen, Turist- og Handelsstandsforeningen, teknisk chef Niels Kristoffer Nielsen, Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur, hjemmehospædagog Marie Poulsen, Lemvig Byråd og herreekviperingshandler Otto Schumann, Lemvig Byråd, som alle takkes for deres medvirken.

Karen Westerbye-Juhl *Jens Kristian Skovmose*

Karen Westerbye-Juhl

Direktør
Skov- og Naturstyrelsen

Jens Kristian Skovmose

Borgmester
Lemvig Kommune



Følgegruppen bag Lemvig Kommuneatlas: Fra venstre: Merete Nørby, Otto Schumann, Marie Poulsen, H. Thule Hansen, Ellen Damgaard, Jan Michel, Elly Nielsen, Alvaro Ferreira og Preben Andersen. Niels Kristoffer Nielsen var ikke til stede ved fotograferingen.

Foto: Fotograf Tommy Wølk, Lemvig Fotografiske Atelier.

Indledning

Siden begyndelsen af dette århundrede har forståelsen af byer og bygninger som en vigtig del af vor kulturarv været i stadig vækst. I slutningen af 1800-tallet skete der en voldsom aktivitet og udvikling inden for alle områder. Mange ældre bygninger og bystrukturer blev erstattet af nye, og ofte gik historiske og værdifulde bygninger med i købet.

Den første bygningsfredningslov fra 1918 afbød de værste følger af den fremstormende industrialisering og vækst. Stagnationsperioder, arbejdsløsheden i 1930'erne og besættelsestiden gjorde nye bevaringsinitiativer mindre påkrævede. Først i efterkrigstiden med dens nye aktiviteter inden for industrialisering og omstrukturering af landbruget blev der sat skub i bevaringsbestræbelserne.

Fra ca. 1960 opstod en lang række nye lokale bevaringsforeninger, og Det Særlige Bygningssyn og Nationalmuseet indledte udgivelsen af „registranter“, der hus for hus beskrev og vurderede byområder, mest i de historiske bykerner. Siden voksede interessen også for andre og hidtil oversete områder. Der blev iværksat undersøgelser af stationsbyer, af industrikulturen og af jernbanebygningerne, alt sammen i takt med at resultaterne af den tidlige industrialisering efterhånden også blev truet af udviklingen.

I mange år var kun fredede bygninger beskyttet af lovgivningen, men fra 1960 gav byggeloven mulighed for tinglysning af bevarende bestemmelser. Med decentraliseringen af planlægningen, som fulgte med kommuneplanloven fra 1975, lå det fast, at varetagelsen af hensynet til bevaringsværdige bygninger og bymiljøer var et kommunalt anliggende. Mange kommuner har fulgt planlovens muligheder op med vedtagelse af bevarende lokalplaner og udgivelse af supplerende vejledninger om bevaring.

Hensigten med de mange bevaringsinitiativer er ikke at sætte udviklingen i stå, men at pege på, at en del af den eksisterende bygningsmasse og bystrukturer repræsenterer væsentlige værdier i arkitektonisk, kulturhistorisk og miljømæssig henseende. Værdier, som bør vises hensyn, når der planlægges nyt. Dette synspunkt gælder også for dette atlas.

I Lemvig Kommune er kontrasterne og naturoplevelserne store, fra de kuperede morænebakker i nord med slugter og vidt udsyn fra bakketoppene til det flade sletteland mod syd med det lange sigt, hvor horisonten går i et med landskabet. Som kommunens ældste by er Lemvig placeret på det marine forland, der strækker sig mellem Lem Vig og dalen mod syd, hvor Lemvig Sø ligger smukt mellem de stejle dalskrænter.

Lemvig nævnes første gang i 1234, og det var ønsket om en ladeplads, der var baggrunden for byens placering ved fjorden. Sporene fra den middelalderlige købstad ses endnu tydeligt i bykernen, hvor Torvet og det ældre gadenet repræsenterer nogle af de vigtigste kvaliteter af den ældre bystruktur.

De få og små ældre landsbyer, der lå på egnen for et par århundreder siden, er alle opløste og afløst af nye landsbyer, opstået i sidste halvdel af 1800-tallet og i tiden efter. En afgørende faktor for de nye landsbyers opståen og lokalisering var jernbanen Vemb-Lemvig, der blev åbnet i 1879 og senere i 1899 videreført til Harboøre. En ny bytype, stationsbyerne, voksede op langs banen, mens de øvrige landsbyer næsten alle udviklede sig som karakteristiske „knudepunktsbebyggelser“ omkring vigtige byfunktioner ved vejkrydsene. Disse kulturhistoriske træk fra landsbyernes barndom er bevaret i stort omfang og danner grundlag for forståelsen af byerne og deres kvaliteter.

Bebyggelsen i det åbne land giver et godt indtryk af byggeskikken og udviklingen på landet gennem tiderne. Ikke mindst de mange ældre gårde og gårddrækker viser en interessant side af bebyggelseshistorien i det vestjyske, hvor kystklimaet og strandingsgoods også har sat sig spor i byggeskikken.

Kortlægnings- og registreringsmetoden

Miljø- og Energiministeriets metode til kortlægning og registrering af bevaringsværdier i byer og bygninger – SAVE-systemet – er udviklet således, at resultaterne kan publiceres i oversigtlig form, som dette kommuneatlas, og overføres til et EDB-register.

Arbejdsprocessen er opdelt i tre faser: forundersøgelsen (fase 1), feltarbejdet (fase 2) og atlasfremstillingen (fase 3).

Forundersøgelsen

I forundersøgelsen inddrages kendte historiske kilder, der behandler kommunens by- og bygningshistorie samt de topografiske forhold. De indsamlede oplysninger danner grundlag for følgegruppens udvælgelse af en række by- og landsbymiljøer, som tilsammen karakteriserer kommunen og undersøges nærmere i fase 2 – feltarbejdet.

Feltarbejdet

Under feltarbejdet vurderes, kortlægges og registreres de konkrete forhold på stedet. Arbejdet omfatter en kortlægning af udvalgte bymiljøer samt registrering af alle bygninger opført før 1940. Under kortlægningen af bymiljøerne, som i atlasset benævnes som bevaringsværdige sammenhænge, er det især de arkitektoniske forhold, der iagttages og beskrives. Under bygningsregistreringen foretages en vurdering af bygningerne ud fra følgende 5 kriterier: den arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige værdi samt bygningens originalitet og tilstand. Desuden angives den samlede bevaringsværdi for den enkelte bygning efter en afvejning af ovennævnte værdier.

Kommuneatlas

Kommuneatlasen er en illustreret sammenfatning af forundersøgelsen og resultaterne af feltarbejdet. I de indledende kapitler beskrives kommunens topografiske, historiske og arkitektoniske hovedtræk. Derefter følger de bevaringsværdige sammenhænge, som behandles ud fra topografiske undersøgelser, historiske analyser og arkitektoniske iagttagelser. I afsnittet beskrives de mest dominerende landskabelige og bymæssige elementer, karakteristiske bebyggelsesmønstre, udvalgte kvarterer, pladser og gadestrækninger. Afsnittene illustreres med tematiske kort, hvor nogle af de vigtigste arkitektoniske kendetegn er vist med signaturer.

I kapitlerne om byggeskik beskrives udvalgte eksempler på velbevarede bebyggelser eller bygninger, som viser den lokale arkitektur og byggetradition.

Kapitlet om bygningers bevaringsværdier viser de enkelte bygningers bevaringsværdi ved hjælp af farvede kort: brun for fredede bygninger og kirker, rød for bygninger med høj bevaringsværdi, lyserød for bygninger med middel bevaringsværdi, og grå for bygninger med lav bevaringsværdi.

Endelig omfatter kommuneatlasen et afsnit om bevaringsplanlægning, hvori indgår følgegruppens synspunkter og anbefalinger til det fremtidige bevaringsarbejde.

Bebyggelse og landskab



Geomorfologisk kort. 1:150.000.

	Bykerne		Højdekurver, 5 m.		Marint forland		Marsk
	Byområde		Kommunegrænse		Markant dal		
	Overordnet vejnet		Morænelandskab		Klitlandskab		
	Jernbane		Bakkeølandskab		Hedeslette		



Den stejle kystklint med høfderne ved Vesterhavet ud for Bovbjerg Fyr. Her kan Vesterhavet opleves fra stor højde, når stormen raser og havet slår ind mod kysten, eller fra strandbredden på de stille sommerdage.



Gårdrække på østsiden af den udtørrede Vestersø, der nu er lagt under plov.

Landskabet

Vesterhavet, Limfjorden, bakkelandskabet mod nord og hedesletterne mod syd tegner hovedtrækkene i de afvekslende landskabsformer, der kendetegner Lemvigegnen. Kontrasterne og naturoplevelserne er store, fra de kuperede morænebakker med slugter og vidt udsyn fra bakketoppene til det flade sletteland med det lange sigt. Og fra de bare kystnære egne, hvor alt opragende er synligt, til sydøstegnens nåletræshegn, der opdeler landskabet og standser udsynet, mens klitter, stejle klintkyster, tanger og marint forland tegner kyst- og fjordlandskaberne.

Landskabsformerne inde i landet er i hovedtrækkene dannet for 12-15.000 år siden under den sidste istid, hvor isen standsede sin fremrykning lidt syd for Lemvig. Herfra strømmede smeltevandet sydpå og aflejrede sand og grus mellem bakkepartierne fra forrige istid. Efter afsmeltningen lå de flade hedesletter tilbage, og kun bakkeøerne ved Møborg og Bøvlingbjerg ragede op i landskabet, mens bakkeølandskabet omkring Fjaltring går i et med morænelandet mod nord.

I isens randområde ligger det mest markante dalstrøg, en gletchererosionsdal, som er blevet hjemsted for Lemvig by. Øst og vest for Lemvig er det højtliggende bakkedrag, der tegner landskabet, mens et bælte længere sydpå er småkuperet med talrige småsøer i lavningerne, især i egnene omkring Bonnet og Fabjerg.

Efter isens tilbagetrækning fortsatte Vesterhavet med at omforme kystlandskabet. I årtusinder har bølgekraften nedbrudt de kystnære bakkepartier og ædt sig ind i landet, før høfderne standsede nedbrydningen. Den stejle klintkyst, der vidner om havkræfterne, strækker sig fra Fjaltring til Ferring Sø og når sine største højder omkring Bovbjerg Fyr. De nedbrudte materialer, som havstrømmene førte med sig nordpå, blev aflejret på lavtliggende områder, hvor det dannede marint forland. Et godt eksempel på en udligningskyst, hvor balancen mellem nedbrydning og aflejring tegner sig i kystlinien.

Nissum Fjord er egnens største sø, hvor kysttangen Bøvling Klit er forstærket med kunstige diger og klitter. Ferring Sø på forlandet neden for bakkerne har sin oprindelse i en gletcherdal, selv om søen i dag fremtræder som en strandsø inden for landtangen langs kysten.

Det storslåede og varierede landskab omkring Limfjorden veksler mellem stejle furede moræneskrænter og klinter samt lavtliggende aflejringer og tanger. Gjeller Odde, der danner en karakteristisk landtange omkring strandsøen Gjeller Sø, virker som en skjærmende mole, der beskytter Lem Vig mod høj søgang.

Inde i landet har vandløbserosion dannet større dalstrøg, der skærer sig ned i hedesletten som brede flodlejer. Især omkring Flynder Å, Drideå, Fåre Mølleå og Glarbjerg Bæk danner disse dalstrøg med engdrag en stor kontrast til det flade slettelandskab. I bakkelandet mod nord er de dybe dale omkring Klostermølle Å og Faldå de mest markante, især syd for Gudum, hvor stejle terrasserede dalskrænter profilerer landskabet.

I mange århundreder frem til sidste halvdel af 1800-tallet var landskabet på egnen bart og blottet for skove. Mens græsning og kornmarker prægede de gode jorder på bakkelandet, bredte lyngen sig på hedesletterne, så langt øjet rakte, kun afbrudt af sparsom og hårdfør vegetation, bøjet af vestenvinden. Efter krigen i 1864 intensiveredes opdyrkningen af heden, og i 1880-90 opkøbte staten store landområder og begyndte anlæggelsen af Klosterhede Plantage og Kronhede Plantage for at råde bod på skovfattigdommen og støtte egnsudviklingen. Udvidelsen af plantagerne er fortsat helt frem til i dag, hvor de omfatter ca. 6.500 ha, mens en ny skovrejsning er indledt over det ganske land.

I slutningen af 1800-tallet begyndte læhegnene at indfinde sig i den sydøstlige del af kommunen for at dæmme op for sandflugten og forbedre udbyttet. På de gode jorder, hvor der ikke er læhegn, har landskabet bevaret den åbne karakter med det lange sigt og vide udsyn. Vestenvinden og havgusen har stadig stor indflydelse på klimaet og plantevæksten på egnen. I en 15-20 km bred kystzone er den sparsomme vegetation vindbøjet skråt mod øst, mens bebyggelsen ligger blottet i landskabet.

Kystsikringen langs Vesterhavet udgør et vigtigt kapitel i kulturlandskabets historie. Her er havets tidligere nedbrydning af kystbakkerne standset af 26 høfder, vinkelrette på kysten, mens parallelværker danner en supplerende kystsikring ud for Fjaltring. Udtørringen af Vestersø, der var afsluttet i 1956, er eksempel på en menneskeskabt landskabsforvandling, hvor naturværdier er omsat til nytteværdier.

Strækningen langs isens hovedopholdsline har tidligere været et befærdet område. Her gik en oldtidsvej fra Dybås lavtliggende udløb i Vesterhavet via Ramme, Rom og videre østpå nord om Gudumlund. Områdets mange gravhøje fra stenalderen og bronzealderen og forsvarsvolden Rammedige fra jernalderen vidner om, at det har været en vigtig oldtidsvej og handelsrute, mens betonbunkerne fra den anden verdenskrig henligger som et nutidigt vidnesbyrd om kystområdets strategiske beliggenhed.



6



Landskabet i den nordøstlige del af kommunen er et højtliggende bølget bakke-land med spredte gårdbebyggelser. Her ved Kamstrup nord for Remmerstrandvej er der storslået udsigt over Limfjordslandskabet.



Kronhede Plantage med den gamle, lange lige vej fra Rom til Linde, flankeret af endeløse nåletræspeplantninger.

Bebyggelsen

Som kommunens ældste by og købstad er Lemvigs placering knyttet til det lave marine forland, der strækker sig mellem Lem Vig og dalen mod syd, hvor Lemvig Sø ligger smukt mellem stejle dalskrænter. I dag har byen indtaget skrænterne og bakkedragene mod øst og vest.

De få ældre landsbyer, der lå på egnen for et par århundreder siden, er alle opløste som landsbyer. Ofte var der tale om samlinger af mere eller mindre spredt beliggende gårde og huse, som vi næppe i dag vil opfatte som byer. De landsbyer, der findes i dag, er nye byer, opstået i sidste halvdel af 1800-tallet og i tiden efter. De ligger især spredt på morænebakkelandet mod nord og på hedesletten mod sydvest.

I Vestjylland var bebyggelsesmønsteret frem til slutningen af 1800-tallet præget af spredt beliggende enkeltgårde i det åbne land, mens landsbyerne var små og fåtallige. De ældre nu opløste landsbyer talte ofte kun nogle få gårde og huse. I de frugtbare egne nordvest for Lemvig lå der i slutningen af 1600-tallet 8-9 landsbyer, mens de få øvrige landsbyer lå spredt med stor indbyrdes afstand.

I den nordlige del af kommunen, hvor næsten al jord var opdyrket for et par århundreder siden, lå enkeltgårdene forholdsvis tæt. På hedesletten mod syd lå gårdene især placeret langs de frugtbare engdrag omkring åløbene og omkring Bøvlingbjerg, Nees og Indfjorden. Karakteristiske gårddrækker fra ældre tid ses endnu på kanten omkring Flynder Å, på randen af Hygum-bakkedraget, omkring Vestersø og langs Rubyvej vest for Fjaltring. De øvrige områder var uopdyrkede og lå hen som lyngheder, der gav næring til de nøjsomme får og brændsel og byggematerialer til de få hedeboere, der havde valgt et liv i ensomhed på de store vidder.

Selv om vandløb med engdrag ofte har været lokaliserende for landsbyerne, så er tiden, hvor de nye landsbyer opstod, præget af en landbrugsudvikling, hvor opdyrkning af agerjorden og forbedring af boniteten var nøgleordene. Engene var ikke længere den vigtigste lokaliseringsfaktor, og gårdene bredte sig i det åbne land i takt med opdyrkningen.

En anden afgørende faktor for nogle af landsbyernes opståen og lokalisering i slutningen af 1800-tallet var anlæggelsen af jernbanen Vemb-Lemvig. Det blev begyndelsen til ny æra i byhistorien og udviklingen på landet, hvor en ny bytype, stationsbyen, dukkede op langs banen og blev grundstammen i det nye mønster af landsbyer, der betjente oplandet. Selv om mange af de nye stationer blev placeret nær vandløb og engdrag, var det især hensynene til samfærdselen og oplandene, der dikterede stationsbyernes placering.

Veje, jernbaner og stationer

Det ældre vejnet, som forbandt Lemvig med de ældre opløste landsbyer, oplandet og de større nabobyer, er stadig grundstammen i det lokale vejnet. Særlig karakteristisk for de vestjyske veje er de lange strækninger, der skærer sig målrettet og lineært gennem landskabet. De lange lige veje fra Vemb til Lemvig og fra Rom til Linde havde deres lineære forløb allerede i slutningen af 1600-tallet.

I 1879 åbnedes privatbanen Vemb-Lemvig med stationsbygninger i Bækmarksbro, Fåre, Ramme, Bonnet og Lemvig. Senere kom der trinbrædt ved Lomborg (1880) og i Amstrup (1903), Raakjær (1923) og Sinkbæk (1949). Banen var først og fremmest eksportbane for landbrugsprodukter, og de vigtige kystoplande var grunden til banens sving vestpå, inden den bøjede ind til Lemvig. I 1899 blev banen videreført til Thyborøn med stationsbygninger i bl.a. Balleby, Klinkby og Strande, mens der senere kom trinbræt i Hove og Nejrup (1924).

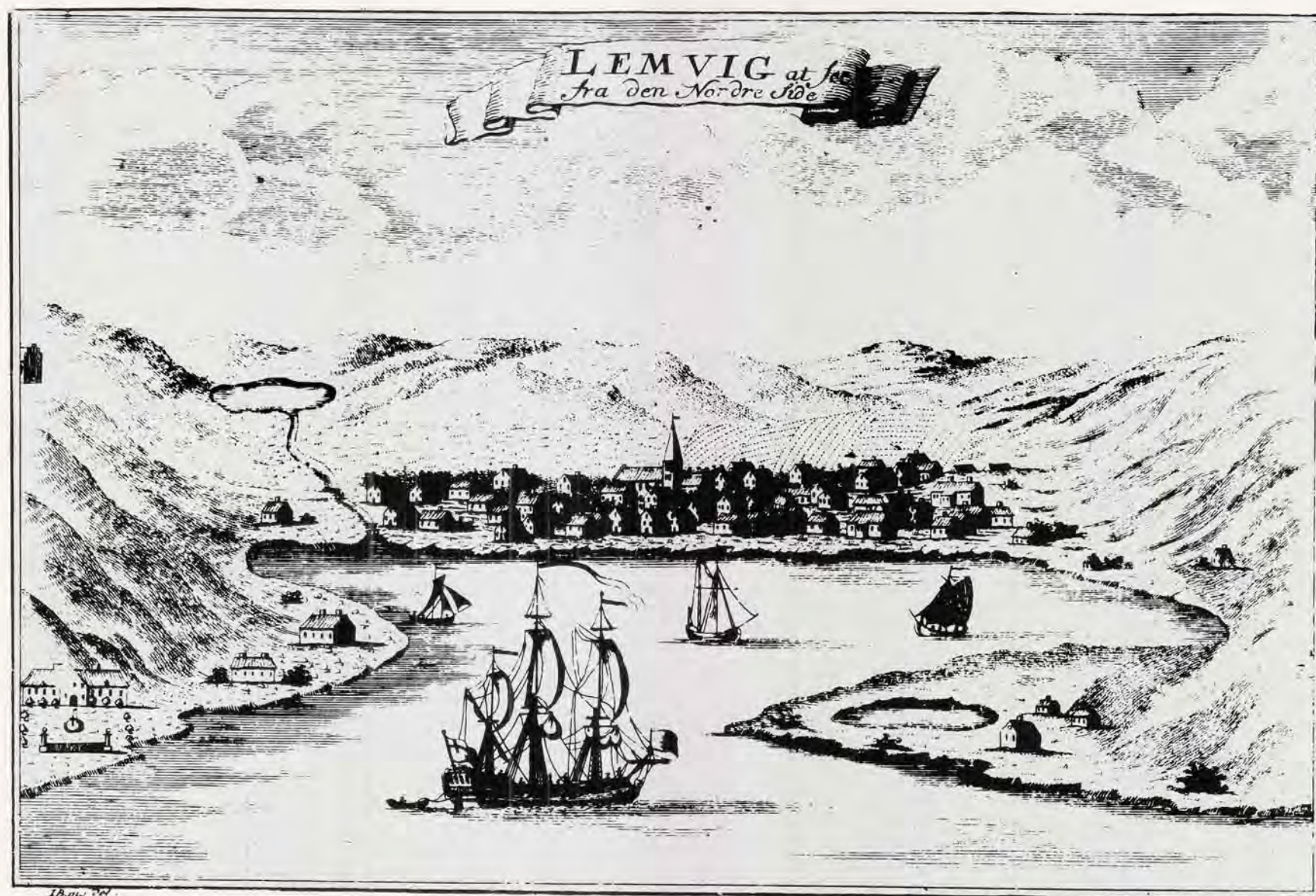
Belært af erfaringer fra andre baner, der skulle betjene tyndtbefolkede egne, blev Vemb-Lemvigbanen anlagt som såkaldt „tertærbane“, dvs. en ubevogtet og uindhegnet tredierangsbane af ringere kvalitet. Jernbaneselskabet sparede også udgifterne til stationsbygningerne, bortset fra stationen i Lemvig, som selskabet opførte. Banen entrerede i stedet med lokale folk, der selv måtte opføre stationsbygningerne og stå for driften udover at passe forpligtelserne som kromand, brevsamler og kgl. vejer og måler.

Mange af den første generation af stationsbygninger på mellemstationerne viste sig at være for små, efterhånden som udviklingen af stationsbyerne og landbruget skred frem. I 1913 blev den ældre stationsbygning i Bækmarksbro udskiftet med den nuværende større bygning, mens Fåre fik en tilsvarende ny stationsbygning i 1917.

Ramme blev banens bedste mellemstation placeret ved et befærdet kryds mellem flere oplandsveje. Fra ældre tid var der kirke og skole i Ramme, mens den nærliggende Rammegaard havde både vind- og vandmølle. Det var især kystoplandet omkring Fjaltring, Trans og Ferring, der gav omsætning. Efter hestevognene virkede rutebilerne som lokale føderuter til banen, og i 1903 blev den ældre stationsbygning udskiftet med den nuværende større bygning, mens byvæksten tog til i årtierne efter.

Stationen i Bonnet blev anlagt i det åbne land langt væk fra andre funktioner. Men et gæstgiveri i tilknytning til stationen samt trafikken på Ferring og Dybe hjalp med til udviklingen i byen, hvor en ny større stationsbygning afløste den gamle lige efter århundredskiftet.

Byhistoriske hovedtræk



Prospekt af Lemvig fra Erik Pontoppidans Danske Atlas fra 1767.

Billedet giver et godt indtryk af den ældre by, der lå beskyttet i bunden af vigen omgivet af stejle skrænter. Foto: Det Kongelige Bibliotek, København.

Det middelalderlige Lemvig

Lemvig nævnes første gang i år 1234. Det sker i et brev, udstedt af kong Valdemar, hvori han overdrager skatten af plovne i Hardsyssel, Almindsyssel og Vardesyssel med flækkerne Varde og Lemvig til biskoppen i Ribe, til gengæld for den halve mønt, som han tidligere havde i Ribe by. Kilden siger ikke noget om byens grundlæggelsesår, men vidner blot om, at den eksisterede i 1234, og at den var en lille by.

I øvrigt er de skriftlige kilder til byens tidlige historie sparsomme. Lemvig kirke nævnes i en liste over kirker i Ribe Stift fra ca. 1325, men er bygningsmæssigt dateret til 1200-årene. Rådhuset brændte 1479, og ved den lejlighed gik byens papirer op i luer. Kong Hans måtte derfor udstede nye købstadsprivilegier i 1499. Ud over kirken var der et Helligkors Kapel, som lå øst for åen. I 1542 blev der oprettet latinsk skole og i 1584 hospital. At byen havde en vis betydning i middelalderen fremgår af, at kong Christian I i 1470-80 som de eneste lovlig havne i Limfjorden udpegede Ålborg, Viborg (med ladepladsen Hjarbæk), Nykøbing Mors og Lemvig.

Lemvigs beliggenhed i den vestlige ende af Limfjorden var i tidlig middelalder central for forbindelserne til omverdenen. Endnu i 1100-årene var det muligt at sejle vestud fra Limfjorden, selv om indsejlingen antageligt har været plaget af tilsanding eller endeligt lukket, da Lemvig nævnes i kilderne første gang.

Byens placering i bunden af Lem Vig havde både fordele og ulemper. Vigen udgjorde en naturhavn med læ for vinde fra syd og vest. Den flade strand var velegnet som landingsplads for skibe. Omkring byen var der enge til høslæt og græsning samt en sø med ferskvandsfiskeri. I de høje bakker fandtes kilder med godt drikkevand. Ulempene var den begrænsede byggegrund i det meget lave og sumpede terræn samt de stejle nedkørsler til byen.

De skriftlige kilder fra middelalderen fortæller intet om byens udstrækning eller udseende. Imidlertid er der næppe tvivl om, at det gadenet, der er bevaret i bykernen, er af middelalderlig karakter. Torvet og Vestergade ligger på et svagt højdedrag, der danner en bank parallelt med stranden, og det er antageligt her den ældste middelalderlige bebyggelse har ligget.

Byen var defineret af strandbredden, kirkepladsen og indfaldsvejene. Kirken og den omgivende kirkegård var byplanens midtpunkt, mens det middelalderlige torv lå nord for kirken ved den nuværende Weibelsgade. Vestergade lå optimalt for forbindelsen til stranden og forbundet med denne ved smalle slipper, mens der mellem Østergade og strandbredden fandtes engstrækninger, der forhindrede direkte nord-sydgående færdsel. Svirrebom er formodentligt opstået tidligt som baggade til Vestergade.

Senere i middelalderen og i løbet af 1500- og 1600-årene bredte bebyggelsen sig vestpå langs Vestergade ud til den nuværende Havnegade og langs Østergade fra kirkepladsen til omkring det nuværende Rådhus-torvet. Ågade havde karakter af en baggade til Østergade, mens Vasen var en ubebygget markvej, der som navnet siger var opdæmmet for at kunne lede færdselen tørskoet ud i engene ved søen.

Den vigtigste indfaldsvej har antagelig været Vesterbjerg. Den forbandt byen og det vestlige opland, der altid har været det mest velstående og desuden i tidlig middelalder betydningsfuldt på grund af indsejlingen fra Nordsøen til Limfjorden. Vejen fra byen og østpå gik op ad Østerbjerg til Nørlem kirke og derfra videre mod fjernere mål som f.eks. Viborg.

Søndergade har antagelig kun været bebygget nærmest kirkepladsen. Her syd for den middelalderlige bykerne strakte engene sig, og dertil kom, at det sydlige opland var magert, tyndt befolket og dækket af hede. Som byens tredje hovedindfaldsvej – ad Sønderbjerg – kan Søndergade derfor være yngre og af mindre vigtighed end de andre to. Det kan måske også forklare, hvorfor Søndergade ikke udmunder direkte i kirkepladsen som Vestergade og Østergade. Det er karakteristisk, at bebyggelsen gennem de første århundreder udviklede sig langs de tre indfaldsveje, men blev begrænset af enge og åløb.



Erik Pontoppidans bykort over Lemvig fra 1768, der bl.a. viser Torvet, indfaldsvejene Vestergade, Søndergade og Østergade samt slipperne ned til strandbredden. Dette middelalderlige gadenet er stadig bevaret og danner grundstrukturen i bykernen. Foto: Det Kongelige Bibliotek, København.

Brand og genopbygning 1684

Den 27. juni 1684 brændte Lemvig ned til grunden. Også kirken led stor skade. Den var på det tidspunkt en korskirke med kamtakkede gavle og med tårn med et højt spir. Byens velstående købmænd mistede både private ejendele og varelager, og trods en bevilling på tyve års skattefrihed og støtte til kirkens genopbygning varede det længe, før byens befolkning kom sig over branden.

Ved genopbygningen af byen fulgte man de gamle gadelinjer, således at det middelalderlige gadenet blev bevaret. Antagelig har man også i store træk fulgt den eksisterende matrikelstruktur med store grunde langs Vestergade og ved kirkepladsen og meget små grunde i slipperne.

På de store grunde var der plads til købmandsgårdene, der var komplekse anlæg med beboelse, krambod, diverse pakhuse, gæstestald, stald til gårdens egen besætning samt lade. Anlæggene var bygget op omkring en stor gårdsplads og havde desuden marker og enge, både inden for selve byens grænser og i de såkaldte markjorder, der lå op ad skrænterne omkring byen. De større købmænd handlede direkte på Norge og Hamborg. Eftersom skibe ikke længere kunne sejle vest ud af Limfjorden, benyttede man Ringkøbing eller Hjerting som havn, eller landede på den åbne kyst på Harboøre og ved Ferring Strand med f.eks. tømmerlaster fra Norge.

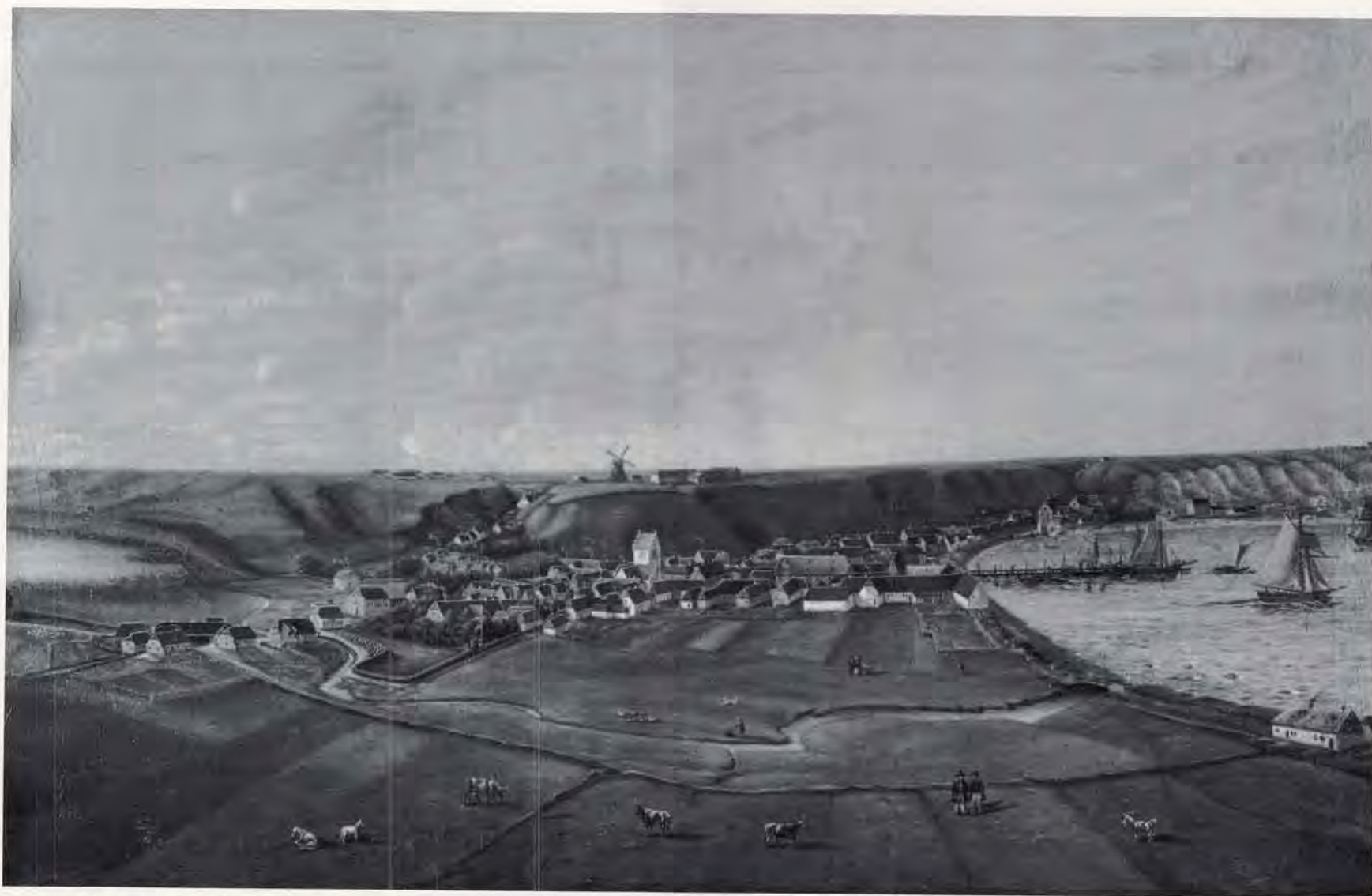
Til alle større købmandsgårde knyttede sig et landbrug med køer og får, eller med studeopdræt til eksport til markeder i Tyskland og Holland. Byens gader var således beregnet både for dyr og mennesker, og engene var ikke blot forhindringer for bebyggelse, men væsentlige ressourcer for byens befolkning.



Vestergade o. år 1900 med sit karakteristiske krumme forløb. Omkring den brolagte gade ses endnu mange lave huse, omend store fleretages ejendomme begynder at dominere bybilledet. Foto: Udlånt af Lemvig Museum.



Kig fra Havnegade gennem den smalle ældre slippe Nørregade op mod Torvet, hvor både kirketårn og en tårnbygning fortæller, at dette er byens vigtigste plads.



Maleri af ukendt kunstner. Lemvig set fra øst i 1854, hvor den første beskedne skibsbro i havnen netop er blevet anlagt. Endnu lå hele byen i bunden af dalen, omgivet af enge. Husene var overvejende i en etage, og kun det ældre landsbyagtige kirketårn ragede op over byens tage. Husrækkerne i kløften neden for møllen lå omkring Søndergade, der var den vigtigste ældre indfaldsvej fra syd. Foto af maleri, udlånt af Lemvig Museum.

Lemvig i 1700-årene

I løbet af 1700-årene blev Lemvig en nogenlunde velstående lille op-landsby. Flere af byens købmænd ejede ud over købmandsgården også hovedgårde på landet. I 1750 flyttede Skodborg Herreds ting fra en plads under åben himmel ved Rom Kirke ind til købstaden, og der blev bygget tinghus på byens torveplads nord for kirken. Kirken blev genopbygget og fik et nyt, omend noget lavere spir.

Omkring 1750 skete der et markant spring i byudviklingen. Ved foden af Sønderbjerg, et godt stykke væk fra den gamle bykerne, blev der bygget en ny stor købmandsgård. Den lå alene ude i engene. Købmandsgårdens placering fik betydning for byudviklingen på langt sigt, eftersom de sidste af ejendommens udstrakte jorder først blev udstykket så sent som i 1887.

På det lave stykke af Søndergade mellem den nye købmandsgård og bykernen blev der efterhånden bygget enkelte små huse. I Vestergade bredte bebyggelsen sig til foden af Vesterbjerg, hvor der også lå en stor købmandsgård. I Østergade nåede bebyggelsen i slutningen af 1700-årene ud til det nuværende Rådhusstræde med udsigt over engene til et par huse øst for åen. Det er karakteristisk, at bebyggelsen fulgte indfaldsvejene, men sprang over, hvor bunden var for fugtig til at bygge på.

I 1795 var byens gårde og huse af bindingsværk og blev holdt i god stand. Der var i alt 75 ejendomme, hvoraf fem var nyopførte og havde tegltag. Resten var med stråtag. I bykernen var gaderne brolagte, mens haverne var udformet i fransk stil som aksefaste anlæg med symmetriske bede og hække. Administrativt havde købstaden en fast veldefineret grænse, der gav sig udslag i bomhuse ved indfaldsvejene og stier langs skellet mellem byens grund og markjorden.

Handel og søfart i 1800-årene

I 1821 fik byen sin torveplads i bymidten mangedoblet efter nedlæggelsen af den gamle kirkegård omkring kirken. På det middelalderlige torv blev der i 1822 opført et nyt toetages rådhus lidt længere fremme på torvet end det gamle tinghus. Også kirken blev bygget om med kamtakker på tårnet, antageligt i 1827. Mellem stråtagene ragede stadigt flere røde tegltage op i den lave bebyggelse.

Limfjorden havde siden 11-1200-årene været lukket mod vest, men i 1825 blev Agger Tange gennembrudt ved stormflod, og omkring ti år efter kunne de første skibe passere. I 1838 blev Lemvig toldsted, og der blev bygget toldbod ved havnen. De forbedrede samfærdselsmuligheder skabte optimisme, og byens folketal steg fra 375 indbyggere i 1801 til 688 i 1840. Opgangstiderne satte sig også spor i bybilledet, hvor gamle stråtede bindingsværkshuse blev revet ned og erstattet af nye énetages grundmurede huse med hvidkalkede gesimser og røde tegltage. Bebyggelsen bredte sig langs de gamle gader på tomme have- og markgrunde.

Øst for åen lå byens første sygehus (1824). Her opstod nu en lille forstadsbebyggelse med småhuse, en landejendom og fra 1840 byens fattiggård. Et teglværk opført i 1851 på Vogens østbred og et saltværk på vestsiden repræsenterede byens spirende industri.

I 1851 byggede et lokalt aktieselskab byens første egentlige skibsbro. I 1855 overtog kommunen broen og anlagde en rigtig havn med vinkelette dækmoler og en ny havneplads til oplagring af tømmer. På de nøgne skrænter langs Vogens vestbred blev der i 1860 etableret et lystanlæg, der sammen med den nye kirkegård (1807) oven for Vesterbjerg i mange årtier satte et effektivt stop for byudviklingen mod vest.

Jernbanen 1879

I 1879 kom der privat jernbane til Lemvig med forbindelse til den vestjyske længdebane via Vemb Station, og dermed lettedes eksporten for to af egnens vigtigste produkter, kreaturer og fisk. På grund af de stejle bakker blev jernbanestationen lagt på flad mark oven for byen midt mellem Sønderbjerg og Vesterbjerg.

Nærmest banegården blev der bygget et par storstadsprægede etageejendomme prydet med hjørnespir, mens lave småhuse indfandt sig rundt langs Storegade. Hen mod skrænterne ned mod byen blev Kirkevej anlagt, og her opførtes den grundtvigske valgmenighedskirke (1883) med tilhørende forsamlingsbygning og præstebolig.

For at forbinde jernbanestationen med den nedre bydel blev der i 1879 anlagt en serpentine i Vesterbjerg, og i 1881 blev „Stationstrappen“ bygget for enden af Kirkevej. I den østre bydel blev det gamle stejle Østerbjerg også afløst af en stort anlagt serpentine, Ny Østerbjerg (1890). Efter jernbanen steg Lemvigs befolkningstal kraftigt – fra 1.710 i 1880 til 3.207 i 1901. Den eksisterende boligmasse slog ikke til, og byen begyndte at vokse ud af det gamle mønster, styret af indfaldsvejene. I 1885-1895 blev Frederiksgade anlagt på bakkehylden mellem Vesterbjerg og Sønderbjerg. Et privat konsortium stod for bebyggelsen, der fik et homogent præg, selv om de enkelte huse var forskellige.

I den centrale bydel fik forretningsindehaverne mod på at bygge nyt i takt med opsvinget. Gamle huse blev revet ned, og omkring Torvet, i Vestergade og Østergade blev der bygget forretningsejendomme med store butiksvinduer, karnapper, støbejernsbalkoner, tårne og spir. Ved Østergade blev der i 1877 opført et nyt rådhus i italiensk renaissancestil, der markerede sin særstilling i bybilledet foran det nye torv.

I disse år mistede byen det helhedspræg, som den havde haft efter den intense byggeperiode i 1835-50. Lave, enkle, hvidkalkede empirehuse lå nu side om side med høje murstensejendomme, der stilmæssigt var nyudgaver af fransk og italiensk renaissance. Såvel byggeteknisk som æstetisk var disse huse udtryk for tidens glæde ved det fabriksfremstillede, de regelmæssige helt ens mursten og formstøbte dekorative elementer, som kunne bestilles fra kataloger, men også leveres af det lokale teglværk. Et byggeteknisk højdepunkt nåede man i 1901 med opførelsen af Teknisk Skole i Søndergade, der repræsenterede det ypperligste, som byens håndværkere og industrier formåede.



På Torvets nordside, byens vigtigste plads, står Centralgården fra 1905 med den markante frontkvist og hjørnetårnene som eksponent for fremgangen omkring århundredskiftet, hvor store statelige ejendomme afløste de ældre enetages byhuse. Foto fra o. 1905, udlånt af Lemvig Museum.



Stationspladsen med den store stationsbygning fra 1908, der var bydelens vigtigste mødested og trafikknudepunkt. Foto fra o. 1930, udlånt af Lemvig Museum.



Serpentina i Vesterbjerg løste på bedste måde de topografiske udfordringer og gav tilmed trafikanterne en smuk udsigt over vigen.



Gadenettet omkring 1797.

Kystlinie Gade



Gadenettet omkring 1858.

Kystlinie Gl. gade Ny gade



Med Østerbrogade sprang byudviklingen over engen. Vejen blev anlagt i 1894 på det tørre ved foden af Østerbjerg, byens solside, hvor byens første lille villa-kvarter så dagens lys. Foto fra o. 1910, udlånt af Lemvig Museum.

Byen vokser

I 1890'erne blev jernbanenettet udvidet, først med en havnebane (1892) og siden med en jernbane fra Lemvig til Thyborøn (1899). Havnebanen blev ført ned til byen ad et langt terminalspor, der gik over Vesterbjerg på landets højeste jernbanebro. Endnu et nyt transportmiddel dukkede op i byen, nemlig den første bil (1902). De nye tider satte sig også spor i en række institutioner og offentlige værker, der skulle finde plads i bybilledet. Sydøst for den gamle bykerne opstod et nyt kvarter omkring missionshuset (1880), vandværket (1890), alderdomshjemmet (1908) og elværket (1911).

I 1894 fik byen endnu et nyt kvarter på bymarken, nemlig Østerbrogade, der blev anlagt af teglværksejeren. Ligesom i Frederiksgade valgte man at lægge gaden lidt op ad skrænten, på tørt land over engen. Et af de første huse blev bygget af herredsfuldsmægtigen i 1898 og fik navnet Breidablik på grund af udsigten over engen ind mod byen. I gadens sydlige ende blev der efterhånden bygget andre store villaer, mens dens nordre ende var mindre attraktiv på grund af Epidemisygehuset (1881) og gasværket (1902).

Åen, der havde snoet sig gennem engene, blev lagt i rør i 1910. Den var på det tidspunkt ikke længere nogen idyl, men en stinkende kloakerende, der også blev brugt som en bekvem losseplads. Idyl opsøgte man i Lemvig Lystanlæg, hvor der blev bygget en pavillon i 1893 og senere i 1923 en musiktribune.

På havnen skete der i denne periode store ændringer. I 1903 var fiskere fra Harboøre begyndt at bruge Lemvig havn som base for et søgående fiskeri efter torsk og kuller. Snart var der så mange skibe, at man måtte udvide den gamle havn. Det skete fra 1903 til 1907, hvor der blev bygget et meget stort bassin vest for den eksisterende havn. På havnepladsen blev der opført salgshal og ishus. Fisken blev kørt på trolje og omladet til havnebanen, der havde sin egen godsbanebygning på havnen.



Stien langs vigen ud til Lemvig Lystanlæg, anlagt i 1860 på de nøgne skrænter. En yndet promenade for byens borgere. Foto fra o. 1910, udlånt af Lemvig Museum.



Udsigt fra Vesterbjerg ned over havnen efter udvidelsen med stort bassin i 1903-07. Der var endnu nær kontakt mellem bykernen og vigen. Foto fra o. 1910, udlånt af Lemvig Museum.



I de første årtier efter århundredskiftet blev der for alvor taget hul på skrænterne øst for byen. Her ses nogle af de første villaer i Østerbjerg, bl.a. Vidskue og Bellavista var karakteristiske navne. Der var ikke tale om samlede udstykninger af herskabelige villakvarterer. De velstående bygherrer valgte hver sin isolerede plet med den bedst mulige udsigt over by og fjord. Disse villaer betegnede samtidigt det første brud på nærheden mellem hjem og arbejde.

Villa med udsigt

Efter Breidablik kom en række herskabelige villaer. Det skete i årene fra o. 1900 og op til under 1. Verdenskrig. Disse villaer i nationalromantisk stil, i pompøs nybarok eller mere enkel Bedre Byggeskik blev bygget på udsigtspunkter, spredt i bakkerne omkring byen. Vidskue og Bellavista var karakteristiske navne. Der var ikke tale om samlede udstykninger af herskabelige villakvarterer. De velstående bygherrer valgte hver sin isolerede plet med den bedst mulige udsigt over by og fjord. Disse villaer betegnede samtidigt det første brud på nærheden mellem hjem og arbejde.

Det eneste tilløb til et samlet villabyggeri af mere herskabelig art blev Voldgade, hvis øverste side i 1920'erne blev bebygget med en række statelige villaer. I øvrigt fulgte det almindelige villabyggeri i 1920'erne og 30'erne det samme sporadiske mønster som herskabsvillaerne. Bebyggelserne bredte sig nu op over bakkerne og oven for byen. På Møllegårdens jorder blev der bygget store og små villaer mellem hinanden, ligesom bag stationen langs Jyllandsgade og Danmarksgade, nord for Heldumvej på den anden side af kirkegården, op ad Nørrebjerg og langs søen på øst- og vestsiden.

Udbygningen kom punktvis, og det resulterede i et broget mønster både arkitektonisk og socialt. En række huse i disse spredte kvarterer fik dog et vist fælles ydre præg, eftersom de blev tegnet af lokale bygmestre, der var inspireret af arkitekturretningen Bedre Byggeskik. Det øgede boligbyggeri i denne periode var ikke så meget et udslag af et stigende folketal, som et ønske om at eje eget hus med have. Dette var en generel tendens på landsplan, forårsaget af en øget velstand og af tidens krav om lys og luft.

Inden for det offentlige byggeri slog Bedre Byggeskiks idealer igennem i bygninger som Lemvig Alderdomshjem (1908), Lemvig Sygehus (1913) og den nye havnebanebro over Vesterbjerg (1919).



Havnebanens imponerende viadukt i Vesterbjerg efter ombygningen i 1919. Viadukten blev byens nye seværdighed og byport. Foto fra o. 1930, udlånt af Lemvig Museum.



Ved Teglårdsvej opførte et par kreative fiskere o. 1915 disse originale bebyggelser med boliger i udsigtvillaerne øverst og grej- og redskabshuse nederst ud til havnen. Foto udlånt af Lemvig Museum.

Boligblok eller eget hus

Hvis man ikke havde råd eller lyst til at eje eget hus, var der ikke mange alternativer. Først i 1935 kom der for alvor nye bosætningsmuligheder, da byens første store etageejendom, Vasegaarden, blev opført i funkistil på hjørnet af Torvet med lejligheder oven på butikkerne.

I 1941 tog byens håndværkere initiativ til dannelsen af byens første boligforening, Lemvig Boligforening. Dens første byggeri for børnefamilier blev Fjordvænget med fem toetagers og fem énetages huse, opført i 1942 og 1944. Selskabets næste byggeri blev Vesterled syd for Heldumvej, opført i henholdsvis 1948 og 1950 med i alt 52 lejligheder med haver og legeplads.

I 1945 stiftedes Boligselskabet af 1945 på initiativ af Arbejdernes Fællesorganisation. Den første ejendom med 24 lejligheder med altan blev opført i 1948 langs med Romvej, mens der var haver til hver lejlighed i selskabets næste boligbyggeri, opført i Danmarksgade i 1949. De nye tiders tæt-lavt byggeri så dagens lys ved Frejasvej i 1980'erne.

Endnu et initiativ til boligbyggeri blev taget i 1945, hvor Lemvig Erhvervsråd blev stiftet for blandt andet at skaffe virksomheder til byen. Skulle det lykkes, måtte der være boliger såvel til virksomhedernes arbejdere som til funktionærerne. Mens boligselskaberne stod for lejlighedskomplekserne, koncentrerede Erhvervsrådet sig om villabyggeriet og stiftede i 1945 byggeselskabet Skrænten, en udstykning med 46 parceller til villaer med statslån. I sommeren 1949 var de første seks huse færdige og seks andre under opførelse. Husene blev bygget i gule eller røde mursten og med tegltag i en robust og enkel stil samt have og terrasse i overensstemmelse med tidens boligidealer.

Mange forretningsdrivende foretrak stadig at bo oven på eller ved siden af deres virksomhed, men for de fleste blev valget af bolig nu styret af andre faktorer end nærhed mellem hjem og arbejde. Ud over økonomien kunne det være ønsket om at bo „nede i byen“ eller „oven for byen“, øst eller vest for bykernen, nær jernbanestationen eller fra 1960'erne nær ved de to nye skoler, Christinelyst og Lemtorp.

I 1970'erne og 80'erne bredte parcelhusområderne sig i det åbne land oven for bakkerne, mens landskabsfredninger omkring søen og af bakkerne i Nørlem sogn sikrede de grønne skrænter, der stadig er et af byens store aktiver.

Centerby

Lemvig er i dag centerby for et opland på omkring 25.000 mennesker. I selve byen bor ca. 7.000. Centrum i byplanen er Torvet med kirken, der fik sit nuværende udseende med det karakteristiske løgspir ved en stor ombygning i 1933-34. Herfra udgår Vestergade, der som byens vigtigste handelsstrøg blev gågade allerede i 1970, mens Østergade blev omlagt til gågade i 1985. Ud over forretninger rummer denne gade flere pladskrævende offentlige funktioner. I det gamle rådhus fra 1877 er der nu politistation og retssal, og foran bygningen ligger det gamle rådhusortov, der nu er opholdsareal med en lille legeplads. Tilbage trukket fra Østergade findes byens nuværende rådhus, bygget som administrationsbygning efter kommunesammenlægningen i 1970, mens pladsen foran rådhuset i 1994 blev istandsat og udstyret med bænke, træer, vandbassin og skulptur.

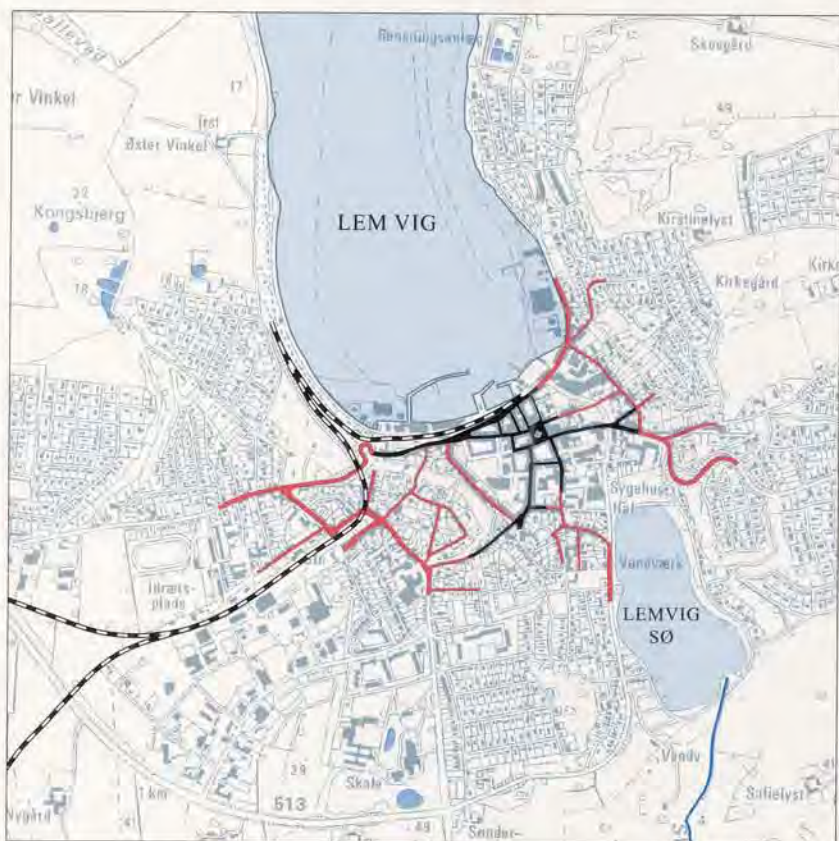
Som en konsekvens af gågaderne er biltrafikken ført uden om den centrale bydel af gadegennembruddene Vestergade-Engen (1973) og Havnegade-Enghavevej (1979). Dele af havneområdet er blevet inddraget som parkeringsareal, både ved selve bykernen og på Østhavnen (anlagt som fragthavn 1924-27). Havnen er stadig hjemsted for fiskeri med kuttere, der fisker på Nordsøen, samt en del fjordjoller, men den er også blevet et begreb i den lokale turistpolitik. Oven for byen er hele det nuværende byområde blevet indkredset af en ringvej, hvorfra man ser gymnasiet, det store idræts- og kulturcenter samt byens beskedne industrikravter. Uden for ringvejen græsser køerne på marken.



Vasegaarden fra 1935 stod for to nyskabelser i byhistorien, funktionalismen og etageboligerne. Foto fra o. 1940, udlånt af Lemvig Museum.

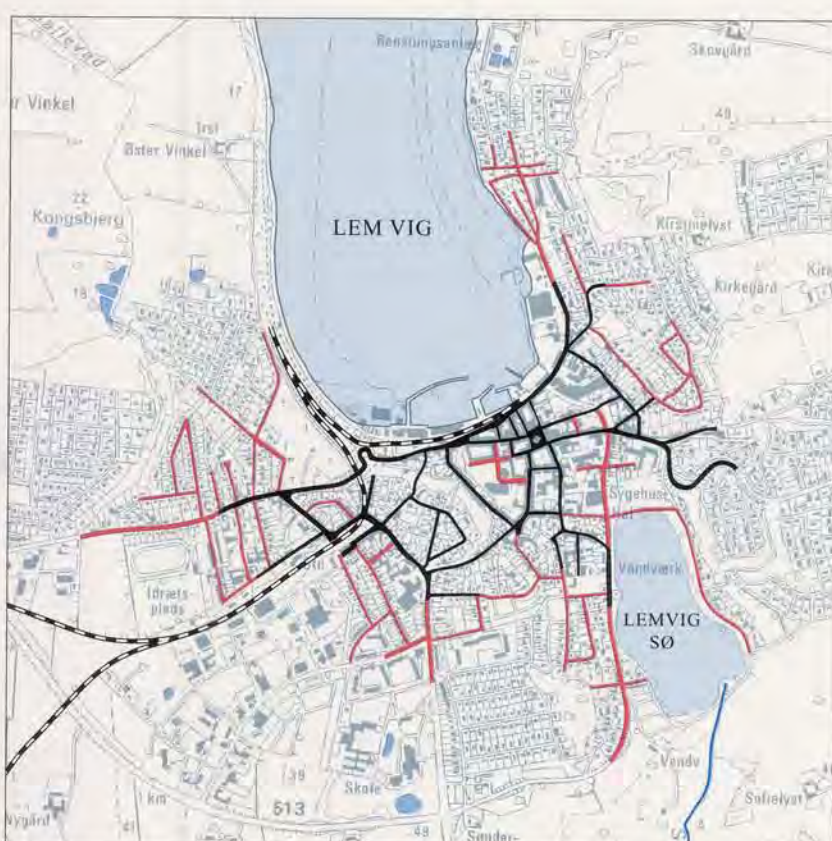


Området omkring den gamle bykerne er præget af handelsbyens krav om parkeringspladser. Heller ikke i nutiden er det lykkedes at give det gamle engområde en struktur, der er lige så klar som den middelalderlige bykerne.



Gadenettet omkring 1917.

Kystlinie Gl. gade Ny gade Jernbane



Gadenettet omkring 1962.

Kystlinie Gl. gade Ny gade Jernbane

Bevaringsværdige sammenhænge i byen



Fra højedraget syd for Lemvig Sø kan byens samspil med landskabet opleves i sin helhed. Forrest Lemvig Sø, dernæst den ældre bydel i dalbunden, og længst væk skimtes Lem Vig og bakkerne omkring Hornsø. Storslået og enkelt.



Udvalgte bevaringsværdige sammenhænge i byen. 1:25.000.

Dominerende træk

Byen og landskabet, side 15.
Byen og vigen, side 16.
Byen og søen, side 17.

Bebyggelsesmønstre

Den ældste bydel, side 18.
Stationsbykvarteret, side 19.
Villaer med udsigt, side 20.
Skrænten, side 20.

Udsnit og dele

Torvet, side 21.
Søndergade, side 22.
Vasen, Søvejen og Bredgade, side 22.
Frederiksgade, side 23.
Voldgade, side 23.
Havnefronten, side 24.

Dominerende træk



Overalt møder synet bakkerne omkring byen. Her er det landskabet syd for Lemvig Sø, hvor terrænet stiger skålførmøt op mod moræneplateauet.



Vest for søen har byen bredt sig op ad skrænterne, mens Søvejen forinden følger den naturlige grænse, søkanten.

Byen og landskabet. 1:25.000.

-  Højdekurver
-  Overordnet vejnet
-  Jernbane
-  Dominerende bygning

Byen og landskabet

Byens karakteristiske beliggenhed i bunden af en markant dal har givet byen storslåede landskabelige omgivelser, hvor dalskrænterne mod øst og vest indrammer byen. De stejle furede skrænter giver læ og leder blikket mod nord eller syd, hvor der er udsyn. Mod nord er det udsigten over Lem Vig mod den fremskudte lystbådehavn, Vinkel Hage, Gjeller Odde og Limfjorden. Mod syd standser udsigten over Lemvig Sø først for enden af dalen, der stiger op mod bakkelandet. Byens beliggenhed på en svag forhøjning midt i dalen fremtræder som en tværgående barriere, der giver det centrale byområde en fjordværts henholdsvis landværts orientering.

Selv om byen er vokset op ad skrænterne og har bredt sig på bakkedragene omkring byen uden markante bygningskonturer, er der stadig ubebyggede skråninger, der fremhæver de landskabelige omgivelser. Mens udsynet nede i byen begrænses af huse og skrænter, så kan den lange dal med vig, by og sø opleves i sin helhed fra toppen af skrænterne.



Skematisk snit fra sydvest til nordøst, der viser skrænterne omkring dalen, hvor den ældre bydel med Vor Frue Kirke ligger på en svag forhøjning.



Langs Strandvejen, hvor Lemvig Lystanlæg blev anlagt i 1860, har byen og vigen bevaret sin grønne profil. Kun et enkelt nyere hus er blevet begunstiget af disse attraktive omgivelser. Det er Museet for Religiøs Kunst, der indtager en fremtrædende placering her med front mod vigen.



Udsigt over byens tage og Lem Vig mod den fremskudte Vinkel Hage, der næsten lukker for udsynet til Gjeller Odde i det fjerne.



Byen og vigen. 1:25.000.

Byen og vigen

Mod vigen opleves byen som en uformet bebyggelse, der omslutter den inderste del af vigen. I bunden af vigen er det havnebebyggelserne, havnefronten langs Havnegade og Teglgårdsvej samt byens silhuet, der tegner byens møde med Limfjorden. Sammen med bebyggelserne på skrænter øst for vigen og de skovklædte skråninger ved byens anlæg mod vest er vigen blevet delvist omsluttet af by. En udvikling, der er forstærket ved placeringen af lystbådehavnen og feriebebyggelser på et fremskudt landområde, Vinkel Hage, midt i vigen, så udsynet fra byen til den naturskabte landtunge Gjeller Odde er indsnævret.

Kun få steder, langs Havnegade, Teglårdsvej og Fjordvænget, er byens ansigt mod vigen præget af markante meningsfulde frontbebyggelser, der henvender sig til stedets kvaliteter. De øvrige steder er det individuelle bebyggelser uden fællestræk, der tegner et fragmentarisk billede af byen, især bakkebebyggelserne øst for vigen, hvor villaer i flere parketter kæmper om udsigten.



Byens front mod vigen, hvor kirketårnet bryder byens silhuet i følgeskab med en silo og en høj skorsten.

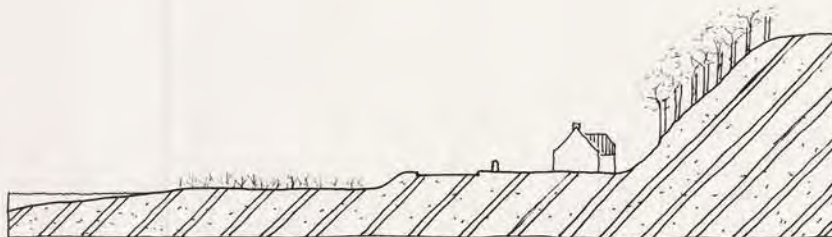


På vigens østside ligger husene i flere parketter. Nederst ses den ældste bebyggelse, der danner havnefront langs Teglgårdsvej, mens de individuelle villaer kæmper om den attraktive udsigt fra skrænterne ovenfor.

Byen og søen

Mod syd omslutter byen Lemvig Sø på tre sider, mens bakkeskråningerne mod syd danner baggrund for søens landskabelige kvaliteter. De individuelle bebyggelser på dalskrænterne præger omgivelserne, og kun få steder som ved Sølystvej danner byens huse en meningsfuld byfront, der søger at opfange herlighedsværdierne og profilere byen. Husene ved Sølystvej har en individuel karakter, men ved deres placering ved søbredden og foden af skrænten er der opstået et fint samspil mellem bebyggelsen og stedets topografi.

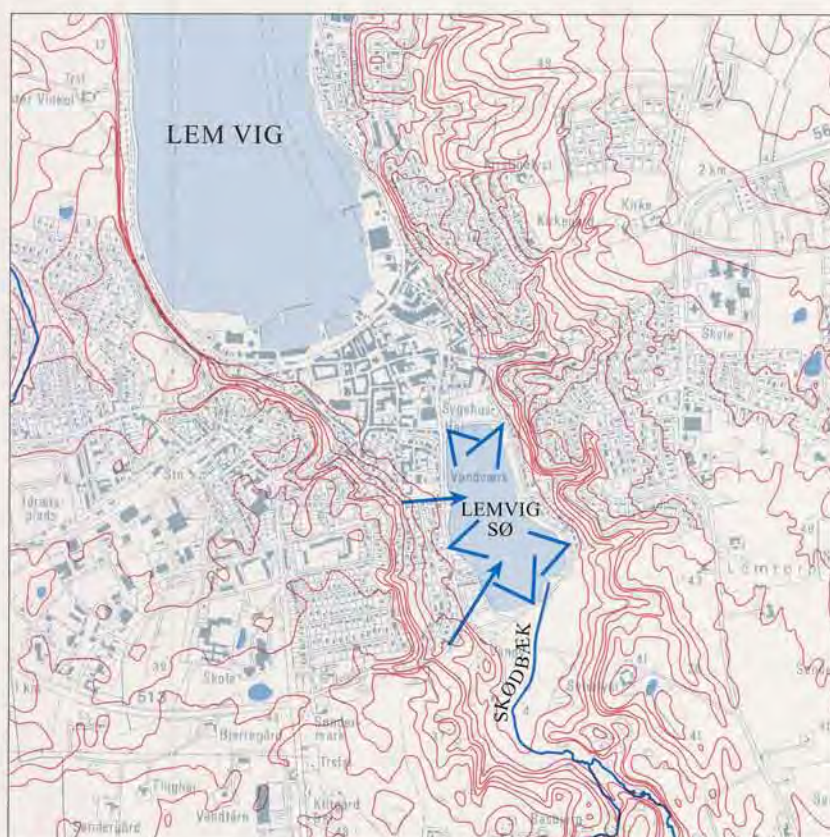
Mod nord, hvor søen møder byens center, slutter søbredden ved en offentlig parkeringsplads og enkelte huse, der ikke formår at profilere byen mod søen. På dette vigtige sted savnes en klar og enkel bygrænse, en sammenhængende bebyggelse, der kan give byen et nyt ansigt mod søen og leve op til stedets kvaliteter.



Skematisk snit, vest-øst, der viser bebyggelsen langs Sølystvej ved foden af skrænten og med udsigt over søen.



Landskabet omkring Lemvig Sø er præget af de grønne ubebyggede skrænter, der omslutter søens sydøstlige sider. På billedet ses husene langs Sølystvej, der ligger velplacerede ved foden af skrænterne, hvor de danner en enkel og meningsfuld søfront.



Byen og søen. 1:25.000.

Bebyggelsesmønstre

Den ældste bydel

De indløbende gader, der fra syd, øst og vest mødes på Torvet samt slipperne ned mod havnen danner grundstrukturen i købstadens middelalderlige byplan. Kirkens placering på byens vigtigste torv peger på en samtidighed mellem byplanens udformning og kirkens placering, og det må derfor formodes, at denne bystruktur har ligget fast siden byens barndom tidligt i middelalderen. En struktur, der er forholdsvis velbevaret og bydelens arkitektoniske kendemærke.

Vestergade, Østergade og Søndergade er de vigtigste gader, der løber ned ad bakkeskråningerne for at mødes i Torvet. Fra Vestergade og Torvet fører de smalle slipper Weibelsgade, Nørregade, Strandgade og Toldbodgade ned til Havnegade, der følger den gamle kystlinie, hvor skibene ankrede op. Svirrebom og Ågade, der er parallelle baggader til Vestergade og Østergade, er ligeledes et karakteristisk træk fra byens tidlige udvikling, hvor byen voksede ved udspaltning af nye baggader, ligesom de forbindende slipper var med i byens tidlige plan.

Torvet og det ældre gadenet med de snævre gaderum og smalle slipper udgør endnu i dag grundstrukturen og helheden i det ældre byområde, selv om nyere byomdannelse, gennembrudsgader, store parkeringspladser og blotlægninger af gadestrækninger som det eksempelvis ses i Østergade har brudt med den rodfæstede struktur og svækket helhedskarakteren i periferien af den middelalderlige bykerne.



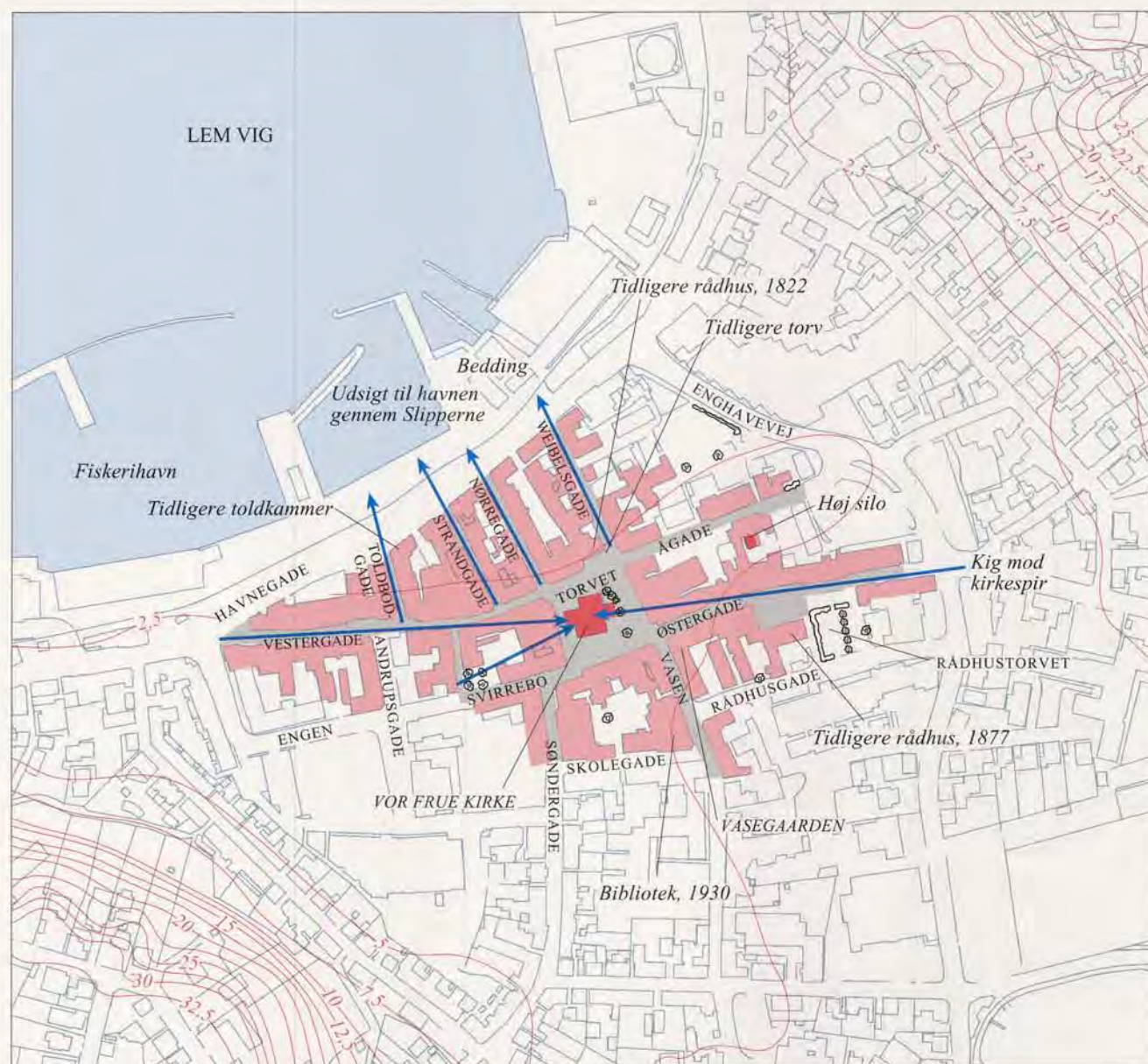
Fra Torvet er der udsyn gennem de smalle slipper ned til havnen og vigen. Billedet viser udsigten gennem Nørregade, hvor vigen og bakkerne omkring Hornsø anes i det fjerne.



Pladsen i Østergade foran den pompøse rådhusbygning fra 1877. I ældre tider krævede et ordentligt rådhus også en rådhusplads, hvor folket kunne forsamles og drøfte byens anliggender.



Skematisk snit, nordvest-sydøst, fra Lem Vig til Lemvig Sø, der viser bybanken med Vor Frue Kirke.



Billedet viser krydset, hvor den vigtigste ældre indfaldsvej fra Vesterbjerg udspalter sig i to veje, Vestergade, der fører til byens torv og centrum, og Havnegade, der følger den gamle strandbred, hvor skibene tidligere ankrede op ved ladepladsen.

Den ældste bydel. 1:4000.



På billedet ses den smalle Kirkevej, der fører ned til valgmenighedskirken og stationstrappen ned til byen.



Banegårdssti, eller stationstrappen som den kaldes i folkemunde, er den vigtigste fodgængersmvej mellem stationen og bykernen. De mange trappestier, der findes i skrænterne omkring byen, er et særligt egnstypisk træk, affødt af topografien.

Stationsbykvarteret

Den ældre bebyggelse, der er vokset op omkring stationen på bakke- draget vest for bykernen, danner sit eget stationsbykvarter. Bydelens primære gadenet er Storegade og Banegårdsvej, der omkranser det tidligere værkstedsområde, som efter rydning nu danner en åben central plads. De ensidige husrækker, hvor husene er opført i gadelinien og nu danner front mod den nye plads, er et typisk træk fra den tidlige stationsbytid, hvor de første huse som oftest blev opført ensidigt langs vejene omkring baneterrænet.

Den egentlige stationsplads foran stationsbygningen spiller en mindre fremtrædende rolle. Det skyldes givetvis, at den vigtigste vej til stationen, Banegårdsvej, løb nordfra ind på pladsen langs med stationsbygningens facade, hvor vejen tidligere endte blindt. Man kom så at sige skævt ind på bygningen fra gavlsiden.

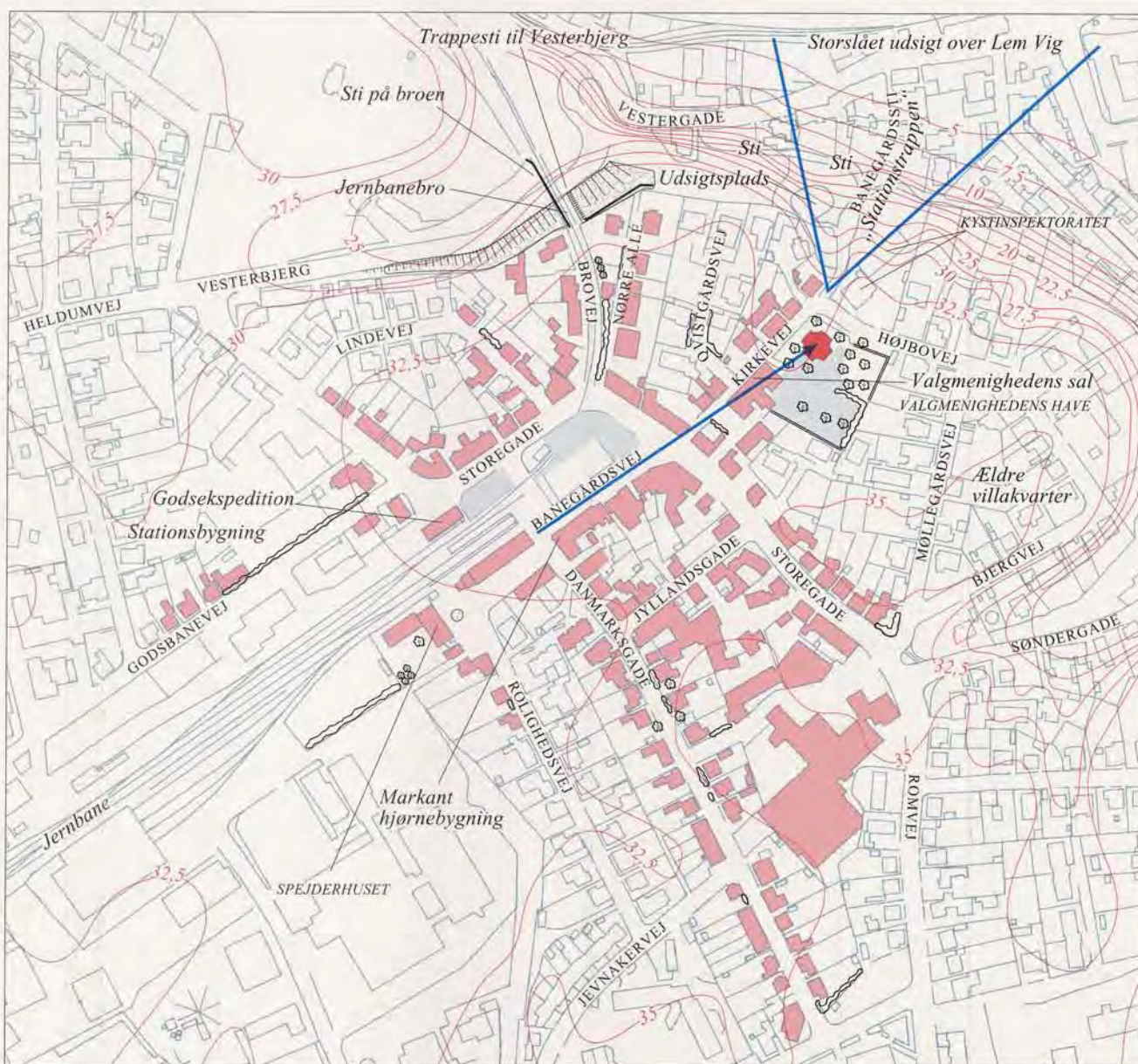
I sidegaderne er udbygningen med ydmyge huse i gadelinien fortsat langs en del af Storegade ned til Søndergade, langs Danmarksgade og begyndelsen af Rolighedsvej, ligesom den forbindende vej, Jyllands- gade, hører til det ældre bymiljø. Den smalle Kirkevej, hvor den store valgmenighedskirke, menighedshuset, gaden og omgivelserne danner en smuk helhed, indeholder ligeledes træk fra stationsbytiden, ligesom vejen spiller en vigtig rolle som smutvej for de fodgængere, der tager den stejle stationstrappe ned til bykernen.



Skematisk snit, sydvest-nordøst, der viser den nye bydel – stationsbyen – på bakke- draget og den gamle købstadsbydel i dalbunden.



Den nordlige husrække langs Store- gade består af tætliggende gadehuse, der omkranser den centrale grønning, banens tidligere værkstedsområde. De ensidige husrækker, der vender facaden mod baneterrænet, er et typisk bebyg- gelsesmønster i stationsområderne.

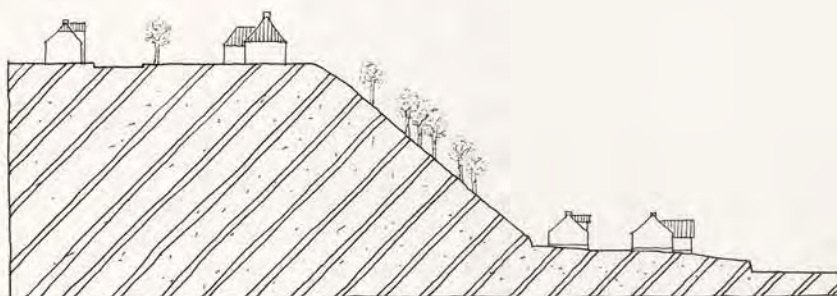


Stationsbykvarteret. 1:4000.

Villaer med udsigt

Åbningen af stationen i Lemvig var signalet til en alternativ byudvikling og bosætning på højdedraget vest for byen. Snart efter opførtes en valgmenighedskirke, mens Vandbygningsvæsenet, det nuværende Kystinspektoratet, etablerede sig i en nærliggende villa med udsigt ud over vigen. Stationen og de ydmyge huse var ikke længere ene om at tegne kvarteret.

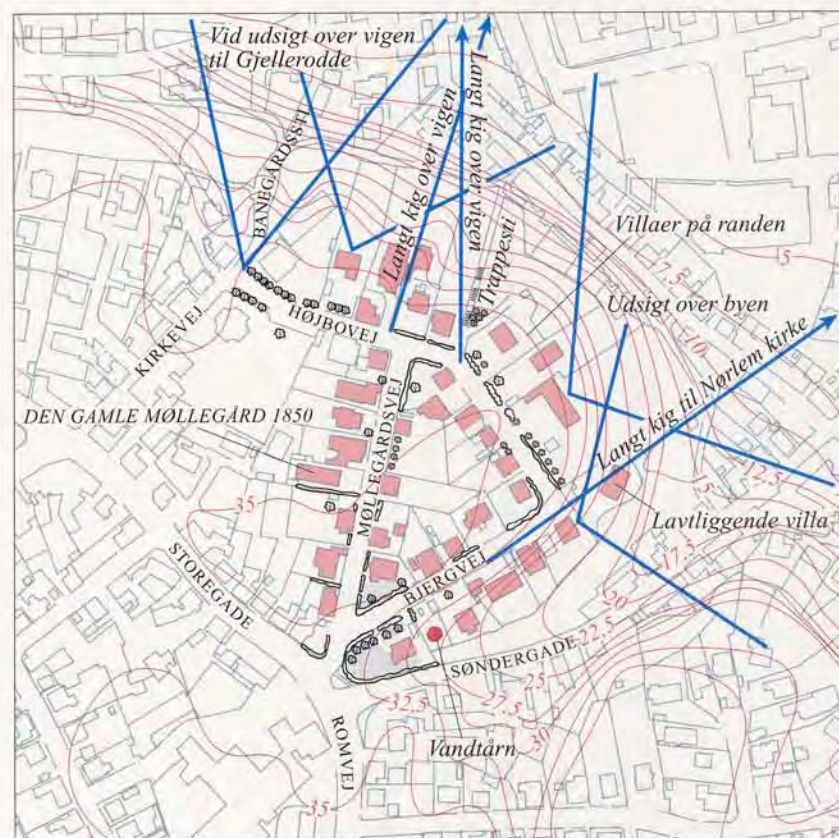
Udviklingen førte til dannelsen af et af byens største ældre villakvarterer, der ligger på en fornem plads på den fremskudte pynt øst for stationen, hvor der fra første række er storslået udsigt over Lem Vig og ned over den ældre købstadsby. De store fritliggende villaer omkring Højbovej, Bjergvej og Møllegårdsvej, danner i dag et forholdsvist homogent kvarter med tidstypiske træk fra perioden, hvor den velformede individuelle villa skulle opfylde drømmen om det smukke og harmoniske hjem, førend typehusene tog over.



Skematisk snit, sydvest-nordøst, der viser villaerne med udsigt fra bakketoppen hen over husene i Frederiksgade, der ligger på en bakkehylde.



Villaer med udsigt på kanten af bakke- draget ved Højbovej. Mellem husene ses bebyggelsen på skrænterne øst for Lem Vig.



Villaer med udsigt. 1:4000.

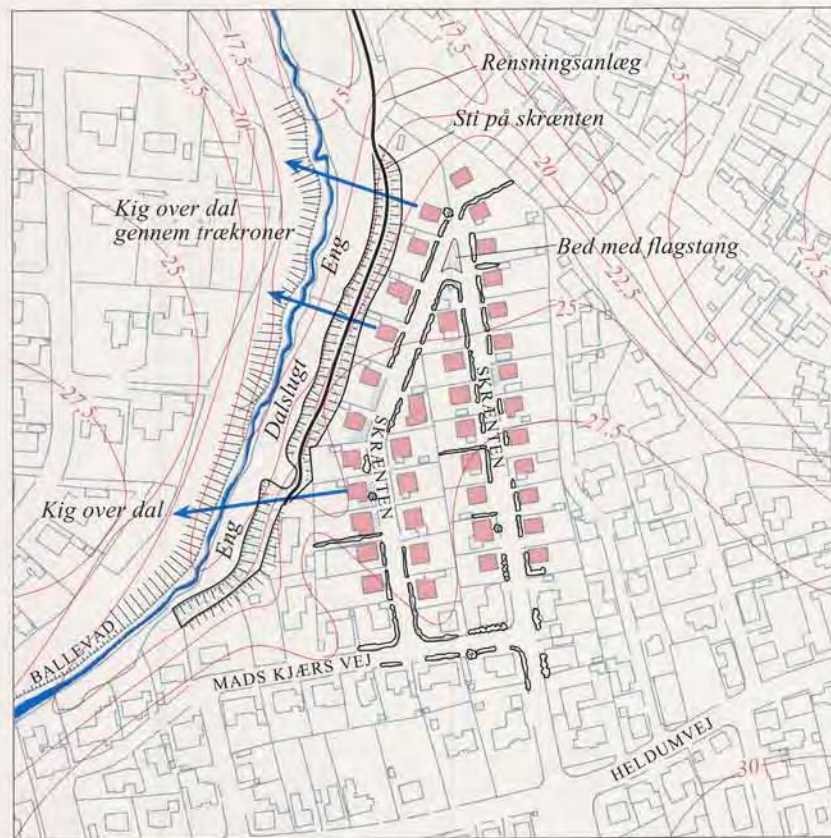
Skrænten

Bebyggelsen på skrænten er et godt eksempel på et nyere boligkvarter fra slutningen af 1940'erne, der er planlagt med en helhedskarakter og fællestræk. Bebyggelsen, der tæller to hustyper med små variationer, ligger omkring en vejslynge.

Den ene hustype ligger langs vejens ydre side med gavle ind mod vejen, mens den anden hustype ligger på øen i midten. De karakteristiske gavlprofiler, der gentager sig i en taktfast rytme, og den enkle bebyggelsesplan er velgørende og harmonisk.



Husrækken med de karakteristiske gavle langs Skrænten anslår en taktfast rytme, mens fællestrækkene i udformningen og materialeanvendelsen giver bebyggelsen et harmonisk helhedspræg.



Udsnit og dele

Torvet

Byens mest markante plads og byrum er Torvet, hvor den store bykirke indtager en dominerende placering midt på pladsen. Torvet er forholdsvis beskeden i sin udstrækning, og ingen steder er der overblik over hele torvet og kirken, der opleves på klos hold med sine ydervægge, der rejser sig højt over øjenhøjde. Kirkens krav om synlighed og midtpunkt opleves her til fulde.

De ældre gader løber ind på torvet langs siderne og først ved vejenes udmunding i Torvet dukker kirkebygningen overraskende op i al sin storhed. Mod nord er der udsyn fra Torvet gennem de snævre slipper Weibelsgade og Nørregade til havnen, vigen og bakkerne i det fjerne.

Torvet er forholdsvis fladt, men i slipperne ned til havnen træder de små terrænforskellev tydeligt frem og afslører, at terrænet omkring Torvet og bymidten er en mindre bybanke, der falder svagt ned mod havnen, ligesom et svagt fald kan opleves i Vasen.

Torvet er omgivet af sluttet bebyggelse og markante hjørnebygninger i 2-3 etager, der danner et veldefineret byrum. Det er fortrinsvis ældre ejendomme med symmetriske facader og fast fagrytme, der omgiver torvet og anslår en stemning af købstadsideyl. De mange spir, der pryder ejendommene omkring torvet, vidner om stoltheden ved at ligge på byens fornemmeste plads.

Som den eneste bygning følger det gamle rådhus på Torvets nordside ikke husrækken langs de indløbende gader, men er trukket tilbage fra gadelinien, så der er opstået en mindre plads foran huset. Denne plads har en historisk oprindelse og betydning som byens ældste og egentlige torv indtil 1821, hvor den tidligere købstadskirkegård med kirkegårds-mur blev nedlagt, og kirkegården omdannet til torv.



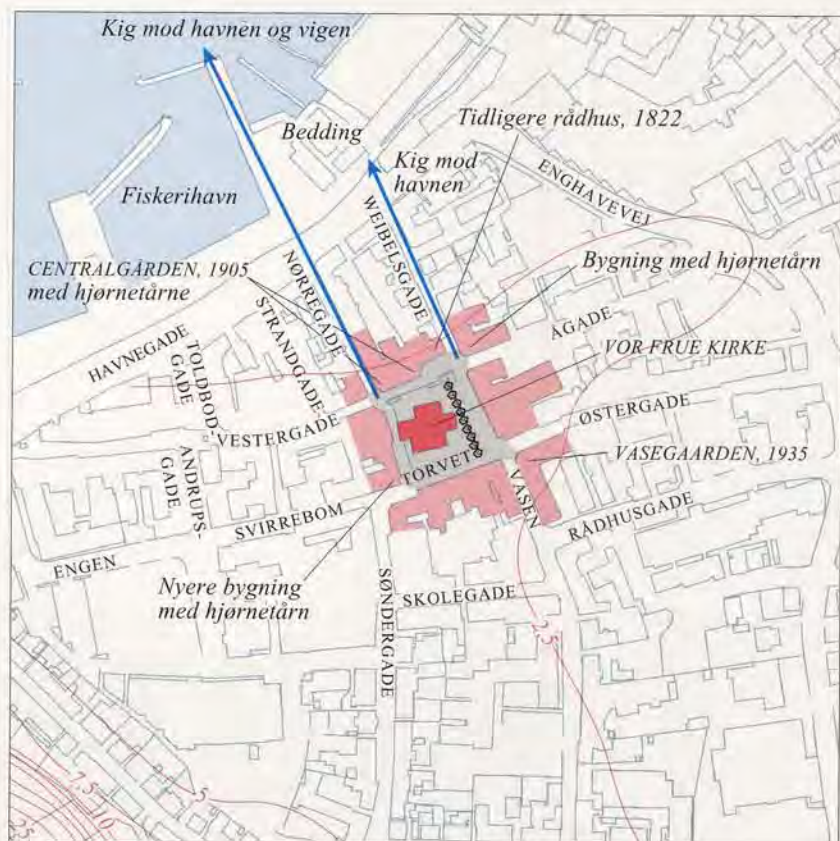
Ved hjørnet af Østergade-Vasen dukker kirken pludselig op i al sin storhed. Kirken dominerer pladsen og understreger kravet om synlighed, som også var kendetegnende for middelalderens kirkebyggeri.



Den snævre passage på vestsiden af kirken, hvor fodgængerne må kante sig omkring kirkebygningen, mens udsigten til vigen kan opleves gennem Nørregade.



Weibelsgade, der er en af de ældste slipper og vigtigste forbindelser mellem Torvet og havnen.



Torvet. 1:4000.



Torvets nordside med kirkebygningen til venstre og Vestergades udmunding i midten. Til højre ses det tidligere rådhus fra 1822 lidt tilbagetrukket bag en lille forplads, der tidligere var byens torv og rådhusplads.

Søndergade

Søndergade er en af de ældre indfaldsveje, der førte fra oplandet ned gennem en kløft i den stejle skrænt og hen over engene til købstaden i bunden af dalen. Søndergades stejle forløb ned ad skrænten vidner om de topografiske udfordringer, der skulle overvindes for at komme ad den ældre jordvej til og fra byen. Fra den skrånende vej er der storslået udsyn over byens tage til skrænterne og Nørlem Kirke øst for byen. Ved foden af skrænten, hvor vejen drejer op mod nord, er den landskabelige udsigt afløst af gaderummet, der leder blikket mod bykernen.

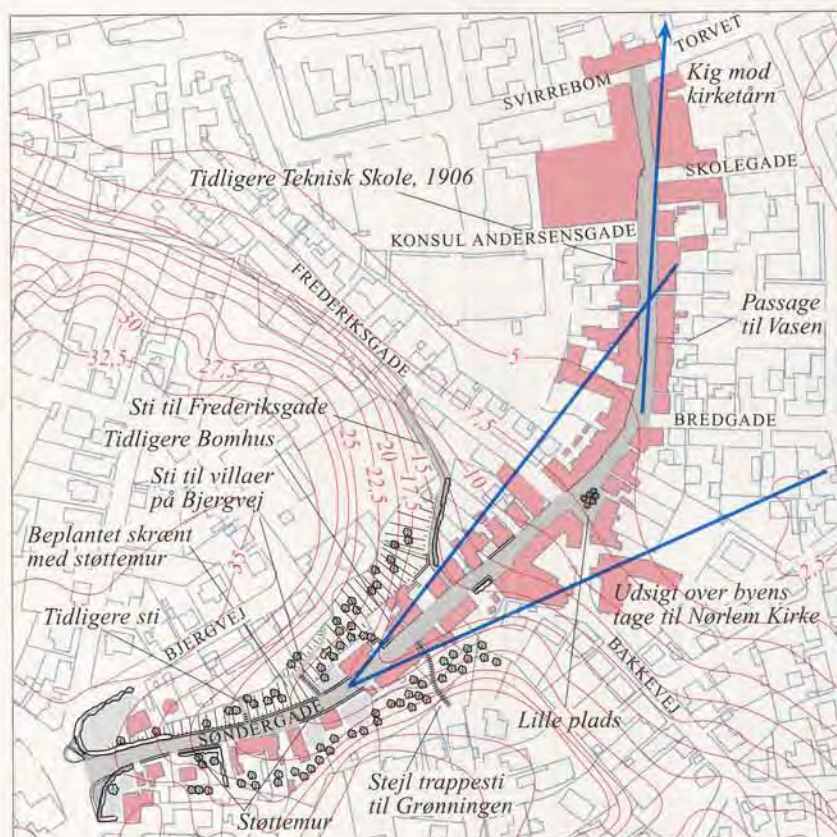
Bebyggelsen langs Søndergade er gadehuse, opført som sluttet bebyggelse i vejlinien, bortset fra enkelte steder på den skrånende del af vejen, hvor husene er nænsomt indpasset på små bakkehylder i den snævre kløft. Her ligger også byens eneste bevarede bomhus som vidnesbyrd om købstadens fordums privilegier. Ved Bakkevej har en bygning i vejgaflen og den trekantede plads på bedste vis løst de topografiske forhindringer, stedet frembyder.



I Søndergade, der er byens ældre indfaldsvej fra syd, kan man endnu opleve den stejle og dramatiske nedstigning til byen, mens Nørlem Kirke toner frem på bakkedraget i udsigtslinien.



Skematisk snit, nord-sydvest, der viser bebyggelsen langs Søndergade og det topografiske forløb.



Søndergade. 1:4000.

Vasen, Søvejen og Bredgade

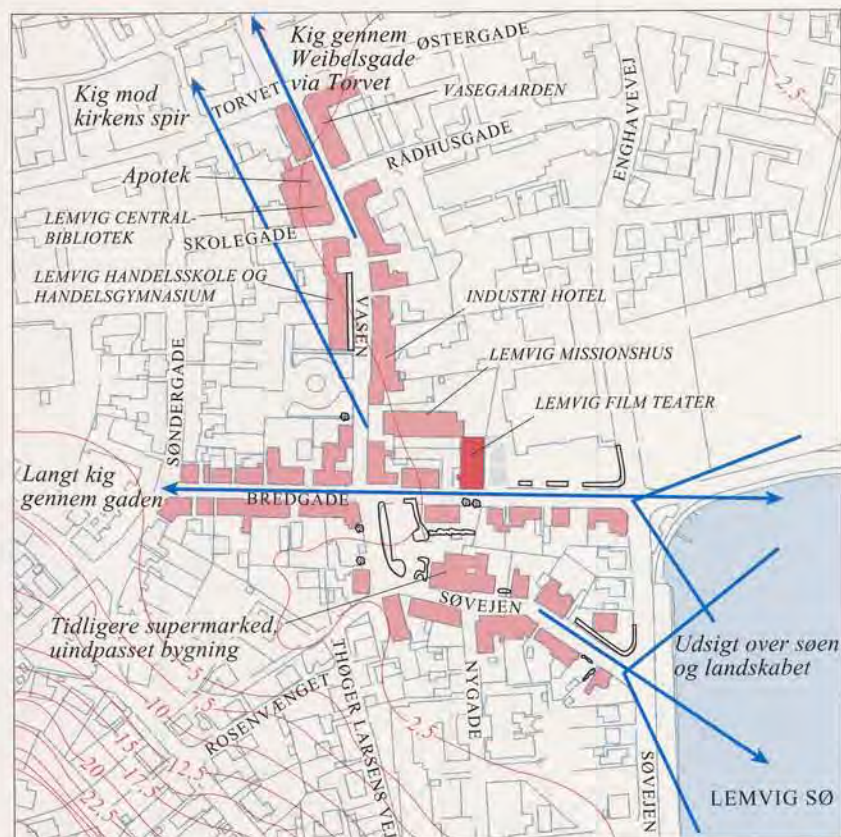
Byvæksten omkring Vasen, Søvejen og Bredgade er en udløber af den ældre købstadsbebyggelse, hvor engen og de ældre veje syd for byen var kommet i fokus for byudviklingen.

Vasen og den vestlige del af Bredgade, som begge er ældre veje, har et forholdsvis homogent forløb af ældre sluttet bebyggelse, mens bebyggelsen i den østlige ende af Bredgade, der er en nyere gade med udsigt ned til søen, spænder fra det store biografkompleks til småhuse langs sydsiden. Omkring Søvejen er det småhuse i form af gadehuse og villaer, der tegner miljøet, afbrudt af nedrivninger og åbne arealer, der har svækket helhedskarakteren omkring det ældre vejforløb.

Vasen og Bredgade er det eneste sted uden for bykernen, hvor middelalderbyens ældre bystruktur er søgt videreført. Og gaderne afspejler tydeligt betydningen af en klar og forståelig bystruktur. I Vasen og den vestlige del af Bredgade, hvor man nøje har fulgt princippet med parallel baggade og tværvej, er bebyggelsen mest homogen, mens Søvejen og den østlige del af Bredgade, hvor princippet delvist er fraveget, ikke fremtræder med den samme helhedskarakter.



Fra den ældste del af Vasen er der udsigt via Torvet og ud gennem Weibelsgade til bakkerne ved Hornsø. Gadens svage terrænstigning op mod Torvet afslører, at den ældste bydel ligger på en lav bank, der holdt bygrunden tør.



Vasen, Søvejen og Bredgade. 1:4000.

Frederiksgade

Under byens ekspansion i slutningen af 1800-tallet var der behov for nye byggeområder. Derfor rettedes øjnene mod skrænterne omkring byen, hvor der var fast grund under fødderne. Frederiksgade er resultatet af denne nye byvækst langs skrænterne, længe før de lavtliggende fugtige områder var udbygget. Gaden er etableret som en forbindende tværgade fra Vestergade op langs skrænterne til Søndergade.

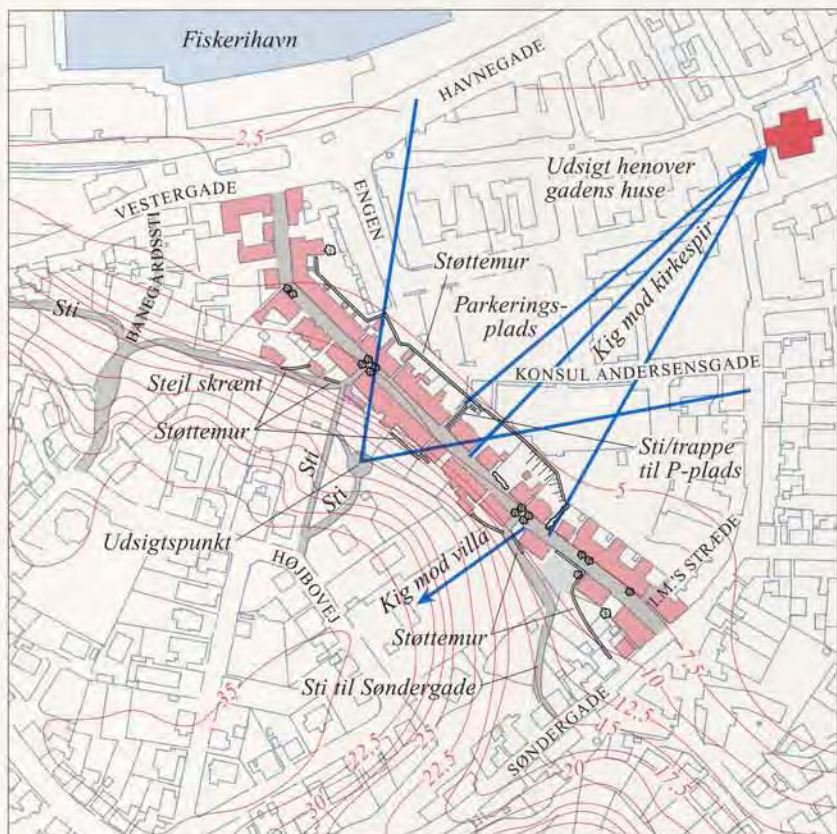
Bebyggelsen i gaden er meget homogen med beslægtede hustyper blandt de mange bevarede ældre huse. Som følge af sin perifere beliggenhed har gaden ikke været under pres af udviklingen som gaderne i bymidten, og det har givetvis været medvirkende til at fastholde bebyggelsens helhedskarakter.

Pladsen på skrænten er snæver, og når vejen og forhusene i begge sider har taget deres, er der kun stejle skrænter tilbage. Mod vest rejser skrænterne sig højt over husene og skærmer for aftensolen, mens de skrå og støttede haver, små passager og stier fører sig til rækken af arkitektoniske oplevelser præget af topografien.

Frederiksgade blev anlagt og udbygget i årene 1885-95 af et privat konsortium. De beslægtede hustyper giver bebyggelsen et homogent præg, mens variationerne i detaljeringen giver oplevelsen en ekstra dimension.



Skematisk snit, sydvest-nordøst, gennem Frederiksgade, der ligger på en bakkehylde.



Frederiksgade. 1:4000.

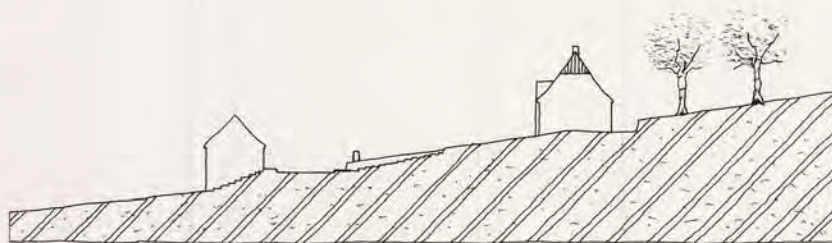
Voldgade

På østsiden af Voldgade ligger nogle få storvillaer på første terrasse på skrænten med storslået udsyn ned over bykernen. Ligesom bebyggelsen i Frederiksgade repræsenterer villaerne i Voldgade et af de mere markante brud med den middelalderlige byplan, som fandt sted i slutningen af 1800-tallet og i begyndelsen af dette århundrede. I stedet for at fortsætte med at opføre bebyggelse på engen i periferien af den ældre by blev skrænten og solsiden øst for byen udset som nyt vækstområde for byens første samling af større villaer.

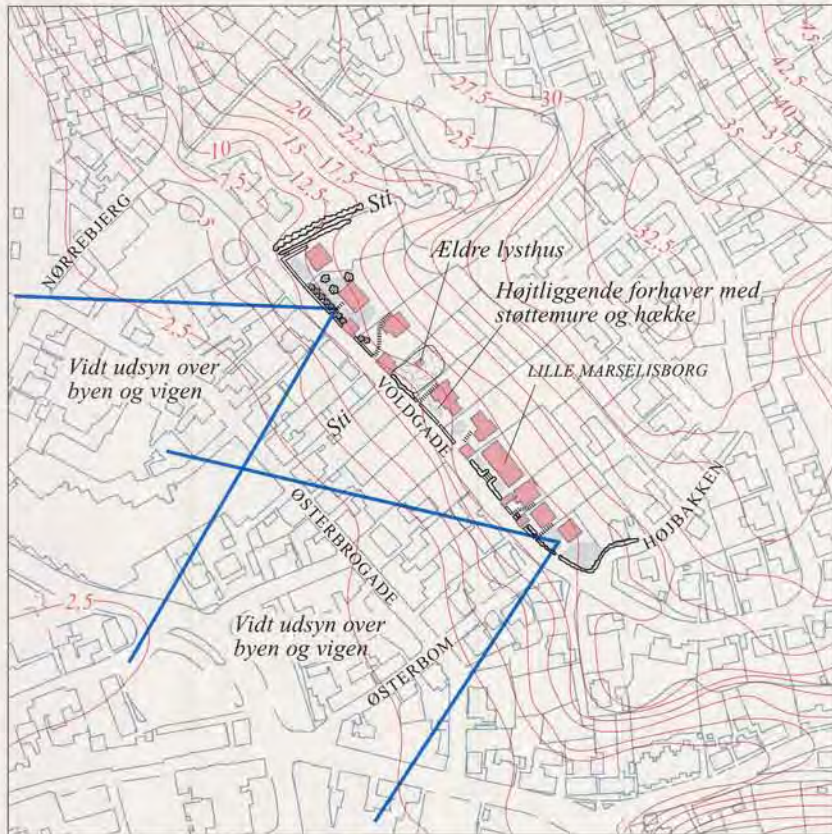
Villaerne var ikke kun forbeholdt en enkelt familie. Storvillaen Lille Marselisborg indeholder 6 lejligheder, men det var alligevel magtpåliggende for byherren at fastholde villastilen.

De højtplacerede storvillaer gav byen en ny villaprofil, mens Frederiksgade repræsenterede skyggesiden og tilsvarende mindre prætentiose huse. Selv om der kun er opført få større villaer på Voldgades østside, er de stadig et markant indslag i bybilledet og i byhistorien.

Voldgades østside med de højtliggende storvillaer og hævede forhaver. En beliggenhed med mange herlighedsværdier, eftermiddagssol, udsigt og havluft. Den hvide storvilla med de ni fag er Lille Marselisborg, opført i 1928.



Skematisk snit, sydvest-nordøst, gennem Voldgade. De højtliggende villaer har skrånende forhaver med støttetur og udsigt over byen.



Voldgade. 1:4000.

Havnefronten

Bebyggelsen langs Havnegade og den nedre del af Teglgårdsvej danner en forholdsvis klar og præcis bygrænse mod vigen, omend bebyggelserne ude på de opfyldte havnearealer delvis skjuler den markante havnefront. Bebyggelsen langs Havnegade ud for den ældre bykerne følger i hovedtrækkene den ældre middelalderlige bygrænse. Herfra er nye huse skudt op rundt om vigen i takt med udviklingen. Langs den øvrige del af Havnegade og den østlige del af Teglgårdsvej ligger de nyere huse tæt på række med facade mod vigen.

Mod vest er rytmen fulgt op af nogle huse på Strandvejens sydside, mens husene i Vestergade danner bagkulisser. Langs vigens vestside er det byens anlæg og grønne profil, der afslutter den krumme front omkring vigen som et billede fra den tid, hvor byen lå omgivet af ubebyggede bakkeskråninger.

Flere steder er der udsyn mellem havnebebyggelserne ud mod vigen som en erindring om fortiden, da skibene ankrede op ved strandbredden. I takt med havneudvidelserne er der opført bebyggelser på de opfyldte arealer på vandsiden, især i det vestlige og østlige havneområde, mens den midterste del af havneområdet, mellem Weibelsgade og Engen, har en mere åben karakter med udsyn over havnebassinene og ud gennem sejlindløbet. De nye havnebebyggelser er opført uden den helhedskarakter og struktur, der er kendetegnende for bykernen, hvor udsynet til det åbne vand gennem slipperne er en vigtig kvalitet.

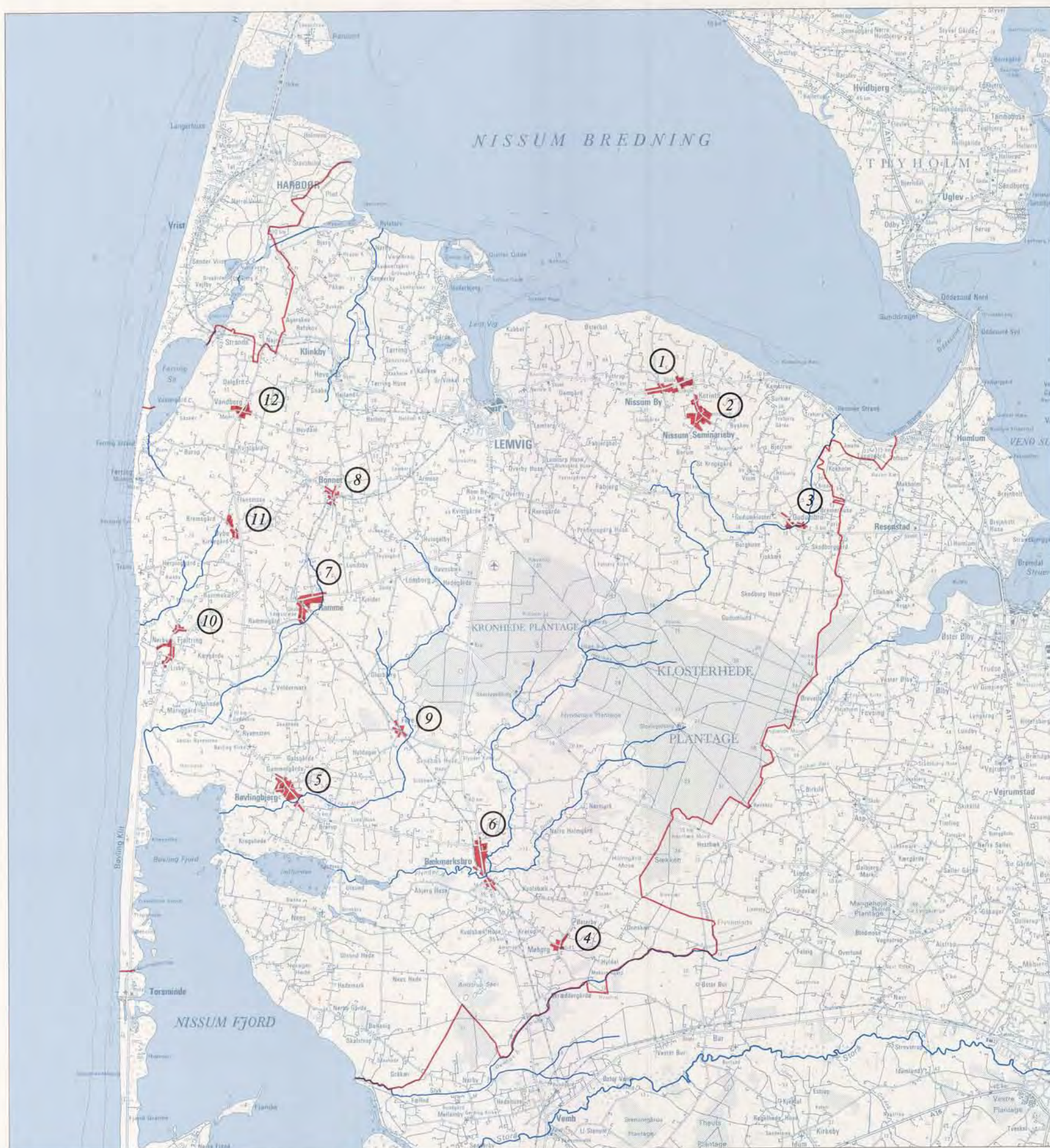


Facadebebyggelsen langs Havnegade udgør en vigtig del af den sammenhængende byfront, der følger den gamle kystlinie rundt om vigen. Kirketårnet og fiskeskutterne fuldender billedet af den gamle købstad ved Limfjorden's vande.



Havnefronten. 1:4000.

Bevaringsværdige sammenhænge på landet



Udvalgte bevaringsværdige sammenhænge på landet. 1:150.000.

1. Nr. Nissum, side 27.

4. Møborg, side 29.

7. Ramme, side 32.

10. Fjaltring, side 34.

2. Nissum Seminarieby, side 28.

5. Bøvlingbjerg, side 30.

8. Bonnet, side 33.

11. Dybe, side 35.

3. Gudumbro, side 29.

6. Bækmarksbro, side 31.

9. Fåre, side 33.

12. Vandborg, side 35.



Kølhede vest for Bøvlingbjerg er en af egnens største svinebrug. Bebyggelsen giver et godt indtryk af den aktuelle udvikling på landet, hvor ældre firlængede gårdbebyggelser afløses eller domineres af rækkevis af driftsbygninger med karakter af fabriksanlæg.

Ældre gårdrække langs Rubyvej i Fjaltring, hvor det barske kystklima præger byggeskikken og landskabet. De lave huse trykker sig i det bare landskab uden beplantninger eller andre formildende omstændigheder. Her er alt opragende synligt for omgivelserne, selv den mindste bygningsdetalje.

Landbebyggelsen

Mens de ældre opløste landsbyer hovedsageligt var slyngede vejbyer, så er de nye landsbyer og stationsbyer karakteristiske som lineære vejbyer, hvor husene ligger side om side langs de lige veje. I stationsbyerne var stationerne og det nærliggende vejkryds udgangspunktet for bydannelsen, og fra den centrale bykerne udviklede byerne sig langs landevejene og mod andre centrale vejkryds.

Egnens øvrige landsbyer kan bedst karakteriseres som knudepunktsbebyggelser, hvor bydannelsen er præget af flere små centre, opstået ved vejkryds og omkring fællesejede bygninger eller andre vigtige byfunktioner. I kulturhistorisk henseende er landsbyerne præget af udviklingen i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af dette århundrede, hvor de fællesejede bygninger og servicevirksomheder begyndte at dukke op i landsbyerne og blev udgangspunktet for bydannelsen. Udover stationsbygningerne var det især mejeribygninger, forsamlingshuse, missionshuse, skoler, købmandshandler og smedier, der blev fødselshjælpere for de nye bysamfund.

I arkitektonisk henseende er knudepunkterne kendetegnet ved ældre tætliggende huse, opført i gadelinien. I de større byer er toetagers bygninger og skræddersyede hjørneejendomme med til at give bycentrene og hovedgaderne en bymæssig karakter, ligesom der ses tilløb til et egentligt gadenet i de største byer, Bøvlingbjerg, Bækmarksbro, Ramme og Bonnet. Fra omkring 1930'erne, hvor parcelhuset ikke længere var en uopnåelig drøm for menigmand, blev husene placeret lidt tilbage trukket fra vejen, og de rumdannende husrækker afløstes af forhavernes grønne indslag langs næsten alle indfaldsveje i vækstbyerne.

Byernes knudepunkter tegner sig stadig meget tydeligt i bybilledet i landsbyerne. Dels gennem bebyggelsens tæthed og dels ved funktionsopdelingen mellem landsbyernes ældre knudepunkter, der havde forskellige roller i bymønstret. Knudepunkter, der er bygget op omkring en købmandshandel, har ofte udviklet sig til en „handelsby“, mens kirke, skoler og missionshuse ofte var grundlaget for små „kulturbyer“.

I de små bysamfund, hvor byvæksten har været meget begrænset, er knudepunkterne fortsat meget fremtrædende. Vandborg Smedeby, Dybe Mejeriby og Fjaltring Elværksby er eksempler på sådanne små bydannelser, hvor byerne tilmed er opkaldt efter fødselshjælperen. Både Dybe og Vandborg har små kulturbyknudepunkter med skoler og kirker, mens stationsbyerne især blev handelscentre for et større opland.

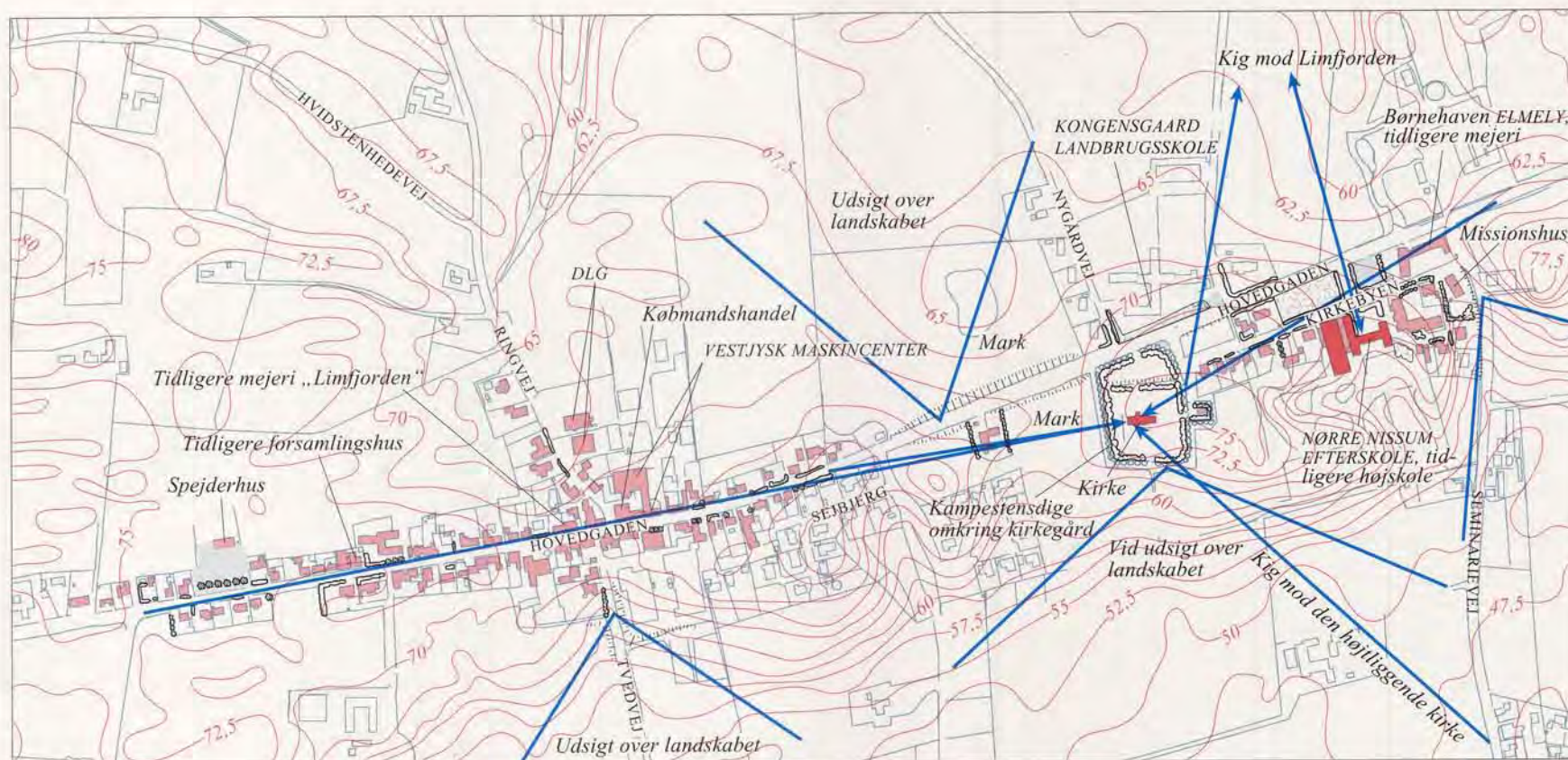
I Fjaltring fremtræder byens tre knudepunkter stadig meget tydeligt som følge af det åbne land, der adskiller bydelene. I Nr. Nissum er knudepunkterne næsten vokset helt sammen, men bydelenes oprindelse afspejler sig stadig meget tydeligt i funktionsopdelingen mellem den vestlige bydel, hvor hele handelslivet er koncentreret, mens den østlige bydel med kirke, missionshus og efterskole fremtræder som kirke- og kulturby.

I modsætning til de øvrige landsbyer, der er servicebyer for det omliggende opland, er Nissum Seminarieby opstået omkring et seminarium. Byen har derfor ikke landsbyens kendetegn, men er præget af store bygninger placeret i parklignende omgivelser.

I det åbne land er bygningskulturen især knyttet til de mange gårde, der ligger spredt over landområdet. Parallelgårdene, som endnu fandtes udbredt enkelte steder i 1800-tallet, ses ikke mere. De tre- og firlængede gårdbebyggelser er stadig almindelige på landet, men bebyggelserne har ændret karakter gennem tiderne i takt med landbrugets udvikling. Store kvægbesætninger og omfattende svineproduktion har ført til bygningsanlæg af industriel karakter. Store parallelt liggende staldbygninger med karakteristiske gavlrækker og høje siloer er i dag blevet hverdagsbilledet på landet.

Der er også andre bygninger, der tegner sig i det åbne og forblæste landskab. Det er de mange romanske kirker, der ligger på de højeste steder i landskabet som holdepunkter for orienteringen. Langt størstedelen af kirkerne har tilsyneladende ligget alene i det åbne land i århundreder, et træk, der stadigvæk er karakteristisk for egnen, omend nogle af de nye landsbyer er vokset op omkring de ældre kirker.

I dag er udviklingen på landet præget af internationalt samarbejde omkring landbrugs- og miljøpolitik, hvor detailreguleringer af erhvervsudøvelsen samt ændret natursyn indvarsler en ny tid med fortsatte landskabsforvandlinger. Med dyrkning med grønne marker, frilægning af åbredder, marginaljorder, braklægning og ny skovrejsning er landets naturressourcer atter kommet i fokus. Mange husmandssteder og mindre landbrug nedlægges, og byboere flytter ind i de tiloversblevne landbrugsbygninger, mens brugenes produktionskvoter og jorden opkøbes af de tilbageværende landmænd. Et nyt landskabsbillede er på vej.



Nr. Nisum. 1:8000.

Nr. Nisum

Byen er favoriseret af sin landskabelige placering på toppen af et langstrakt bakkedrag på morænelandet. Fra byen er der storslået udsyn over det åbne bakkeland mod nord og især mod syd, hvor Kronhede og Klosterhede plantager kan skimtes i det fjerne.

Byen er en vejby opstået ved krydset mellem Hovedgaden, Tvedvej og Ringvej. Herfra er byen vokset ud langs vejene og især langs Hovedgaden, der var den mest befærdede vej. Det har ført til en langstrakt byform, hvor de tætte husrækker langs vejen er det mest dominerende kendetegn for vejbyen.

Et ældre mejeri samt skole og forsamlingshus er karakteristiske træk fra udviklingen omkring århundredskiftet, hvor de fællesejede bygninger begyndte at indfinde sig i gadebilledet.

Som de øvrige kirker på egnen lå Nr. Nisum Kirke tidligere også alene i det åbne land. Først omkring århundredskiftet begyndte husene at skyde op langs vejen øst for kirken, og som vejnavnet Kirkebyen antyder, blev det nye knudepunkt opfattet som et selvstændigt bysamfund.

Mens kirken afslutter kirkebyen mod vest, er det et missionshus, der afslutter bydelen mod øst. Huset ligger velplaceret på hjørnet af Seminarievej og med udsigt over landskabet mod sydøst. Langs Kirkebyen ligger et lille villakvarter i ly af kirken, mens det store bygningsanlæg til Nr. Nisum Efterskole, tidligere højskole, præger den østlige bydel. Kongensgaard Landbrugsskole ligger umiddelbart nord for landevejen og indgår ikke i det egentlige byområde.

Nr. Nisum er et interessant eksempel på de nyere bydannelser på landet, der er opstået som små isolerede knudepunktsbebyggelser omkring samfundsinstitutioner og fællesejede bygninger for så senere at vokse sammen til et langstrakt bysamfund. I Nr. Nisum er det kulturhistoriske udgangspunkt stadig markant i bybilledet, hvor den vestlige bydel har rollen som handelsby, mens den østlige bydel kan karakteriseres som kirke- og kulturbyen.



Gadebillede fra den vestlige del af Nr. Nisum, hvor husene ligger tæt i gadelinien. Her har byens handelsliv koncentreret sig om Hovedgaden og vejrydset.



Missionshuset på hjørnet af Kirkebyen og Seminarievej. En velvalgt beliggenhed og byafslutning med udsigt.



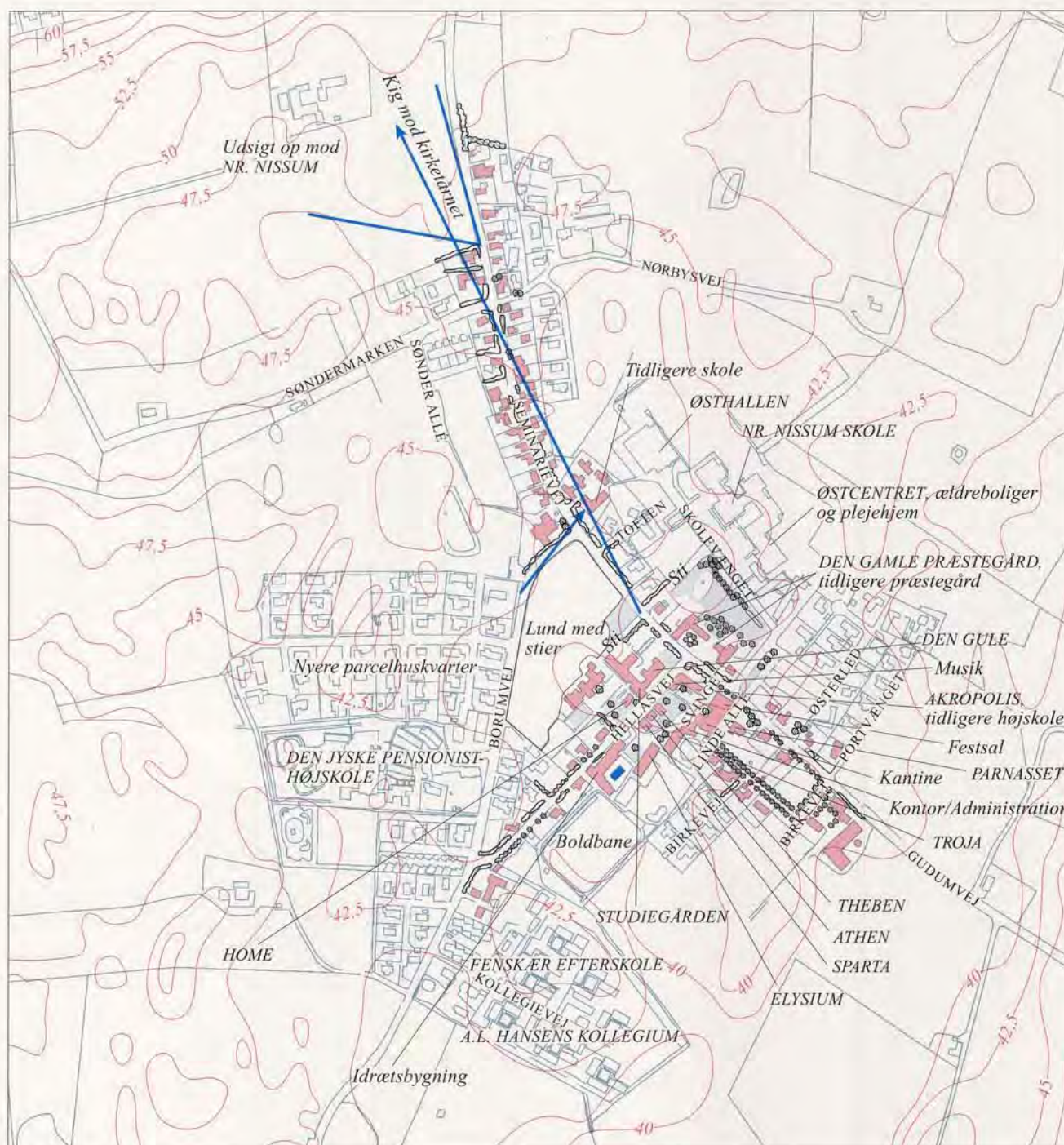
I den vestlige ende af Kirkebyen afsluttes bydannelsen af den højtliggende kirke og nogle få villaer.

Som navnet antyder har byen sin oprindelse i et seminarium, der blev opført her syd for Nr. Nisum i 1892. Forløberen for seminariet var en højskole med baggrund i Indre Mission, der i 1887 begyndte undervisningen i sognets gamle præstegård. En række ældre historicistiske bygninger fra den tidligere periode danner i dag kernen i seminariebyen. Det er Akropolis fra 1889, der oprindeligt var højskolebygning, mens Athen fra 1892, Sparta fra 1893 og Theben fra 1894, der ligger ved Hellesvej, var de første egentlige seminariebygninger.

Med seminariet som udgangspunkt har byen vokset sig stor og omfatter i dag blandt andet kommuneskole, efterskole, pensionisthøjskole og ældrepædagogisk center foruden boligkvarterer, mens „Den Gamle Præstegård“ i dag er indrettet med forsamlingslokaler.



Parkkarakteren kommer især til udtryk mellem de ældre seminariebygninger, der oprindeligt er opført som fritliggende enkeltbygninger. Til venstre ses Theben fra 1894, mens Den Gule fra 1911 ses i baggrunden.



Nisum Seminarieby. 1:8000.



Seminariets nyere bebyggelser, der fremtræder som store sammenbyggede komplekser.



Med sin høje arkitektoniske kvalitet og centrale beliggenhed fremtræder den „Den Gule“ bygning som seminariets „ansigt“ udadtil. Huset er opført i 1911 og tegnet af seminariets tegnelærer, arkitekt N. J. Helligsøe.

Gudumbro

Gudumbro er vokset op i bunden af en lang markant dalslugt omkring Foldå og Klostermølle Å. Med de mange hulveje, der tidligere førte ned ad de stejle dalskrænter for at mødes her ved broen, var stedet befærdet og dermed grundlag for bosætning. Den ældste bebyggelse fra omkring århundredskiftet ligger ved de to vejkryds på hver sin side af broen, og herfra er bebyggelsen vokset ud langs de ældre indfaldsveje.

Området har tidligere været et kendt sted, idet Gudum nord for Gudumbro har sin oprindelse i et benediktiner nonnekloster fra 1200-tallet, der lå i Trælborg Dal vest for Gudumbro. Klosteret blev senere flyttet op til Gudum Kirke, før det forsvandt i 16-1700-tallet. Klostermølle vest for Gudumbro har givetvis også været fødselshjælper for bydannelsen i Gudumbro, idet møllen har været et aktivt sted, hvor befolkningen fra oplandet mødtes.

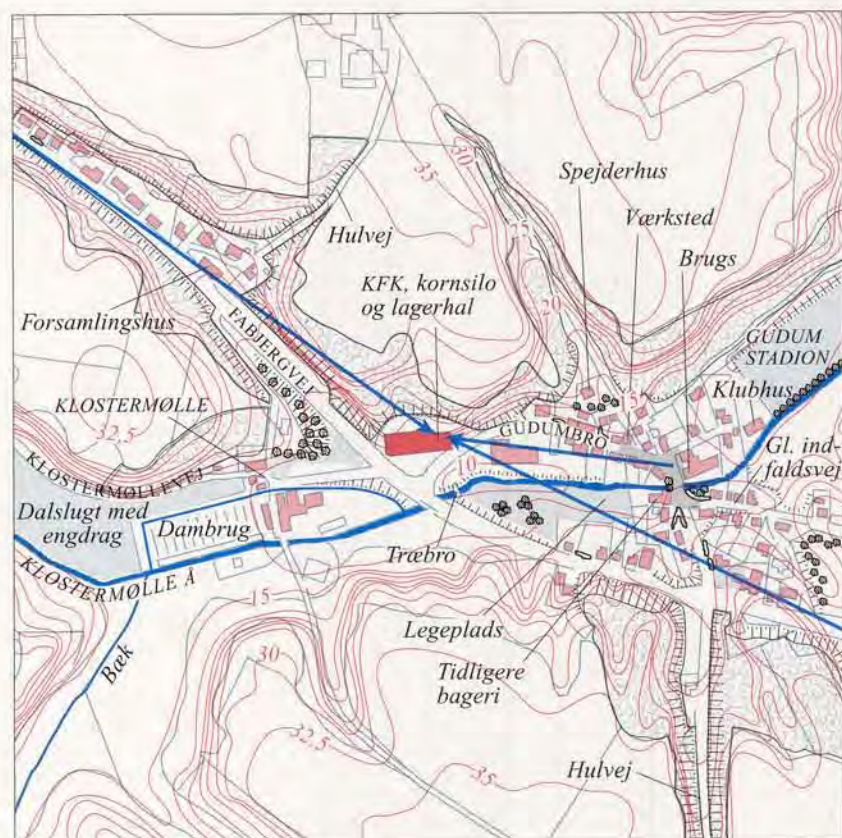
Byens beliggenhed ved åen og i dalbunden, omgivet af høje skrænter, der rejser sig bag bebyggelsen, har givet byen storslåede landskabelige kvaliteter. Og den snævre plads i den kuperede dalbund har ført til et snoet vejforløb med tætte husrækker, der følger sig efter den trange plads i dalbunden. Ved landevejen mod vest har en foderstofforretning opført store bebyggelser, der aldeles dominerer denne bydel og svækker landsbyens helhedskarakter, mens en enkelt husrække og forsamlingshus placeret på skræntfoden langs Fabjergvej ligger godt indpasset i slugten.



Den gamle indfaldsvej fra øst giver et godt indtryk af den ældre landsbykarakter med hulvejen, der løber ned til dalbunden, og husene, der ligger på en bakkehylde.



Skematisk snit, sydvest-nordøst, der viser husrækken på den snævre plads mellem Fabjergvej og de skovklædte skrænter.



Gudumbro. 1:8000.

Møborg

Med sin placering på hedeslettens højeste bakke har byen en storslået landskabelig beliggenhed med vidt udsyn over det omkringliggende slettelandskab så langt øjet rækker. Møborg ligger på bakkens nordvestlige skråning, mens kirken er placeret nær bakketoppen Bavnehøj, der når en højde af 47 m over havet.

Bebyggelsen er opstået omkring vejkrydset Holmgårdvej-Møborgkirkevej nedenfor kirken og er fortsat med enkelte huse ud langs Møborgkirkevej, hvor den ensidigt beliggende vejbebyggelse danner en markant lille byfront ud mod de åbne vidder mod nord.

Også her var det skole, forsamlingshus, købmandshandel og snedkervirksomhed, der prægede den lille bydannelse, udover kirken og en vindmølle, som drog fordel af den udsatte beliggenhed.



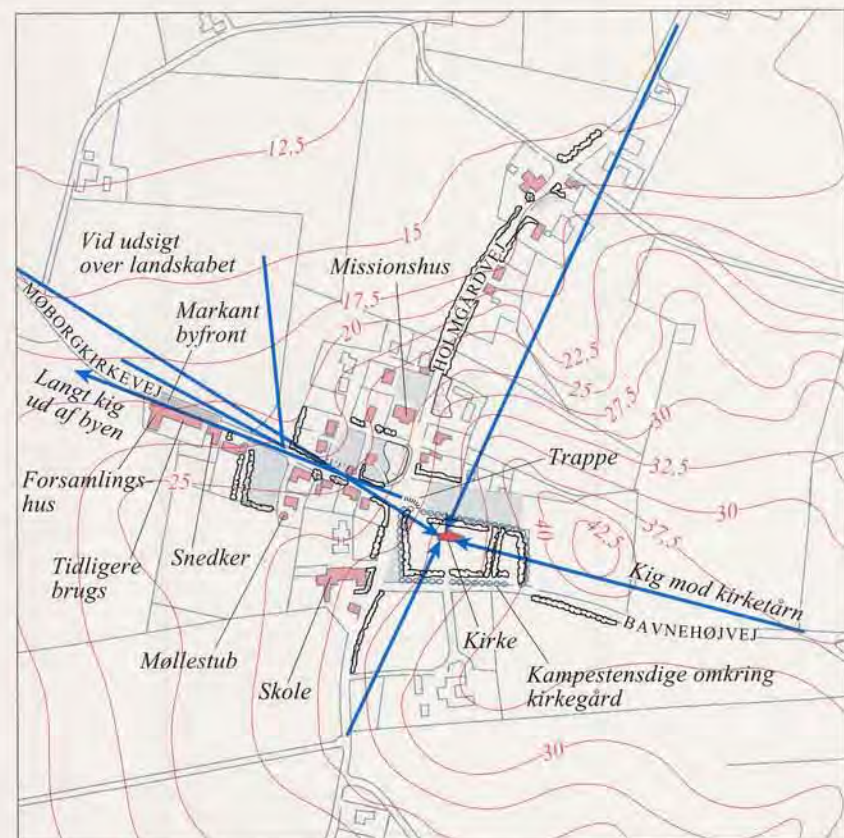
Skematisk snit, øst-vest, der viser byen på bakkeskråningen fra Bavnehøj ned mod hedesletten.



Møborgs beliggenhed på skråningen af en bakke rummer store landskabelige kvaliteter. Her er det udsigten fra Bavnehøj mod kirken og ned over byen ved bakkefoden.



Ved Møborgkirkevej i byens vestlige udkant danner den ensidigt beliggende husrække en markant lille byfront mod det åbne land, mens kirken rejser sig højt i sigtelinien mod Bavnehøj.



Møborg. 1:8000.

Bøvlingbjerg

Et af de få bakkepartier, der rager op over den flade hedeslette, blev hjemsted for Bøvlingbjerg. Byen er som egnens øvrige byer en forholdsvis ung by, hvis spiser blev lagt i sidste halvdel af 1800-tallet, hvor der opstod behov for nye større byer, der kunne betjene oplandet.

Allerede i slutningen af 1700-tallet var området omkring Bøvlingbjerg opdyrket. Og med åbningen af stationer i Bækmarksbro og Fåre i 1879 var afsætningen af landbrugsprodukter forbedret, og dermed var grunden lagt til en styrkelse af bydannelsen i Bøvlingbjerg. På denne baggrund er det forståeligt, at byen i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af dette århundrede hurtigt udviklede sig til en forholdsvis stor by med et rigt udbud af byfunktioner. I 1920'erne havde byen således valgmenighedskirke (Marie Kirke fra 1875), skoler, missionshus, forsamlingshus, apotek, afholdshjem, købmandshandel, brugsforening, andelsmejeri og elværk samt smedie, mølle og postekspedition.

Fra krydset ved Tangsøgade, Marievej og Kærvej voksede byen ud langs vejene, især den befærdede Tangsøgade, for siden at brede sig ud til siderne på bakken. Den en- og to-etagers gadehusbebyggelse langs hovedgaden har en udpræget bymæssig karakter, ligesom den tætte bebyggelse har bredt sig til enkelte sidegader, hvor et egentligt gadenet er under udvikling. Senere er byen vokset med parcelhuskvarterer på sydskråningen ned mod engene omkring Fåre Mølleå, byens solside.



Den lange Tangsøgade, der løber gennem byen, er hovedgaden, hvor handelslivet og de større byejendomme er koncentreret, mens skoler og kirke danner et lille kulturbykvarter sydvest for hovedgaden. De tætliggende gadehuse og markante hjørnebygninger giver hovedgaden en bymæssig karakter.



Bøvlingbjerg. 1:8000.



Sidegaden Marievej er ligeledes en ældre bygade med tætliggende gadehuse.



I byens sydøstlige udkant er det ældre villabebyggelse, der møder den besøgende. Her ses den fornemme villa til hornvarefabrikken „Husflid“, der har videreført en af egnens gamle specialiteter, hornvarefabrikation.



Det centrale kryds mellem veje og jernbane, der er et af stationsbyens særlige kendetegn. Til højre i billedet fortsætter den lange lige vej gennem byen, mens stationen traditionen tro ligger placeret ved en sidevej til hovedgaden.



De store engdrag omkring Flynder Å har givet byen landskabelige kvaliteter og klare naturlige bygrænser mod det åbne land.



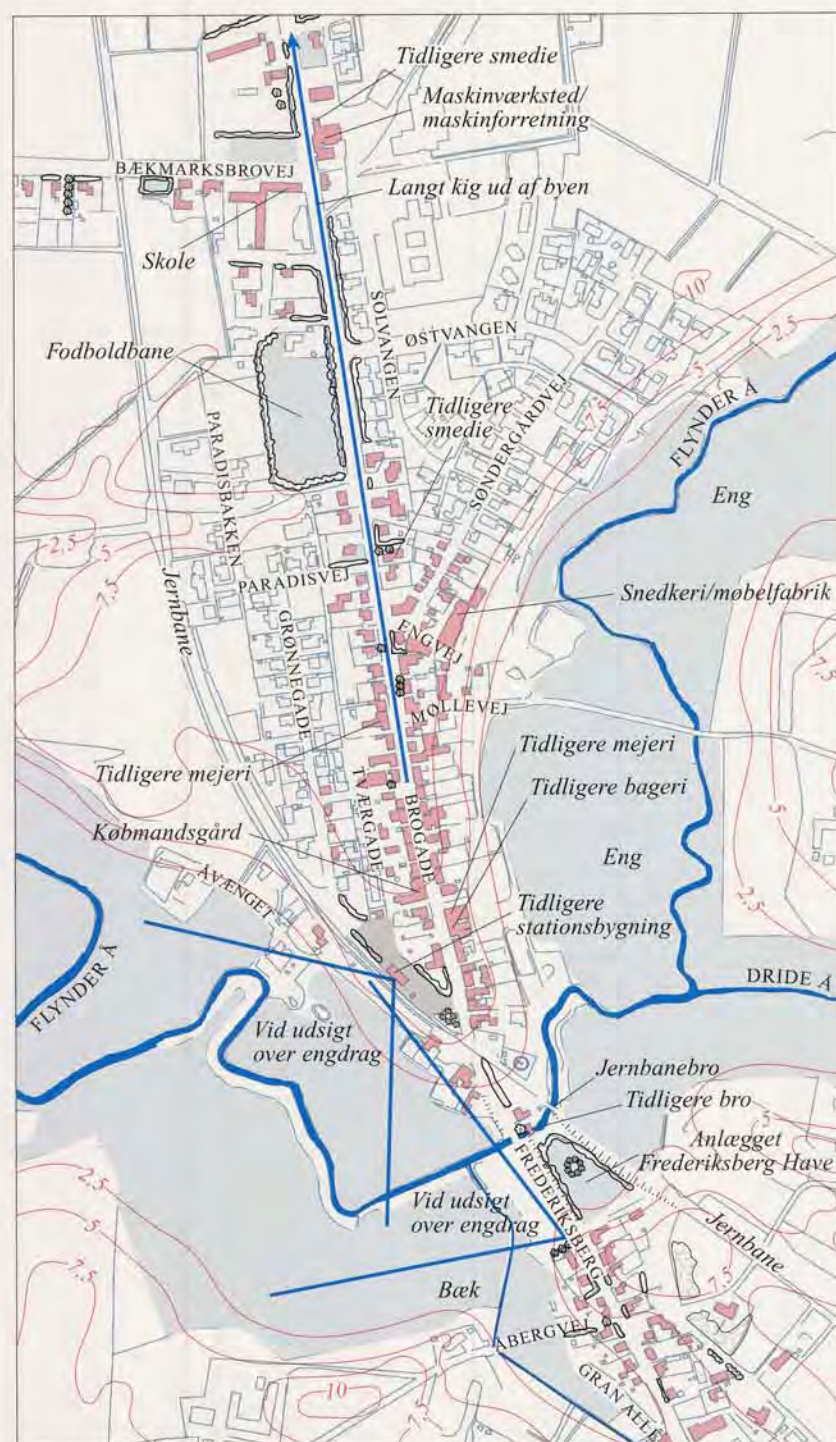
Landevejen, der løber gennem byen og fortsætter så langt øjet rækker, er en uadskillelig del af den vestjyske infrastruktur. Vejens krumning efter passagen over Flynder Å er ligeledes et typisk træk fra ældre tid, hvor de topografiske forhold ofte tegnede sig i vejføringen.

Bækmarksbro

Et af hedeslettens mest markante dalstrøg med fugtige engdrag findes omkring Flynder Å, der runder Bækmarksbro på tre sider inden udmundingen i Indfjorden. Ved Bækmarksbro var dalstrøget forholdsvis smalt, og som bynavnet antyder, har en ældre bro her ført den lige vej over åen til den fremskudte pynt af hedesletten, hvor byen er vokset op. Sydfra dykker vejen svagt ned over englavningen og minder trafikanterne om det topografiske udgangspunkt.

I 1879 blev jernbanen også ført over på dette smalle sted og landede på spidsen af pynten, hvor den samtidigt krydsede landevejen. Og lige efter krydset løber en sidevej om til stationen. Resultatet er et sandt trafikknudepunkt – stationsbyens udtrykte billede.

De første bebyggelser blev opført ved vejkrydset og langs landevejen nær stationen, hvor bebyggelsen i dag har en markant vejbykarakter. Der blev opført mejeri, hotel og bageri langs vejen og nær stationen. Byens center var ved at blive lagt fast. Senere fortsatte udviklingen langs vejen nordpå og til jernbanen mod vest og engdraget mod øst. Banen og engene er blevet barrierer for byudviklingen, men har samtidig dannet klare bygrænser, der giver forklaringen på byens tragtform. På brohovedet syd for byen er et mindre kvarter skudt op mellem vejen og jernbanen, et træk, der ligeledes kendes fra andre byer, hvor topografiske forhindringer har afskåret en bydel og givet den sin egen identitet.



Bækmarksbro. 1:8000.

Ramme

Landskabet omkring Ramme er forholdsvis fladt, bortset fra dalstrøget omkring Ramme Å, der slynger sig sydvest om byen og danner en naturlig bygrænse her. Ramme er ligeledes opstået som stationsby ved Vemb-Lemvig-banen, hvor Algade og Strøggade blev ledetråde for udviklingen. Hus efter hus blev opført langs vejene og ved krydset, ligesom parallelvejen Grønnevej, der førte ned til stationspladsen, også blev udbygget tidligt.

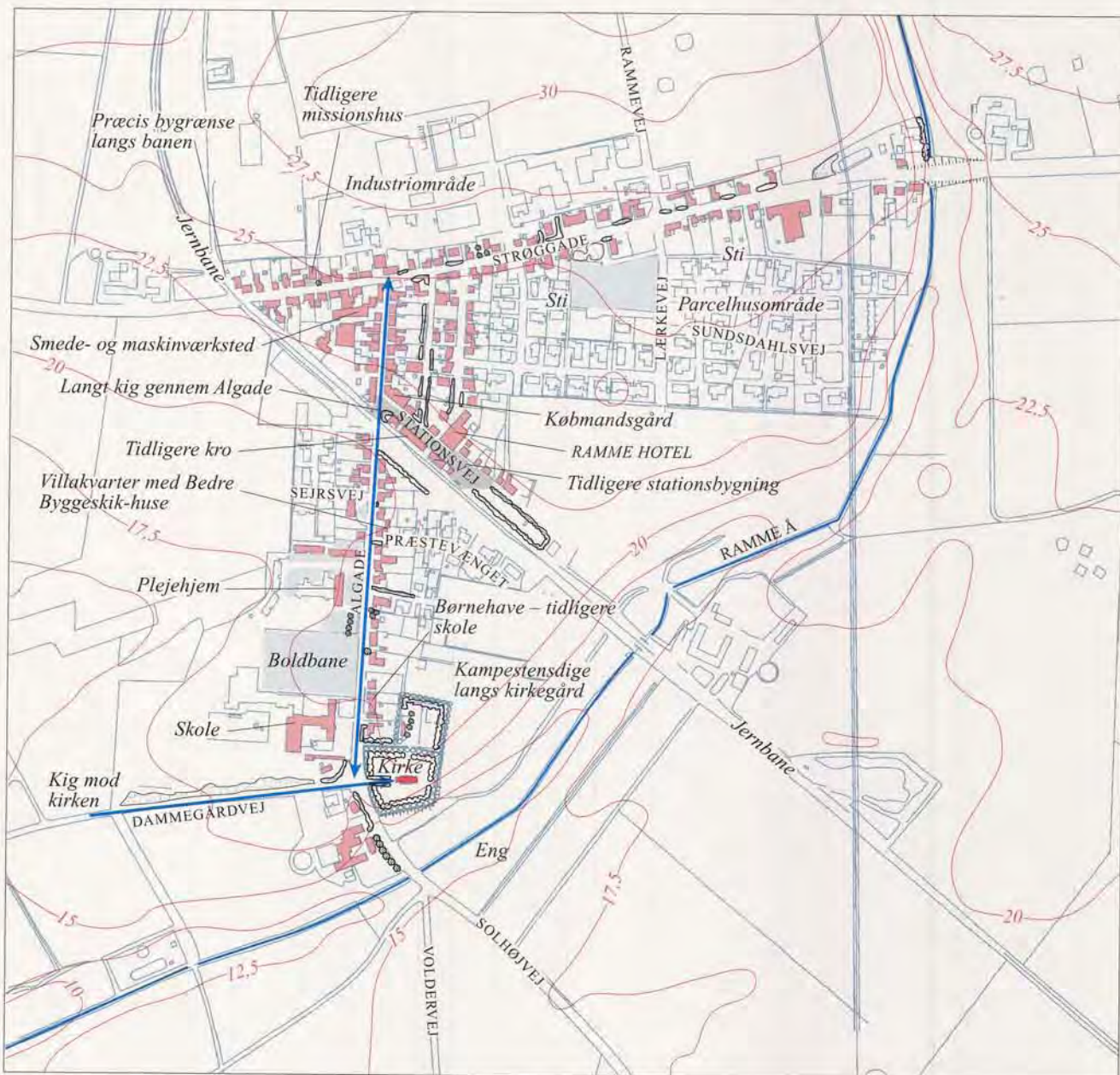
Den tætte bebyggelse med gadehuse og stationsbyejendomme langs Algade og Strøggade danner en markant og tæt vejbykarakter i byens centrum. Algade og Strøggade er begge hovedgadenavne, og det vidner om, at begge veje har søgt at være hovedgade. En konkurrence om, hvilken vej der var vigtigst, vejen til stationen eller den gennemgående landevej.

Stationspladsen er omgivet af sluttet bebyggelse på de to langsider, mens husene langs Algade lukker pladsen mod vest. Stationspladsen fremtræder derfor som et velformet og præcist byrum, som ikke ses i andre stationsbyer på egnen.

I byens sydlige udkant har kirken fået følgeskab af skolen, alderdomshjemmet og en række fornemme ældre rødstensvillaer, der danner deres eget kvarter langs Algade, mens parcelhusene især har bredt sig i byens nordvestlige udkant.



Den velformede stationsplads med omkringliggende facadebebyggelser er et særsyn blandt egnens stationsbyer. I ingen af de øvrige stationsbyer har området foran stationsbygningen fået en så markant pladskarakter som her i Ramme. Stationerne blev placeret ved en sidevej til landevejen. Og det var som regel landevejene, der trak byvæksten med sig, mens stationsområdets lidt afsides placering ikke virkede tiltrækkende på datidens bybyggere.



Ramme. 1:8000.



Byens ene hovedgade, Algade, med den tætte vejbebyggelse.



Villakvarteret med de mange velbevarede huse i Bedre Byggestil-stil langs Algades østside. Kun få steder i landsbyerne ses tilløb til ældre villakvarterer, hvor husenes beslægtede udformning og stiltræk som her danner en harmonisk helhed.

Bonnet

Bonnet ligger i det forholdsvis flade dødislandskab på morænelandet, hvor der var langt til vandløb og engdrag. Men dødishullerne, der ligger tæt omkring byen, er blevet forvandlet til idylliske søer og åndehuller for den omkringliggende bebyggelse.

Placeringen afslører, at byen har sin rod i nyere tid, hvor andre faktorer end enge og vandløb var bestemmende for placeringen. Det var anlæggelsen af jernbanen og opførelsen af stationsbygningen i 1879, der var grundlaget for byens opståen og vækst. I takt med opdyrkningen af heden i slutningen af 1800-tallet var der behov for nye byer, der kunne betjene oplandet med de tilflyttede hedeopdyrkere. Og hermed var rammerne for Bonnets fremtid afstukket.

Fra stationen voksede byen ud langs de ældre veje nordpå, mens et mindre bykvarter skød op lige syd for banen. Omkring århundredskiftet havde byen kro, forsamlingshus og andelsmejeri foruden friskole og smedie. En by med alsidige funktioner var under udvikling.

Bøgelundvej, der udmunder foran stationsbygningen, er byens hovedgade. Her har handelen etableret sig i et egentligt strøg, hvor husene ligger tæt i gadelinien. Stationsbygningens placering i aksen for enden af hovedgaden er et særsyn i de nye stationsbyer. Den aksefaste placering kan da heller ikke aflæses i stationsbygningens udformning, og det skyldes, at Bøgelundvej var en ubetydelig markvej, da stationen blev opført. Det var således mere et tilfælde end planlægning, der førte til stationsbygningens placering for enden af den vej, der senere skulle blive byens hovedgade.



Den vestlige del af Bøgelundvej med villabebyggelse og den store dominerende kornsilo i sigtelinien.



Hovedgaden Bøgelundvej med stationsbygningen for enden af gaden.

Fåre

Mens jernbanen og stationerne førte til vækst i de øvrige stationsbyer på heden, måtte Fåre se udviklingen passere forbi. Byens tidligere så alsidige og store udbud af byfunktioner var åbenbart ikke i sig selv grundlag for nævneværdig byvækst, når oplandet svigtede. Udover den store statelige stationsbygning samt forsamlingshuset, der stadig er i brug, havde byen i sine velmagtsdage også smedie, købmand, kro og en elektrofabrik. Herudover er der kun opført få huse, der især ligger omkring vejkrydset mellem Fårevej, Kærvej og Godballevej.

Det karakteristiske vejkryds, som var det mest befærdede og strategisk bedste sted i byen, lå tilmed ganske nær ved stationen. Og det var her, de første huse skød op. Dernæst er der jernbanen, der skærer sig lineært gennem byen og diagonalt gennem krydset. Og ganske nær ved jernbanen er der sidevejen fra hovedgaden hen til stationsbygningen.

Selv i de byer, hvor en stor byvækst og trafikmængde har besværliggjort trafikafviklingen, er dette umulige trafikale knudepunkt med de tilstødende spidse og ubebyggede grundarealer bevaret som et af stationsbyens vigtigste kendetegn. Dertil kommer de ældre gadehuses placering i vejlinien, som giver byen karakter af vejby.

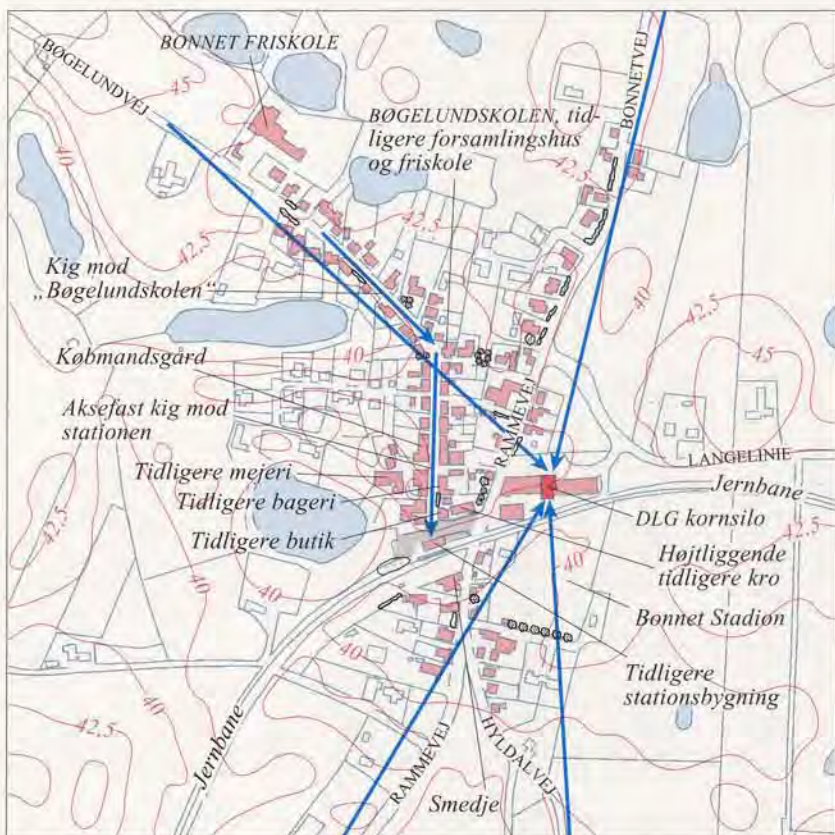
I kulturhistorisk henseende er den lille stationsby med den begrænsede byvækst ganske interessant, da den giver et godt indtryk af den første udviklingsfase i mange stationsbyer. Dels de mange byfunktioner, der hurtigt indfandt sig i håb om kommende vækst. Og dels selve byens struktur, dens veje, bane og bebyggelse.



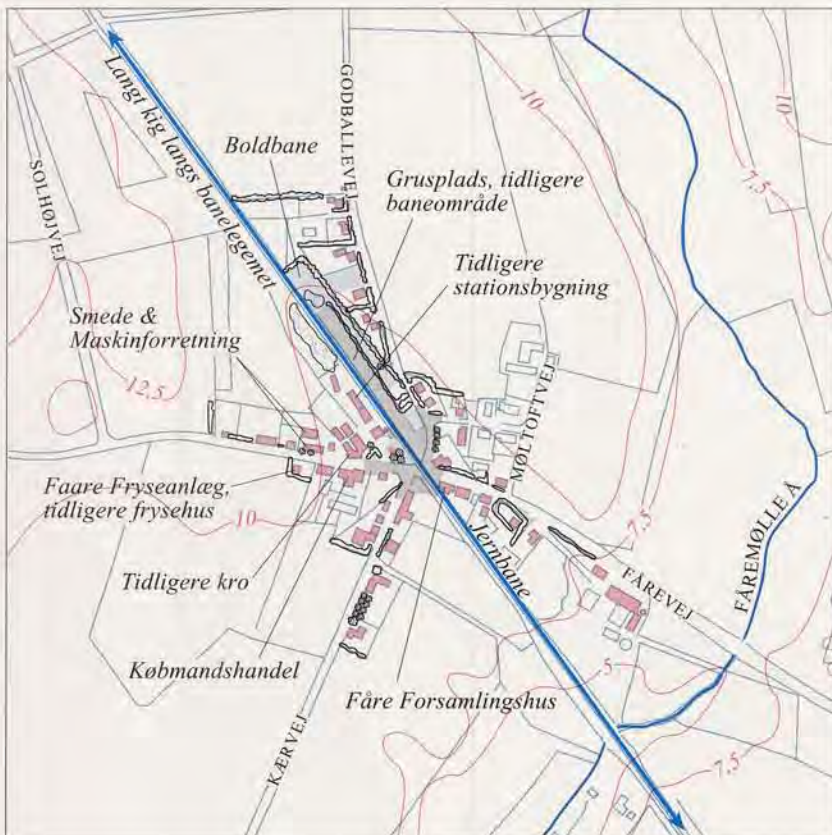
Fåres kendemærke, det centrale vej- og jernbanekryds med de mange skilte og det lange kig ud langs banelinien.



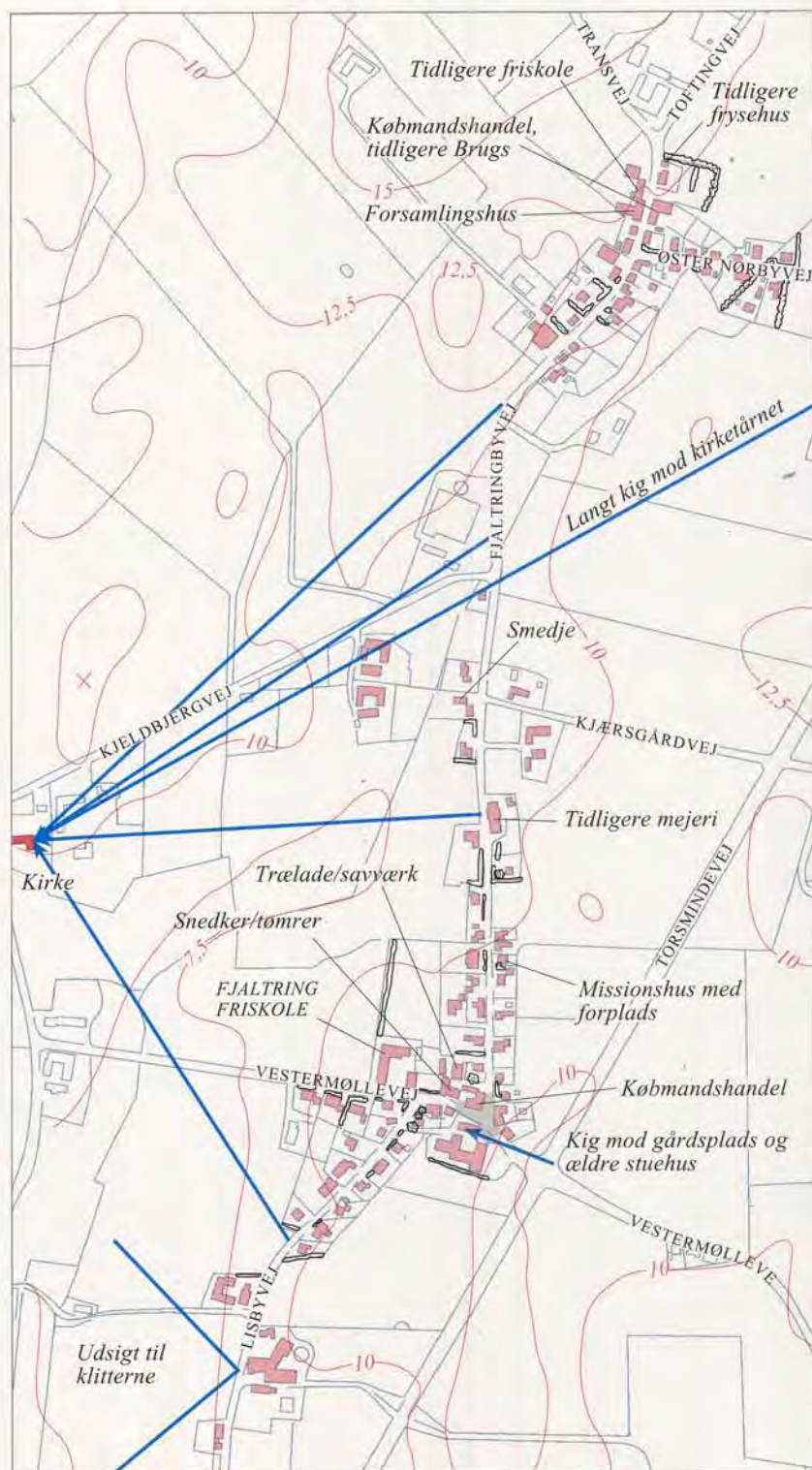
Fårevej med byens forsamlingshus til venstre, før krydset. I baggrunden ses gadehusene i byens vestlige udkant.



Bonnet. 1:8000.



Fåre. 1:8000.



Fjaltring. 1:8000.



Fjaltrings sydlige knudepunkt med vejkrøds og købmandshandel. Ved krydset ligger et af egnens ældre stuehuse med de karakteristiske hvidkalkede sokkelmarkeringer, brede hjørnelisener og kraftigt optrukne gesimser.

Fjaltring

Byen er præget af den kystnære beliggenhed ved Vesterhavet. Den sparsomme beplantning gør, at husene ligger blottede og særdeles synlige i landskabet. Her kan bebyggelsesmønstrene, arkitekturen og byggeskikken aflæses utilsøret. Dertil kommer, at byen i sig selv er langstrakt med åbent land mellem de spredte bebyggelser.

Fjaltring består ligesom mange af de øvrige landsbyer på egnen af en række små knudepunktsbebyggelser. Men i modsætning til andre af byerne, har det været begrænset, hvad der er kommet af udfyldningsbebyggelse mellem knudepunkterne. De enkelte knudepunkter kan derfor stadig opleves tydeligt.

Stednavnene i Fjaltring vidner om ændringerne i byopfattelsen. I 1919 hed to af knudepunkterne Nørby og Lisby, som stederne fortsat kaldes, mens Fjaltring som bynavn for den samlede bebyggelse er af senere dato.

Den gængse opfattelse af en by som en koncentreret bebyggelse med en opfattelig bygrænse, der fortæller, hvornår man er inde i og ude af byen, slår ikke til i Fjaltrings tilfælde.

Det var de fællesejede bygninger, detailhandelen og smedierne, der var udgangspunktet for knudepunkterne, og det var vejkrødsene, der var bestemmende for deres lokalisering.

I det nordlige knudepunkt ved Øster Nørbyvej var der friskole, brugsforening og forsamlingshus som samlingssteder for grundtvigianismen, mens kommuneskole, købmandsforretning og bl.a. telefoncentralen lå ved det sydlige knudepunkt ved Vestermøllevej. Og imellem de to bydele lå mejeriet, smedien og missionshuset som et tredje mødested.



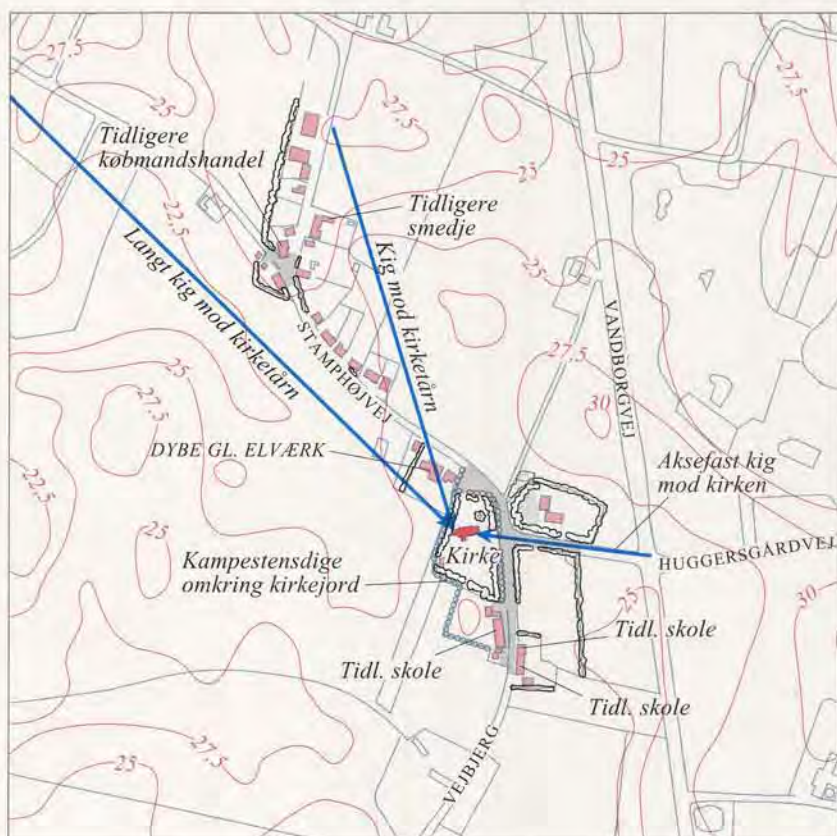
Byens midterste knudepunkt med et velkendt landsbymotiv, den gavlvendte mejerihal, som stadig tegner bydelen, omend mejeridriften er ophørt.

Dybe

Landskabet omkring byen er forholdsvis fladt og uden markante karakteristika. Endnu langt op i 1800-tallet lå den romanske kirke alene her i det åbne land, men efterhånden dukkede enkelte offentlige bygninger op omkring kirken. Syd for kirken er det tre generationer af skolebygninger, der tegner byens kulturelle miljø, mens et elværk blev opført umiddelbart nordvest for kirken.

Dybe fik også sine lille handelsby ved vejkrydset nordvest for Dybe, hvor der opstod et mindre boligkvarter omkring en smedie og en fornem hjørnebygning, der tidligere husede en købmandshandel.

En kilometer syd for Dybe ligger endnu en satellitby, opkaldt efter moderbyen og den virksomhed, der var årsag til bydannelsen. Det er Dybe Mejeriby, en mindre vejbebyggelse med smedie, forsamlingshus og købmand, opstået omkring et ældre mejeri, der nu huser en kro. Mejeribyen bekræfter endnu engang, hvor rodfastet dette bymønster af knudepunktsbebyggelser har været på egnen, uanset afstande.



Dybe. 1:8000.



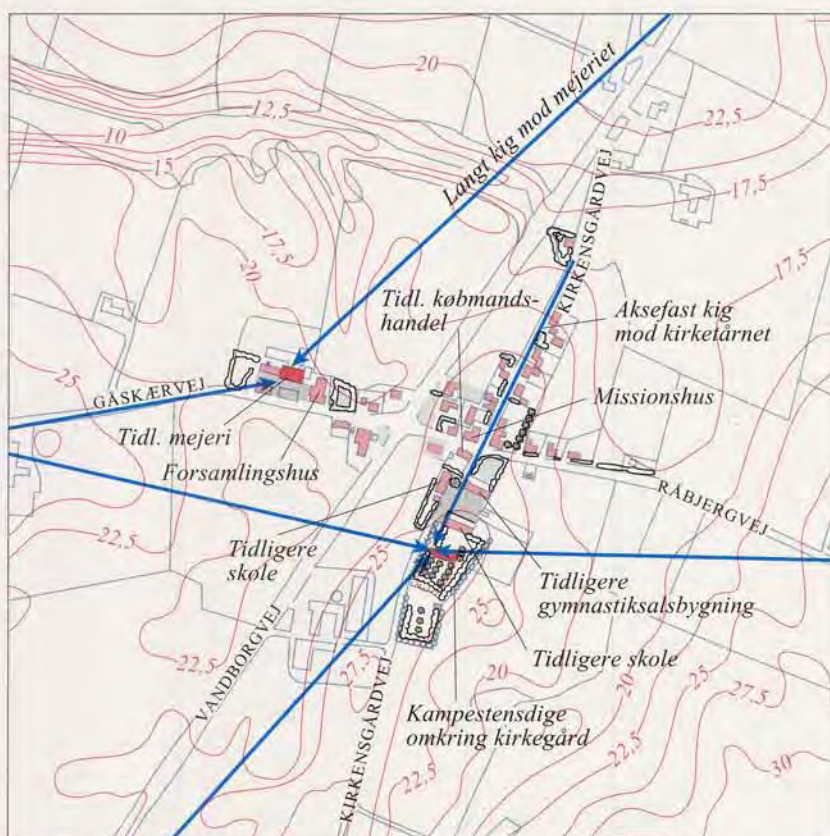
Indfaldsvejen til Dybe fra øst, hvor kirken opleves som billedets midtpunkt, mens beplantningen i begge vejsider indrammer motivet.

Vandborg

Indtil slutningen af 1800-tallet lå Vandborg Kirke alene i det åbne land. Men udviklingen i landbruget førte i 1887 til opførelsen af et mejeri ved vejen nordvest for kirken, og dermed var stedet blevet mere befærdet, og en bydannelse var indledt. Senere blev der opført et forsamlingshus og få andre huse ved siden af mejeriet, og dermed var mejeribyen med dens store bygningskompleks en realitet.

Vejkrydset nord for kirken var det næste knudepunkt for byudviklingen i Vandborg. Her blev opført missionshus, mens to velbevarede skoler fra 1800-tallet og 1910 samt en gymnastiksal ligger omkring en plads mellem kirken og vejkrydset. Pladsen er et særsyn blandt de nye landsbyer på egnen, hvor vejbykarakteren uden centrale torve eller pladser er den typiske byform.

Ligesom Dybe fik Vandborg også sin fjerntliggende satellitby, nemlig „Vandborg Smedeby“, der er opstået omkring en smedie ved et vej-kryds en kilometer syd for Vandborg.



Vandborg. 1:8000.



Vandborgs store byplads omgivet af ældre skole- og gymnastiksalbygninger.



Mejeribyens imponerende anlæg med mejeriet i midten og to symmetriske sidehuse. Det højre er forsamlingshus.

Byggeskik i byen



Vesterhus, Vestergade 44, Lemvig, opført i 1841. Huset, der rummer Lemvig Museum, er et velproportioneret længehus med klassicistiske stiltræk. Hovedfacaden er symmetrisk opbygget med fem fag på hver side af en smal tofags frontkvist over indgangspartiet.



Frederiksgade 26, Lemvig, opf. 1885, er et karakteristisk eksempel på gadehusene med omfattende dekorationer. Hovedfacaden er præget af en høj gråkalket og glatpudset sokkel, rødt murværk, trukken hvidkalket hovedgesims, pudsede vinduesindfatninger og sælbænke samt blændingsfelter med rustikerede blændinger under vinduerne. Ved hushjørnerne og indgangsparti er udført lisenlignende dekorationer. En sand opvisning af dekorative elementer.

Som i andre købstæder fra 1100-1200-årene kan konstateres, at Lemvigs hovedstruktur, gadenettet og matrikelstrukturen, repræsenterer et forholdsvis stabilt element i bykernens udvikling, mens husene repræsenterer det flygtige set i et byhistorisk perspektiv. Selv om huse forgår og strukturer består, er bevarelsen af bygninger fra forskellige perioder alligevel væsentlige for vores oplevelse og forståelse af byens kulturhistorie og identitet.

Husene i Lemvig by afspejler især udviklingen i de sidste 150 år. Ud over byens kirke, senest ombygget i 1933-34, hvor tårnet fik løgkuppel, findes kun få reminiscenser af huse før den tid. De ældste huse, der findes i dag, er grundmurede huse fra byens opgangstider i begyndelsen af 1800-tallet, hvor en torveomdannelse var indledt. Det gamle toetagers rådhus i empirestil på Torvets nordside, opført 1822, er en af de ældste grundmurede bygninger, der viste den nye tid.

Det blev også empiren, som kom til at præge det omfattende byggeri, der fulgte efter. Et par fine eksempler fra denne periode er museets bygning Vesterhus i Vestergade 44, opført i 1841, og Borgerskolen, Skolegade 8, fra 1857. Søndergade 45 og det eneste bevarede bomhus, Søndergade 44, er eksempler på ældre mindre byhuse med en enkel og fast facaderytme og uden unødigt pynt. Et par af byens første toetagers ejendomme, Vasen 17-19, stammer fra perioden 1845-50, hvor de idylliske småhuse i en etage var ved at blive afløst af større ejendomme.

I løbet af 1870'erne nåede industrialismen og jernbanen til Lemvig, og en ny epoke med fremgang og nybyggeri var på vej. I den gamle bykerne blev empiretidens byhuse udskiftet med nye forretningsejendomme. Arkitekturen var præget af historicismens frie brug af klassiske stilarter og begejstring for det fabriksfremstillede. Skifertag, blankt murværk med dekorationer, formpressede teglsten og cementstøbte elementer afløste til dels de pudsede facader og ændrede byens helhedspræg.

Fra denne periode stammer hjørneejendommen Vestergade-Nørregade (1895), de dekorerede gadehuse i Frederiksgade (1885-1895), valgmenighedskirken (opf. 1883, ark. Andreas Bentzen), kommuneskolen i Skolegade (1895) og Teknisk Skole i Søndergade fra 1901, tegnet af arkitekt Berg. Det er markante ejendomme, der endnu pryder bybilledet med deres righoldige opvisning af stiltræk og dekorationer. Omkring århundredskiftet fik husene et mere romantisk præg med træk fra schweizisk byggeri, såsom stort tagudhæng og udhængsspær i gavlen.



Torvet 2, Lemvig, opført som rådhus i 1822, og senere ombygget. Huset er udført med en fast fagdeling, som kendetegner ældre huse, mens facaden er pudset med enkle pudsdekorationer. Eksempel på historicistisk pudsarkitektur trods ombygninger.



Havnegade 14, Lemvig, tidl. Toldkammer, opført 1920 og tegnet af Kgl. Bygningsinspektør Jens Vilhelm Petersen. Den fornemme nyklassicistiske glatpudsede og gulkalkede bygning er præget af symmetri og enkelhed. Huset har brede hjørnelisener, en kraftig hovedgesims samt brede indfatninger og konsolbårne fordakninger ved hovedindgangen og porten.



Vestergade 2, Lemvig, opf. 1895. En markant hjørneejendom i historicistisk pudsarkitektur. Facaden er markeret af gennemgående sælbænkegesims og kraftige fordakninger over de øverste etagers vinduer. Butiksfacaden er udformet med respekt for husets fagdeling.



Søndergade 8, Lemvig. Tidl. Teknisk Skole, opført af Lemvig Industriforening i 1901. En historicistisk teglstensbygning, hvor hovedfacaden er udført med en gennemgående midterrisalit med hovedindgang og rigt udsmykket med glaserede sten, formsten og dekorative teglelementer.



Østergade 10, Lemvig. Tidl. Ting-, Råd- og Arresthus, opført i 1877, ark. J. B. Løffler. Bygningens paladsagtige udformning er inspireret af den italienske renaissance. En fornem teglstensbygning præget af store murflader og enkelhed i dekorationerne. De høje etager og det tårnagtige midterparti giver bygningen et myndigt præg, helt i overensstemmelse med den oprindeligt planlagte anvendelse.



Vasegaarden, Vasen-Østergade, Lemvig, opført i 1935. Ark. Kresten P. Dalgaard. Bygningen er Lemvigs første byejeendom i funkisstil, udført med stål, kobber og glas, der brød med alle byggetraditioner. Den tårnlignende hjørneafslutning var bygningens markering ud mod Torvet – en funkisudgave af de ældre bygningers hjørnetårne og spir.



Johanneskirken, Kirkevej 6, Lemvig, opført i 1883 efter tegninger af ark. Andreas Bentzen for Lemvig og Omegns Valgmenighed. Korsformet teglstensbygning opført i romansk historicisme med rundbuede døre- og vinduesstik. Murfladerne er indrammet af hjørnelisener og en buefrise under taget.



Skolegade 3, Lemvig. Lemvig Bibliotek tegnet og opført i 1930 af ark. og bygmester Kristian Jensen. En smuk velproportioneret gedigen murstensejendom med gode håndværksmæssige detaljer, inspireret af Bedre Byggeskik. En sandstensportal fremhæver hovedindgangen i hjørnefaget.



Østerbrogade 6, Lemvig, Lemvig Trælast. En af byens få ældre værkstedsbygninger, opført o. 1900. En karakteristisk industribygning med store vinduespartier og portfag i alle etager, og øverste etage opført i træ.



Vangevej 9, Lemvig, opført som offentligt slagtehus i 1927. Historicistisk industribygning. Det fremspringende gavlparti er måske inspireret af tidens mejeribygninger, mens den lave taghældning har slægtskab til industrialismens bygninger.

Storvillaen Breidablik fra 1898 (ark. Thorvald Jørgensen) er et godt eksempel på det romantiske villabyggeri, mens nationalromantikken fandt sit udtrykte billede i bindingsværksoverbygningen på huset i Vester-gade 46 fra 1906. Omkring århundredskiftet voksede interessen for det enkle, håndværksprægede byggeri med sans for de traditionelle bygge-materialers egenskaber. Især landsforeningen Bedre Byggeskik kom til at præge byggeriet. De nye villaer blev opført med murværk i bløds-trøgne sten og kraftige fuger eller med fintpudsede facader, enkle detaljer, højt teglstenstag med stor valm og fint opsprossede, hvidmalede vinduer.

Mansardvillaen fra 1896, Nygade 16, og De Gamles Hjem fra 1908 i Nygade (ark. Helge Bojsen-Møller) er nogle af de tidlige eksempler på den nye strømning. I stationsbykvarteret opførtes i 1919 en række fine villaer efter Bedre Byggeskiks forbillede, bl.a. Danmarksgade 15. Den nye individuelle villastil fik et smukt udtryk i villaen Udsigten 6, opført i 1928 med en stor frontonprydet gavlkvist og kalkede gesimser. Andre markante villaer fra denne periode er rødstenvillaen Ydunslund 6, opført i 1933 med afvalmet teglstenstag og hvidkalkede gesimser, samt „Den hule Tand“ på Heldumvej 26, opført i 1932 (ark. Kresten P. Dalgaard).

I bymidten begyndte de store byejeendomme at dominere bybilledet efter århundredskiftet. Med Industrihotellet i Vasen, opført 1919, og Lemvig Filmteater i Bredgade fra 1921 blev palæstilen med de pudsede facader og dekorationer for alvor introduceret i byen. Men det var også tiden, hvor gedigne murværksejendomme prydede bybilledet, bl.a. biblioteksbygningen fra 1930 i Skolegade (ark. og bygmester Kristian Jensen) og Lemvig Bank på hjørnet af Torvet fra 1921 (ark. H. Th. Andersen).

I 1935 blev Vasegaarden opført på hjørnet af Vasen og Østergade, byens første, største og mest gennemførte funkisbygning, der brød radikalt med alle hidtidige byggetraditioner. Vasegaarden var tegnet af ark. Kresten P. Dalgaard, der også stod bag flere funkisvillaer i byen. Funktionalismen kom endvidere til udtryk i en række bungalows, bl.a. Nørrebjerg 21, opført i 1935, Lindevej 18 fra 1940, og Storegade 19 fra 1945, tegnet af arkitekt J. Trillingsgaard.

Industrialismens fremkomst omkring århundredskiftet satte sig kun få spor i bybilledet. Savværksbygningerne fra ca. 1900 i Østerbrogade 6, en værkstedsbygning fra 1910 i Østerbrogade 20 og slagteriet fra 1927 på Vangevej er næsten de eneste typiske bevarede repræsentanter for denne ældre industriarkitektur, præget af historicismen.



Voldgade 20, Lemvig, opf. i 1928 af tømmerhandler Magnus Skou efter egne tegninger. En fornem villa i nybarok stil med kraftige kvaderliséner og trukne gesimser. Midterfaget er trukket let frem og markeret af en bred segmentbuet fronton. Brystningerne under vinduerne har oprindeligt været forsynet med balustre, ligesom snydesprosserne er nye. Villaen er et godt eksempel på de palæagtige bygninger, der tegnede byens nye profil i skrænterne på solsiden.



Heldumvej 26, Lemvig, opført i 1932, ark. Kresten P. Dalgaard. Villaens enkle hovedform og gedigne materialeanvendelse følger Bedre Byggeskikks traditioner. De indskårne altaner og terrasser samt tagudhængets vandrette underside er stiltræk fra funktionalismen, som er godt tilpasset husets øvrige karakter. Villaen kaldes „Den hule tand“ opkaldt efter indhakkets i huset og den første ejer, der var tandlæge.



Breidablik, Østerbrogade 23, Lemvig, opført i 1898 og tegnet af arkitekt Thorvald Jørgensen, der også har tegnet Christiansborg i København. En storvilla i nationalromantisk stil med udskæringer og inskriptioner på sternbrædderne, der leder tanken hen på nordisk mytologi.



Vestergade 46, Lemvig, opført i 1906. Villaen er en fornem repræsentant for nationalromantikken, udtrykt ved bindingsværkskonstruktionen i trempelen i overetagen, der sammen med tagets pyramideform, udhæng og kvistene danner en god helhed.



Østerbrogade 19, Lemvig, tidl. politikonst., opført i 1919 efter tegninger af ark. Charles Jensen. Huset er i gultstensmurværk med stærkt præg af Bedre Byggeskik. Huset har kalkede gesimser, opsprossede vinduer og strømskifter i den øvre gavlmur. Store granitkvadre omkring egetræshoveddøren udtrykker myndighed.



Udsigten 6, Lemvig, opf. 1928. En Bedre Byggeskik-præget villa med karakteristisk bred frontkvist med trekantfronton samt kalkede gesimser. I bakkerne ligger flere lignende villaer med karakteristiske gavlspejlsider, orienteret mod vigen.



Storegade 24, Lemvig, opført o. 1900. Traditionelt velproportioneret gadehus med gavlkvist, regelmæssig fagopdeling og fine pudsdekorationer efter klassiske forbilleder. Huset har tidl. haft forretning og formodentligt også skifertag.



Kirkevej 9, Lemvig, opført i 1898 som gadehus med rigt varieret teglstensdekoration. Midterpartiet med den brede frontkvist er trukket let frem og har kraftige fordakninger over vindues- og dørhuller, mens sidefagene er afgrænset af hjørnelisener.



Musiktribunen i Anlægget, Strandvejen 11, Lemvig, opført 1923. Bygningen er tegnet af arkitekt Helge Bojsen-Møller i nationalromantisk stil. Tribunen er opført som en slank og høj ottekantet tivoliagtig bygning med taget båret af runde hjørnesøjler. En elegant tribune, der udstråler romantik og stemning, helt i Anlæggets ånd.



Lindevej 18, Lemvig, opført i 1940. Velproportioneret funkisvilla med stilens typiske træk: lavt pyramideformet tagpaptag, stort tagudhæng, glatte murflader med farvede bånd, indskårne terrasser, støbt baldakin over hoveddøren og hjørneplacerede vinduer.

Byggeskik på landet



Bøvlingvej 40, Bøvlingbjerg. Hovedbygning til Rysensten, opført i 1638 og restaureret i 1940, ark. Kresten P. Dalgaard. Det store toetagers længehus er præget af den høje kælderetage og den store trappe op til hovedindgangen med segmentbuet frontispice. Bygningen er i øvrigt præget af enkelhed i facadeudformning og udmærker sig ved sin beliggenhed på en bank med udsigt over det flade landskab.



Kabbelvej 55, Nr. Lem. Kabbels portbygning i sydfløjen, opført i 1908. Portportalerne har historicistisk inspirerede kamtakkede gavle, dekoreret med romanske buer og hængestave. Det fornemme brolagte portrum er udformet med to murede ribbehvelv med ribber i røde teglsten og kalkede kapper, mens væggene er dekorerede med mønstermurværk. En værdig ankomst.

Bebyggelsen i det åbne land har traditionelt været præget af fritliggende gårde, husmandssteder og „jordløse“ huse. Stationsbyerne og landsbyerne er forholdsvis nye byer fra slutningen af 1800-tallet og fremefter, og det er især huse fra den periode, der i dag præger bycentrene.

De såkaldte parallelgårde, der var udbredt enkelte steder på Lemvig-egnen langt op i midten af 1800-tallet, findes ikke mere som gårdtype på egnen. De ældre gårde, der findes i dag, er for det meste tre- og fir-længede gårdanlæg. På de fir-længede gårde ligger stuehusene sædvanligvis nord eller syd for gårdspladsen, der er lukket på de andre tre sider af sammenbyggede udlænger.

Også denne gårdtype er ved at forsvinde mange steder, hvor tiloversblevne bygninger nedrives efter landbrugsdriftens ophør, eller de må vige pladsen for nye mere fritplacerede driftsbygninger. Mange af de nye gårdbebyggelser, der rager op i landskabet, er store bygningskomplekser med rækkevis af driftsbygninger, der ikke længere ligner fødegården, men fremtræder som industrianlæg.

Udstykninger med ensartede karakteristiske husmandsbrug, placeret i taktfast rytme langs vejene, findes kun ganske få steder, bl.a. langs Kabbelvej. En karakteristisk brugstype går dog igen flere steder. Den består af en T-formet bebyggelse med stuehus og stald placeret i hinandens forlængelse omkring en kort tværbygning med port til lo og lade.

Ud over kirkebygningerne og de ældste dele af de tidligere godser, Rysensten og Bækmark, repræsenteres egnens ældste bebyggelse af grundmurede stuehuse og udlænger opført tidligt i 1800-tallet. Ældre bindingsværksbygninger er helt forsvundet, med en enkelt undtagelse, Kloster Mølle ved Gudumbro. Træmanglen resulterede i spinkelt bindingsværk, som ikke holdt i længden, og endvidere var bygninger opført i grundmur almindelige i Vestjylland tidligt i 1800-tallet, hvor der var flere gårdteglværker på egnen.

Murværket i de ældste bygninger er opført af store hårdtbrændte sten, der veksler i farven fra teglrød over jordgul og brun til irgrønt i de mest sintrede sten. Fugerne er sandfarvede med grove korn. Dekorationerne er enkle såsom markering af sokkel, profileret taggesims og kalkede lisener ved hushjørner og omkring døre. Overgangen mellem facade og tag varierer mellem udkragede murgesimser og en enkel bred sugfjæl. I ældre tider var tagene stråtekte og udført med store stejle valme, ofte helvalm mod vest. Gavlenes murankre er ofte kunstfærdigt udsmedede med hjerter, kors og ankre som indflettede motiver.

Senere op i 1800-tallet bliver murstensformatet noget mindre, og mange steder ses stenene blandet, idet nyere mindre sten er anvendt til reparation af ældre murværk. Fra omkring midten af 1800-tallet begyndte sten i standardstørrelse at blive udbredt i takt med industrialiseringen og mekaniseringen af teglstensindustrien. Dermed forsvandt teglstensenes lokale særpræg, og samtidig begyndte den lokale byggetradition langsomt at forsvinde.

Industrialiseringen og mekaniseringen fik også indflydelse på byggeskikken. Husene blev gjort højere, taghældningen blev lavere, og de glatmurede facader fik enkle murede gesimser efter klassiske forbilleder. Enkelte huse fik pudsede blændingsfelter omkring gavlvinduerne og dekorative udhængsspær i gavle og kviste. På egnen findes kun ganske få bygninger opført af kløvede marksten, selv om kampestensbygninger i øvrigt var meget udbredt på morænelandet i slutningen af 1800-tallet.

I landsbyerne voksede nye rødstensbebyggelser op omkring århundredskiftet. Det var huse med udbredt brug af røde maskinsten, formsten, puds, støbte dekorationselementer og fremmedartede stiltræk. Det stilprægede byggeri blev efterhånden afløst af håndværksprægede traditioner inspireret af bl.a. Bedre Byggeskik. Det var enkle bygninger i blødstrogn sten eller med pudsede facader og beherskede dekorationer, baseret på håndværkstraditioner og byggematerialernes karaktergivende egenskaber.

På landet er der bevaret et betydeligt antal agerumslader, opført med en højremskonstruktion. Konstruktionen er særdeles velegnet i det barske kystklima, hvor nedslidte ydervægge kan udskiftes, mens konstruktionen bliver stående. Mange ældre højremslader står endnu med konstruktionen intakt, men med nye tag- og vægbeklædninger.

I kommunens vestlige del er en stor del af bygningstømmeret strandings- eller skibstømmer. Til stuehusene til Vestergård og Folbæk i Flynder sogn er der således anvendt tømmer indkøbt på strandingsauktion og opskåret på pladsen. Indgangene til stuehuset på Vestergård er prydet af anseelige balustre fra agterpoopen på Bragdø, der menes at være verdens største fuldriggede tremaster. Den forliste ved Harboøre i 1921, skibsklokken hænger på Folbæk.

Et bemærkelsesværdigt træk er en udbredt brug af trævinduer i staldbygninger i den vestlige del af kommunen helt frem til omkring 1940, mens støbejernsvinduer især anvendes i de østlige egne.



Rammegårdvej 26, Ramme. Stuehus til Rammegård, opført i 1916. Et imponerende 17-fags stuehus med en 5-fags frontkvist og trekantfronton i midten, der giver bygningen et klassicistisk præg. Huset er opført i rødstensmur af blødstrogne sten og med kalkede gesimser. I midten en dobbeltløbstrappe op til hovedindgangen.



Holmgårdvej 13, Bækmarksbro. Stuehus til Vestergård, opført i 1923. Huset er opført i rødt murværk i Bedre Byggeskik-stil og udmærker sig ved de karakteristiske pudsede, hvidkalkede liséner samt frontoner omkring indgangene. Alt træet til huset, incl. vinduer, samt de kraftige balustre på trappetrinene stammer fra den fuldriggede tremaster Bragdø, forlist ved Harboøre i 1921.



Rubyvej 15, Fjaltring. Højremslade til strandfogedgården, Nr. Ruby, opført i 1780 i traditionel vestjysk byggeskik. Det firlængede gårdanlæg med stuehuset mod nord og højremsladen mod syd, er kendetegnet ved den lave facadehøjde, få og små vinduer, samt store stenformater i varierende farvespil og præg.



Klostermøllevej 2, Gudum, opført i 1819 som møllebygning og kværnhus til Klostermølle. Egnens eneste originale bindingsværksbygning. Tavlene er udmuret med store lokalt brændte sten.



Vejbjerg 10, Dybe. Stuehuset til Kirkegård, opført i 1846, er et fornemt eksempel på det traditionelle teglstensbyggeri med regelmæssig, symmetrisk facadeopdeling og hvidkalkede dekorationer. De to dørpartier er flankeret af pilastre, afsluttet med jonisk søjlehoved.



Kabbelvej 1, Nr. Lem. Stiernhielms Hospital fra 1780. Den meget enkle og karakterfulde hvidkalkede længebygning er præget af de fremhævede indgangspartier med pilastre samt de to skorstenspiber. En inskriptionstavle i sandsten med Stiernhielms våben er anbragt mellem dørene.



Hovedvejen 1, Klosterhede. Udlænger til skovfogedbolig til Klosterhede Plantage, opført i 1883. Det nationalromantiske trelængede anlæg er opført med nordiske stiltræk. Overgavlene er beklædt med brede planker, vinduesoverliggerne er i kraftigt tømmer, og over gavlene sidder vikingehusenes brandstang.



Holmgårdvej 49. Stuehus til Nørre Holmgård, opført i 1888. Eksempel på de villaprægede stuehuse, der undertiden afløste ældre længehuse. Huset er fremhævet af sin midterrisalit med frontkvist samt en tagrytter med svunget spir på skifertaget. Huset har tidligere haft kamtakkede gavle.



Åbergvej 2, Bækmarksbro, Mærskhuset, opført o. 1850. Traditionelt lille vinkelbygget husmandssted med lav facadehøjde, store halvvalme og stråtag. Trods ændret anvendelse og istandsættelse er husets ydmyge fremtoning velbevaret.



Fabjergvej 58, Lemtorp. T-formet husmandssted opført i 1912. Et godt eksempel på det eneste typehusmandssted, der er udbredt på egnen. Stuehus og stald er sammenbygget med laden til et T-formet anlæg, normalt med stuehuset i østenden og laden mod syd.



Kjeldbjergvej 13, Fjaltring, opført i 1921. Et Bedre Byggeskik-hus med fornemt indgangsparti og fine små tagkviste og skorstenspiber. Trods ny tagbeklædning med bølgeplader har huset bevaret sin helhedskarakter.



Algade 27, Ramme, opført i 1927. Det fritliggende gadehus med sprossede vinduer, hvidkalkede gesimser og halvvalmede gavle er et godt eksempel på stationsbyernes Bedre Byggeskik-huse. Enkle og velgørende. Huset indgår i en række af andre tilsvarende gadehuse langs Algade, hvor de danner et lille, homogent villakvarter.



Hellasvej 5-9, Nisum Seminarieby. De tre ældste seminariebygninger, fra venstre Theben, Athen og Sparta, opført i 1892-94. Husene er opført i samme arkitektur og i røde sten med enkle murværksdekorationer.



Kirkebyen 30, Nr. Nisum. Missionshus, opf. i 1906, tegnet af Nørre Nisum Seminariums tegnelærer, arkitekt N. J. Helligsøe. Huset har en kirkelig fremtoning med stiliserede gavlkamme og fladbuede vindues-, dør- og blændingsstik. Overgavlens midtervindue er udformet som et romansk pulpitur med inskriptionsfelt.



Brogade 64, Bækmarksbro. Formodentligt opført i 1920'erne. En velformet lille villa i Bedre Byggeskik-stil med pudsede facader og halvvalmet gavl samt stor karnap mod gaden. Huset har et åbent vindfang, der er trukket ind bag facadeflugten.



Pugholmvej 11, Dybe Mejeriby, opført i 1911. Villa i jugendinspireret stil, også kaldet skønvirke, med hjørneafskæringer på det fremskudte midterparti, pyntede vinduesindfatninger og draperier på frontkvisten. Huset har tidligere haft afvalmede tage.



Vejbjergvej 4, Dybe. Tidl. Dybe Skole, opført i 1912 overfor ældre skoler. En anseelig skolebygning i tidstypisk enkel murstensarkitektur med karakteristiske store vindues- og dørpartier. Hovedtaget er dækket med „peberkagesten“, der er lagt i halvtstensforbandt. De modstår vestenvinden bedre end normale vingetagesten.



Tangsøgade 31, Bøvlingbjerg, opført i 1913. Lille gadehus med enkle facader og tårnagtig hjørnekvist, der giver huset en god arkitektonisk fremtoning ved vejkrødet.



Fårevej 46, Fåre. Opført i 1916. Tidl. stationsbygning, tegnet af arkitekt Helge Bojsen-Møller. Den store Bedre Byggeskik-inspirerede teglstensbygning har en markant fremtoning med sine store bueformede vinduespartier med kraftige stik og vederlagssten.



Vråvej 37, opført i 1932. Tidl. Fjaltring Elværk. Det fine bygningsanlæg er et velbevaret eksempel på de små elværker med høj generatorbygning og stort portparti, som tidligere fandtes på egnen. Huset er opført i gedigent murværk og viser slægtskab med mejeribygningernes arkitektur.

Bygningers bevaringsværdier

Bygningsregistreringen

Resultatet af registreringen af bygningernes bevaringsværdi i Lemvig Kommune er vist på de følgende kortudsnit over byer, landsbyer og sogne.

Bygningsregistreringen, der omfatter bygninger opført før 1940, er oversigtlig, dvs. at bygningerne registreres og vurderes, men ikke på grundlag af tilbundsående undersøgelser.

Fastlæggelse af en bygningens bevaringsværdi baserer sig på en række forhold, der vurderes for den enkelte bygning:

Den arkitektoniske værdi vedrører bygningens individuelle arkitektoniske værdi.

Den kulturhistoriske værdi vedrører bygningens alder, anvendelse og betydning som bygningsværk eller bygningstype samt dens betydning i egnens historiske og kulturelle udvikling.

Den miljømæssige værdi vedrører bygningens betydning i forhold til omgivelserne.

Originaliteten vedrører bygningens nuværende fremtræden sammenholdt med den udformning, den havde ved opførelsen.

Tilstanden vedrører den bygningstekniske tilstand.

Bevaringsværdien er udtryk for disse forholds indbyrdes vægtning og betydning. Bevaringsværdien er ikke et gennemsnit af de forskellige forhold. Den arkitektoniske og kulturhistoriske værdi er tillagt størst betydning.

Registreringen fastlægger således for hver bygning en bevaringsværdi på en karakterskala fra 1 til 9, hvor 1 er den højeste værdi og 9 den laveste. På kortene på de følgende sider er bevaringsværdierne vist i tre hovedgrupper:

Høj bevaringsværdi: 1, 2 og 3. Rød.

Middel bevaringsværdi: 4, 5 og 6. Lyserød.

Lav bevaringsværdi: 7, 8 og 9. Grå.

Er der flere bygninger på en ejendom beliggende uden for byområder, angiver farverne på kortene den højeste bevaringsværdi, der er givet på ejendommen.

Desuden markeres de fredede bygninger samt kirkebygninger. Se atlasets signaturforklaring.

De 6.162 registrerede bygninger i Lemvig Kommune, opført før 1940, fordeler sig i bevaringskategorier som følgende:

Bevaringsværdi 1:	3
Bevaringsværdi 2:	30
Bevaringsværdi 3:	238
Bevaringsværdi 4:	891
Bevaringsværdi 5:	1.668
Bevaringsværdi 6:	1.250
Bevaringsværdi 7:	471
Bevaringsværdi 8:	27
Bevaringsværdi 9:	18

1.556 bygninger er ved besigtigelsen registreret som bygninger uden bevaringsværdi. Det drejer sig især om garager, skure o.lign., samt bygninger, der er ombygget i en sådan grad, at de fremtræder som bygninger opført efter 1940.



Grafisk sognekort over Lemvig Kommune med angivelse af de sider, hvor de enkelte kort findes.



Grafisk kort over områdeopdelingen i Lemvig by med angivelse af de sider, hvor kortene over områderne findes.



Eksempel på bygning med høj bevaringsværdi:

Danmarksgade 15A, Lemvig, opført i 1919 som beboelse. Et tidstypisk bygmesterhus opført i velafstemte materialer og prydet med enkle dekorationsdetaljer. Bygningen har bevaret sit oprindelige udtryk, idet dens hovedform, fagrytme, tag- og vinduesudformning ikke er ændrede siden opførelsen.



Eksempel på bygning med middel bevaringsværdi:

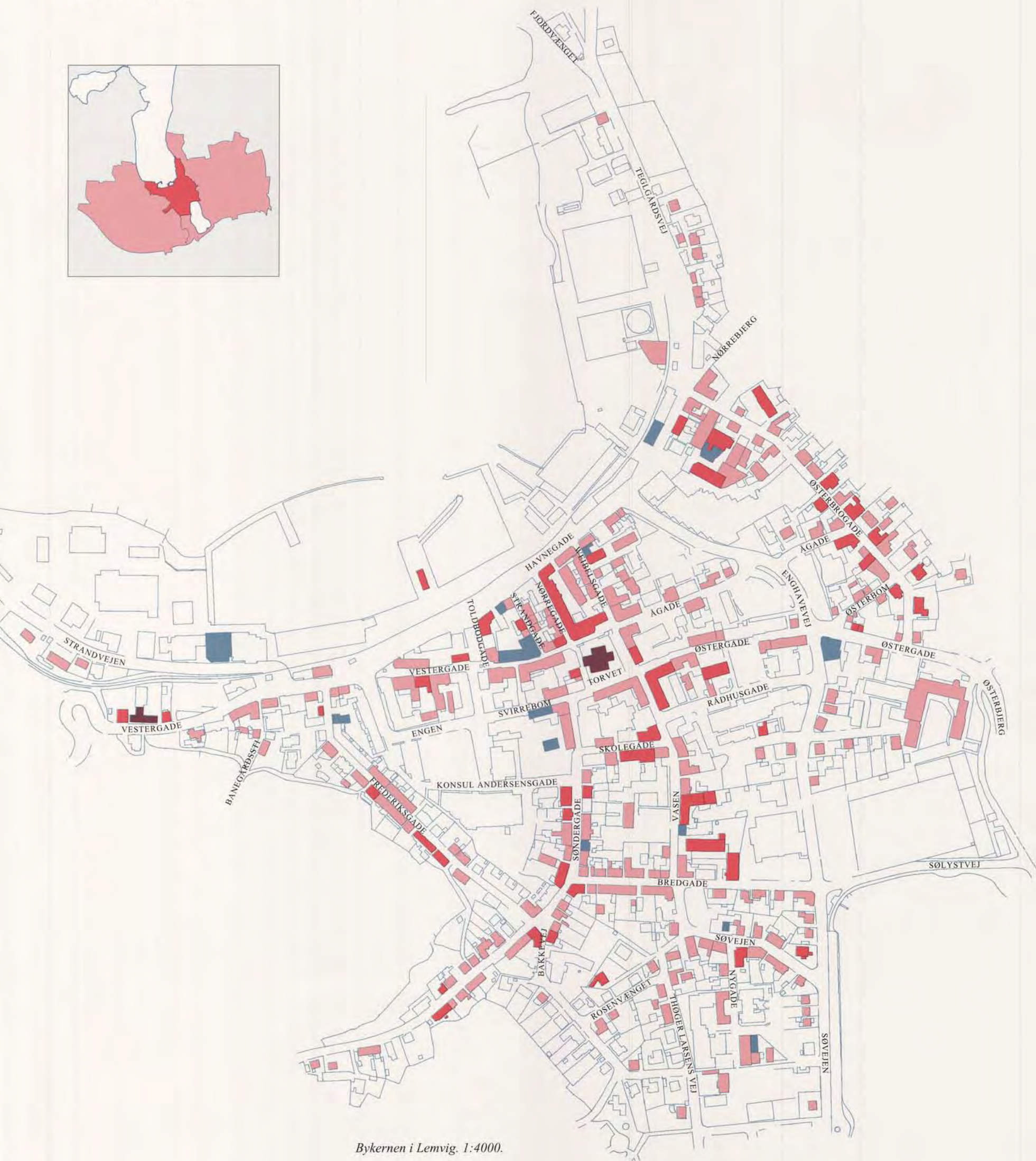
Frederiksgade 28, Lemvig, opført i slutningen af 1800-tallet som gadehus. Bygningen har bevaret sin hovedform, facadens fagopdeling og dekorationsdetaljer. Huset er forsynet med nyt stort udhængstag, der har ændret facadehøjden og skjult taggesimsen, ligesom tidligere flerrammede vinduer er udskiftet med storrudede vinduer, der virker fremmede for husets helhed.



Eksempel på bygning med lav bevaringsværdi:

Søvejen 3, Lemvig, opført i 1926 som fritliggende villa i samme stil som to nabogavlvillaer. Det tilbageværende saddeltag antyder, hvordan huset har set ud, før det i 1989 blev radikalt ændret som følge af en stor tilbygning. Ved udformningen af tilbygningen er der ikke taget hensyn til den oprindelige bygnings karakter, ligesom byggematerialerne ikke passer til det oprindelige hus.

Lemvig by



Bykernen i Lemvig. 1:4000.



Lemvigs vestlige bydel. 1:8000.



Lemvigs østlige bydel, 1:8000.

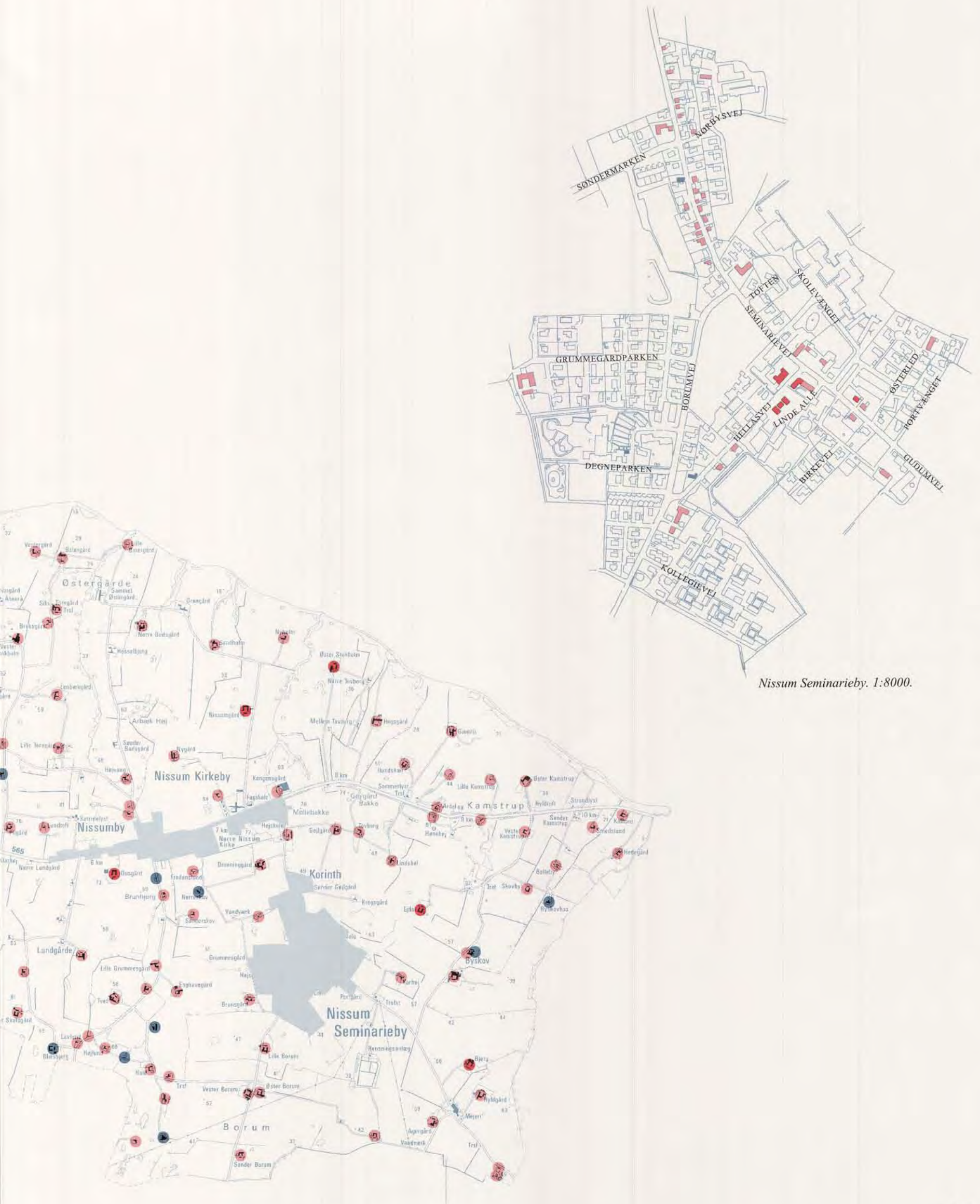
Lemvig, Nørlem og Nørre Nisum sogne



Nr. Nisum. 1:8000.



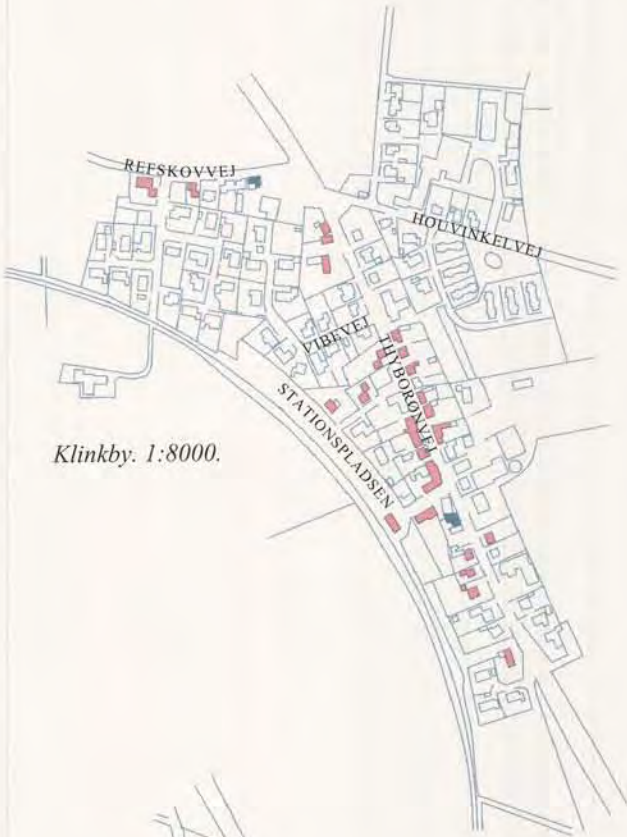
Lemvig, Nørlem og Nørre Nisum sogne. 1:30.000.



Hygum og Hove sogne



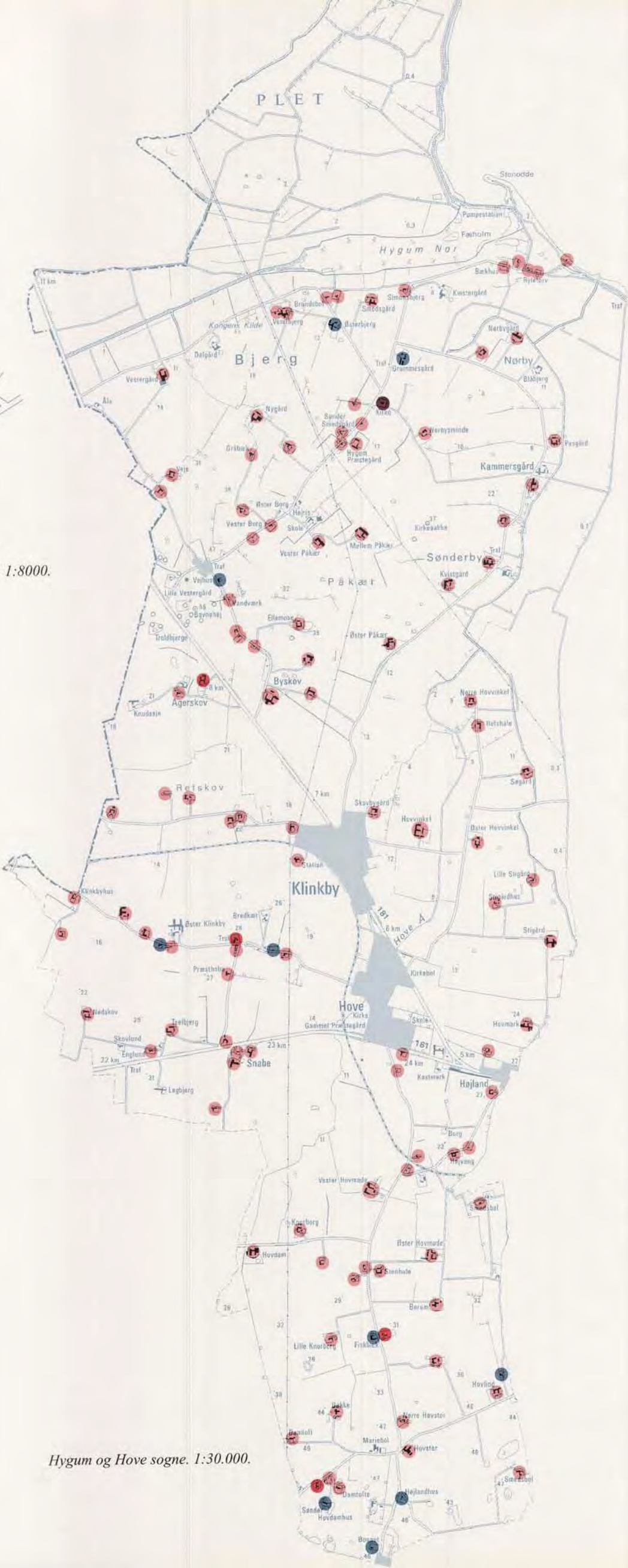
Ellemosevej. 1:8000.



Klinkby. 1:8000.



Hove. 1:8000.



Hygum og Hove sogn. 1:30.000.

Tørring og Heldum sogne



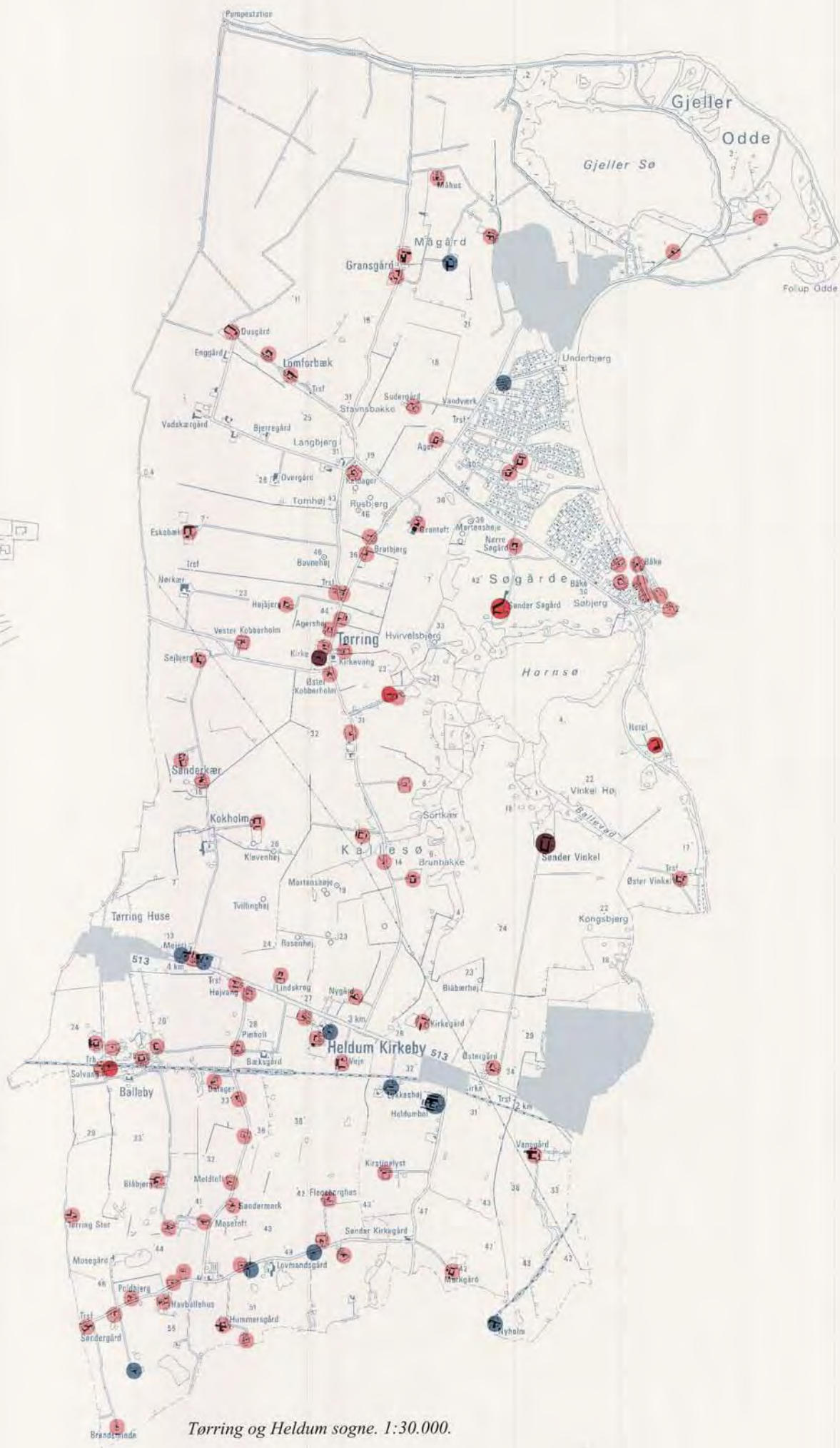
Gjeller Odde. 1:8000.



Tørringhuse. 1:8000.



Heldum Kirkeby. 1:8000.



Tørring og Heldum sogne. 1:30.000.

Vandborg og Ferring sogne



Strande. 1:8000.



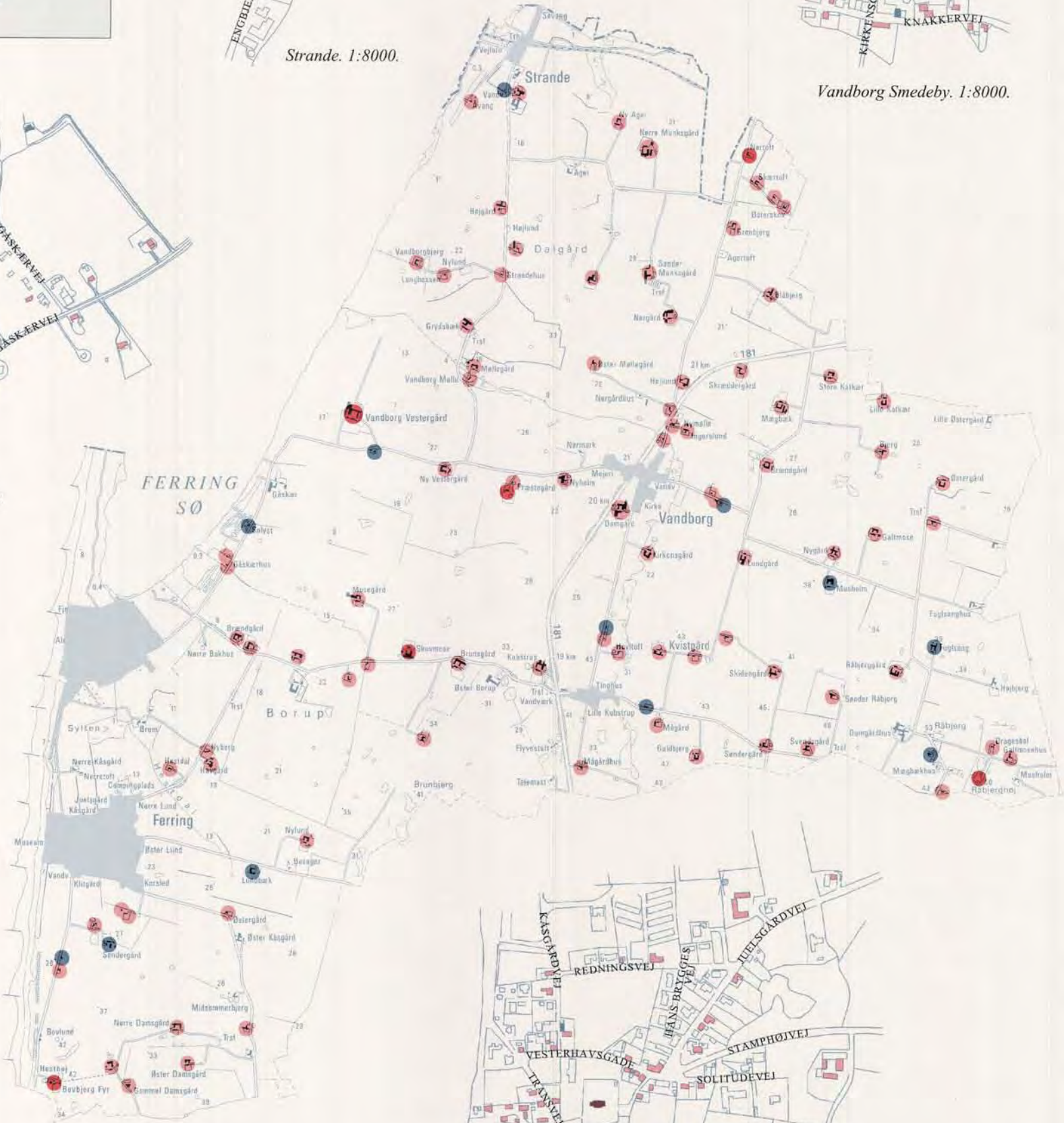
Vandborg. 1:8000.



Vandborg Smedeby. 1:8000.



Ferring Strand. 1:8000.

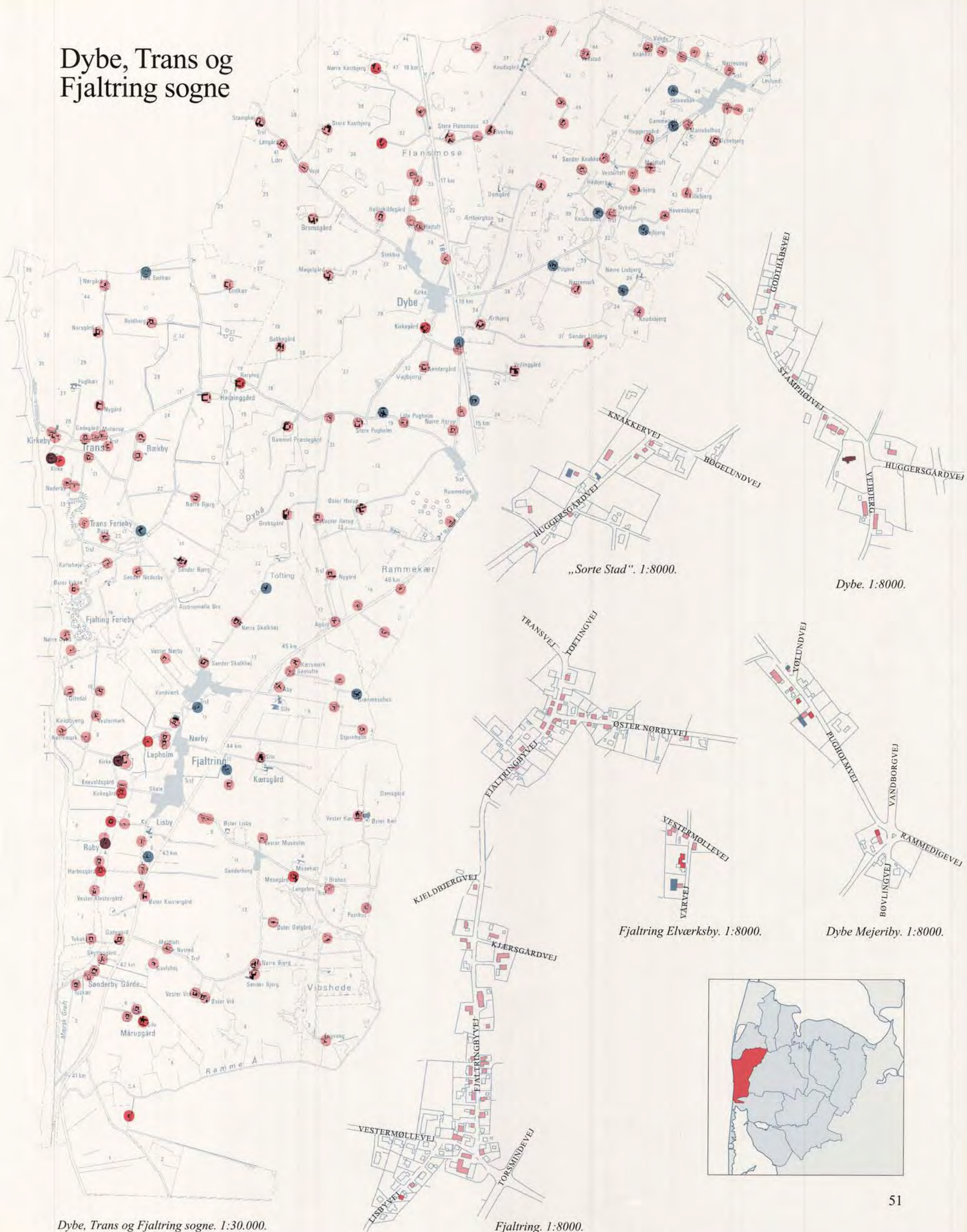


Ferring og Vandborg sogne. 1:30.000.



Ferring. 1:8000.

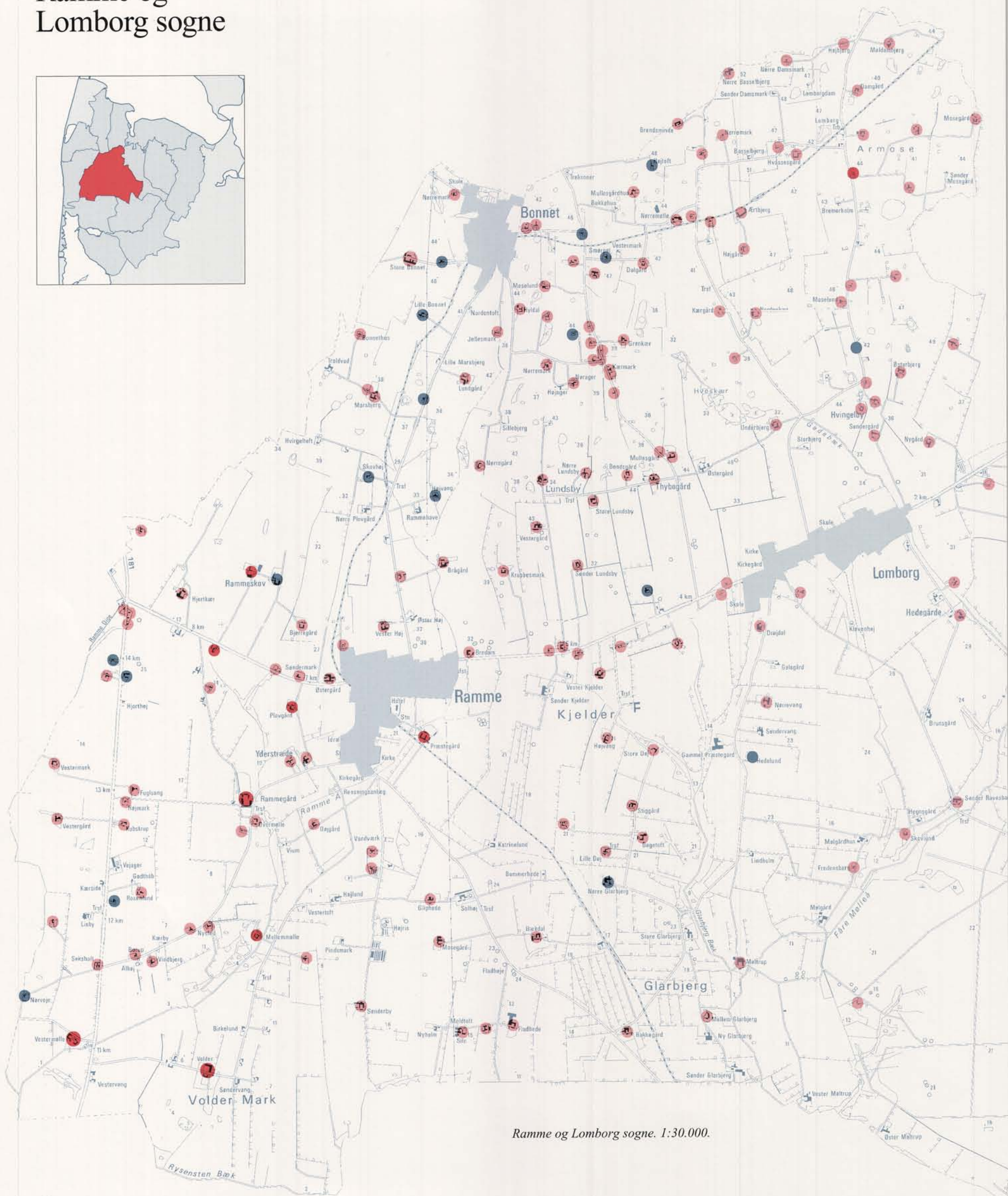
Dybe, Trans og Fjaltring sogne



Dybe, Trans og Fjaltring sogne. 1:30.000.

Fjaltring. 1:8000.

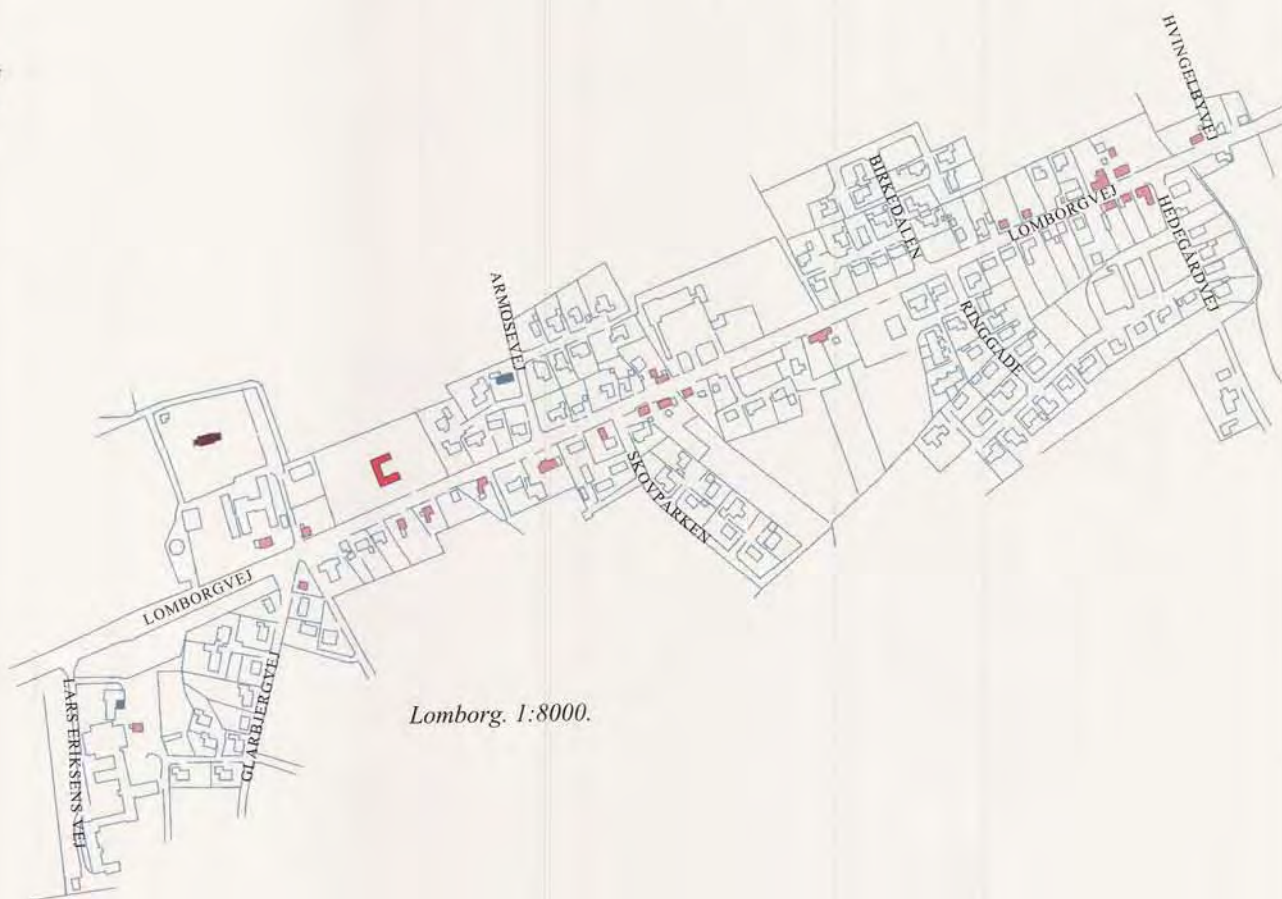
Ramme og Lomborg sogne



Ramme og Lomborg sogne. 1:30.000.



Bonnet. 1:8000.

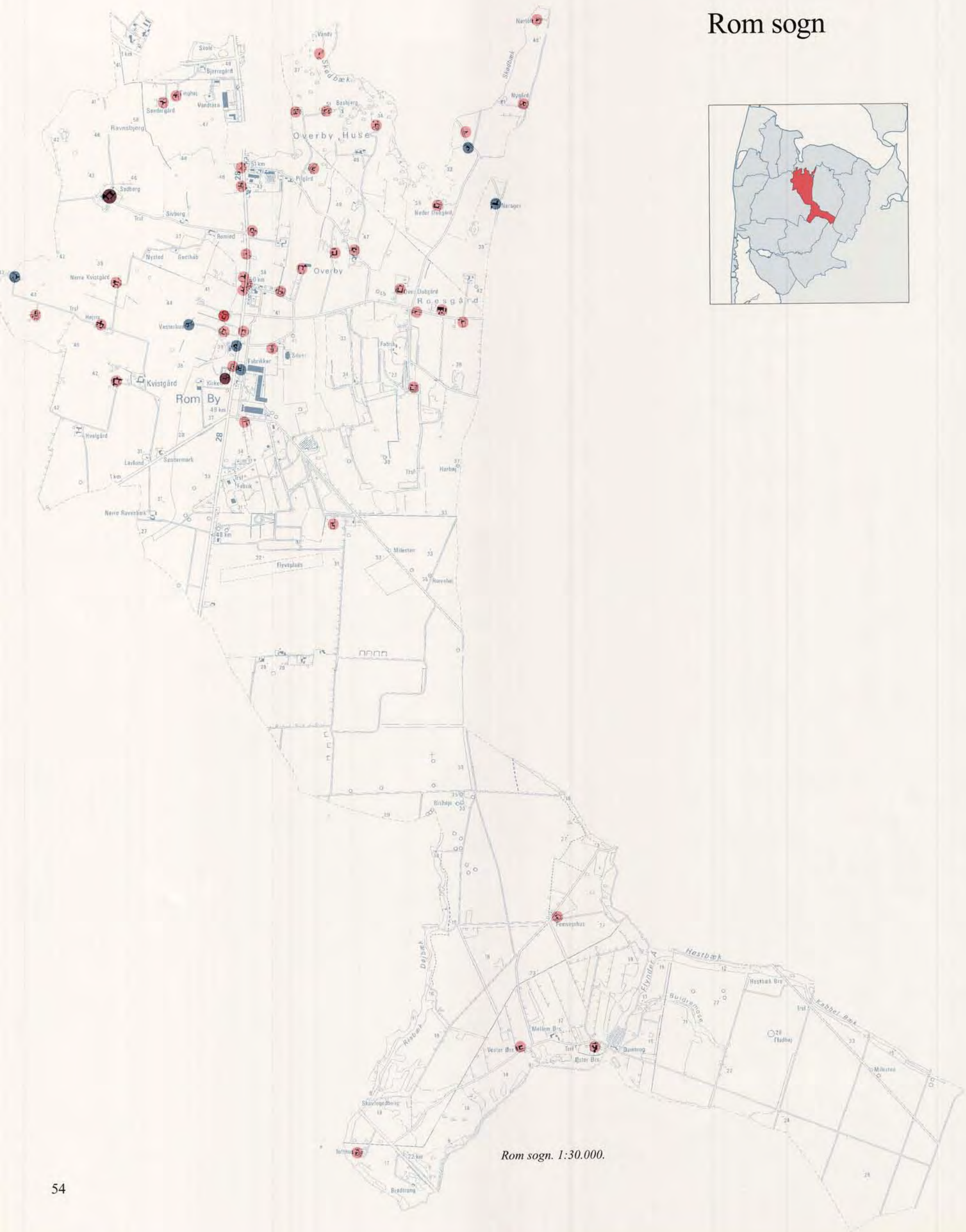


Lomborg. 1:8000.



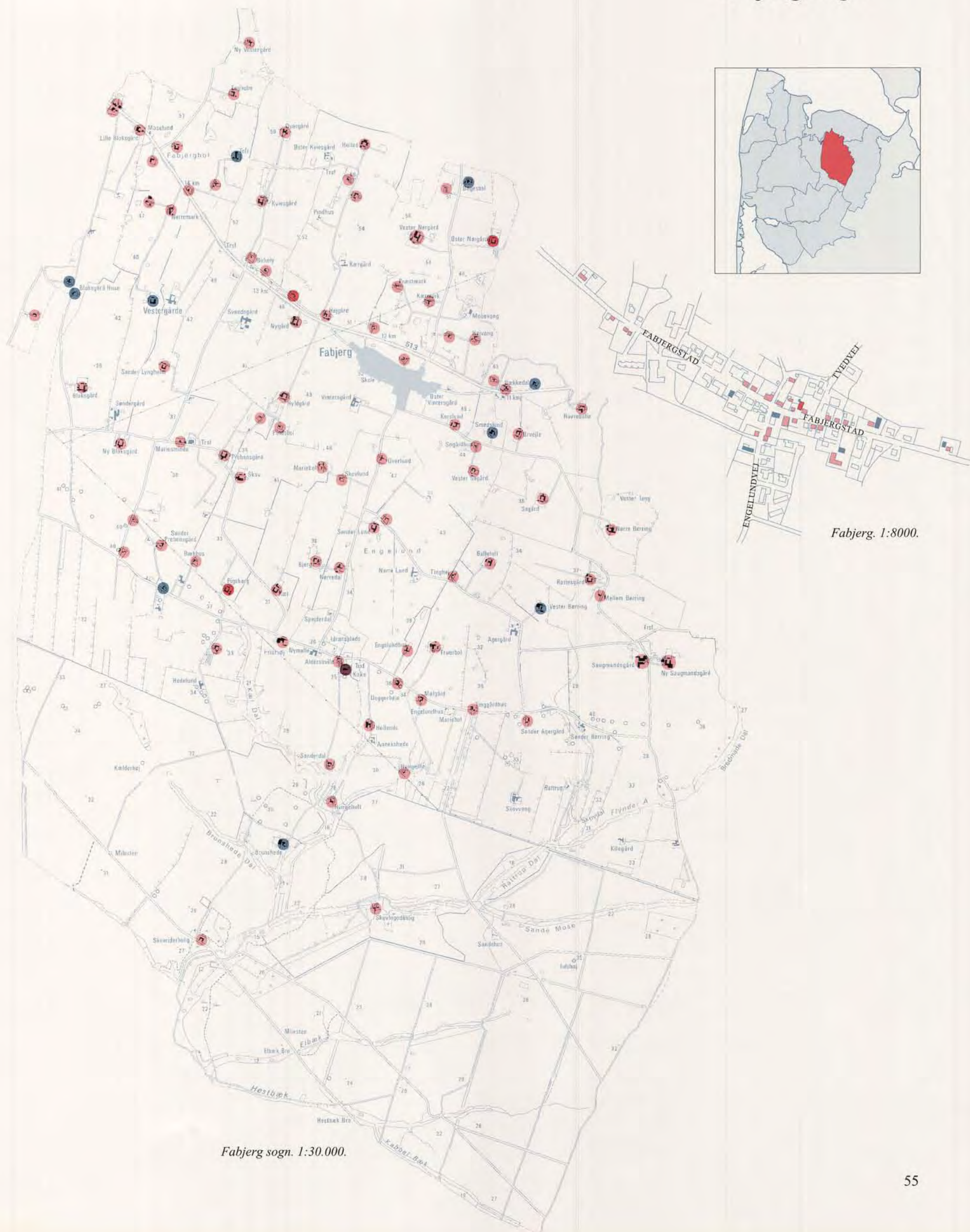
Ramme. 1:8000.

Rom sogn



Rom sogn. 1:30.000.

Fabjerg sogn



Fabjerg sogn. 1:30.000.

Fabjerg 1:8000.



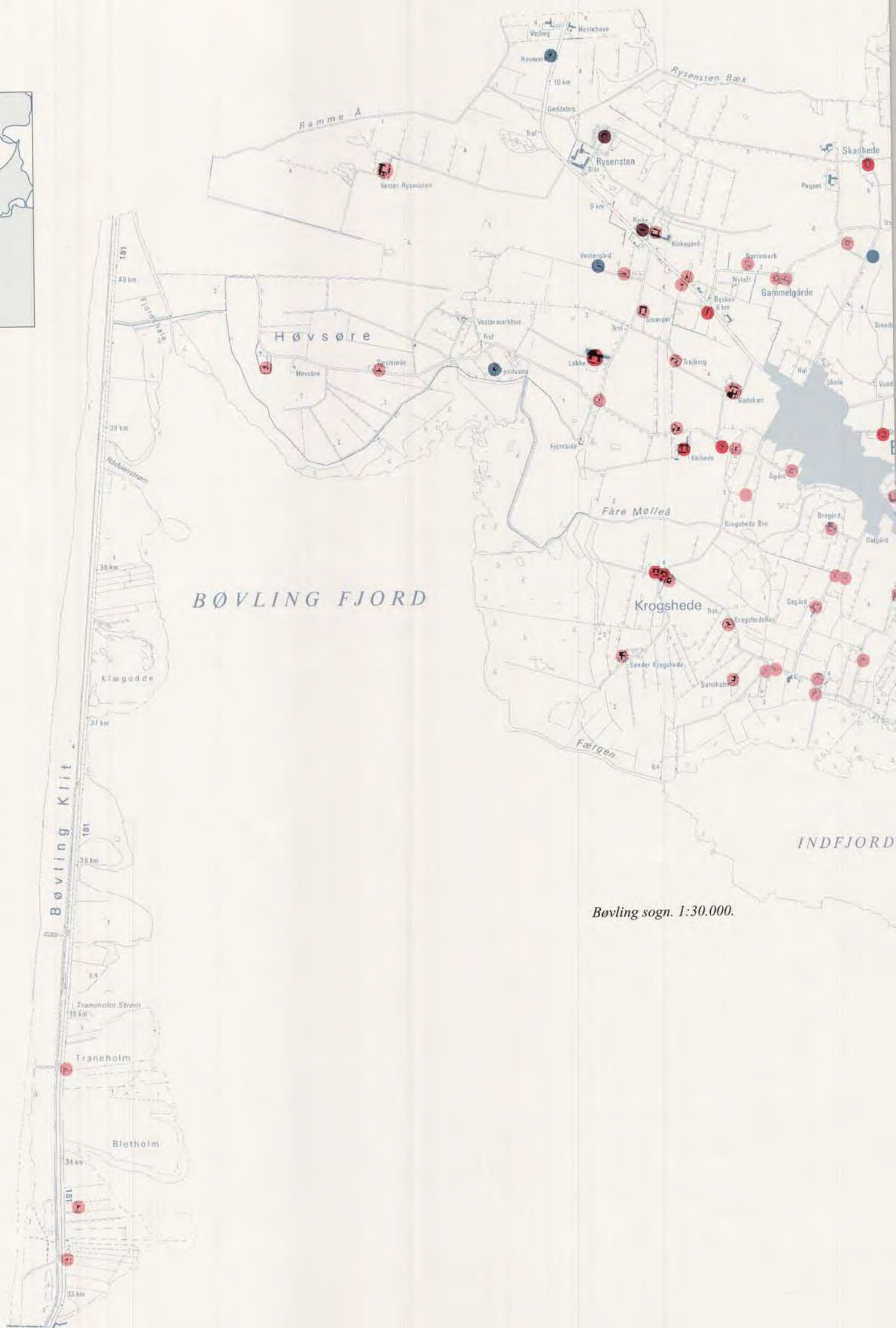
Paris. 1:8000.



Gudum sogn, sydlige del. 1:30.000.

Gl. Landevej-Hovedvejen, Klosterhede. 1:8000.

Bøvling sogn



Bøvling sogn. 1:30.000.

Flynder sogn



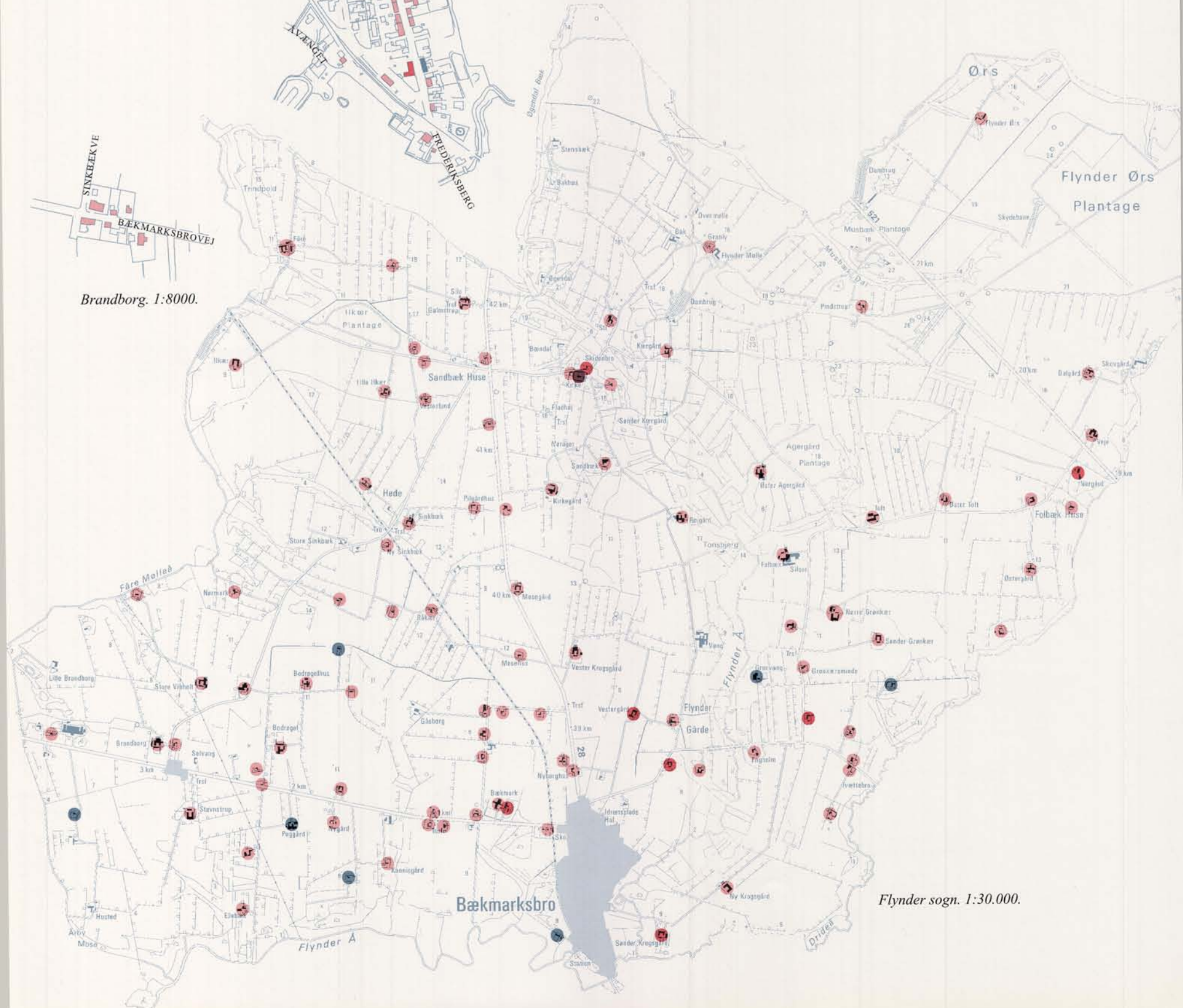
Bækmarksbro. 1:8.000.



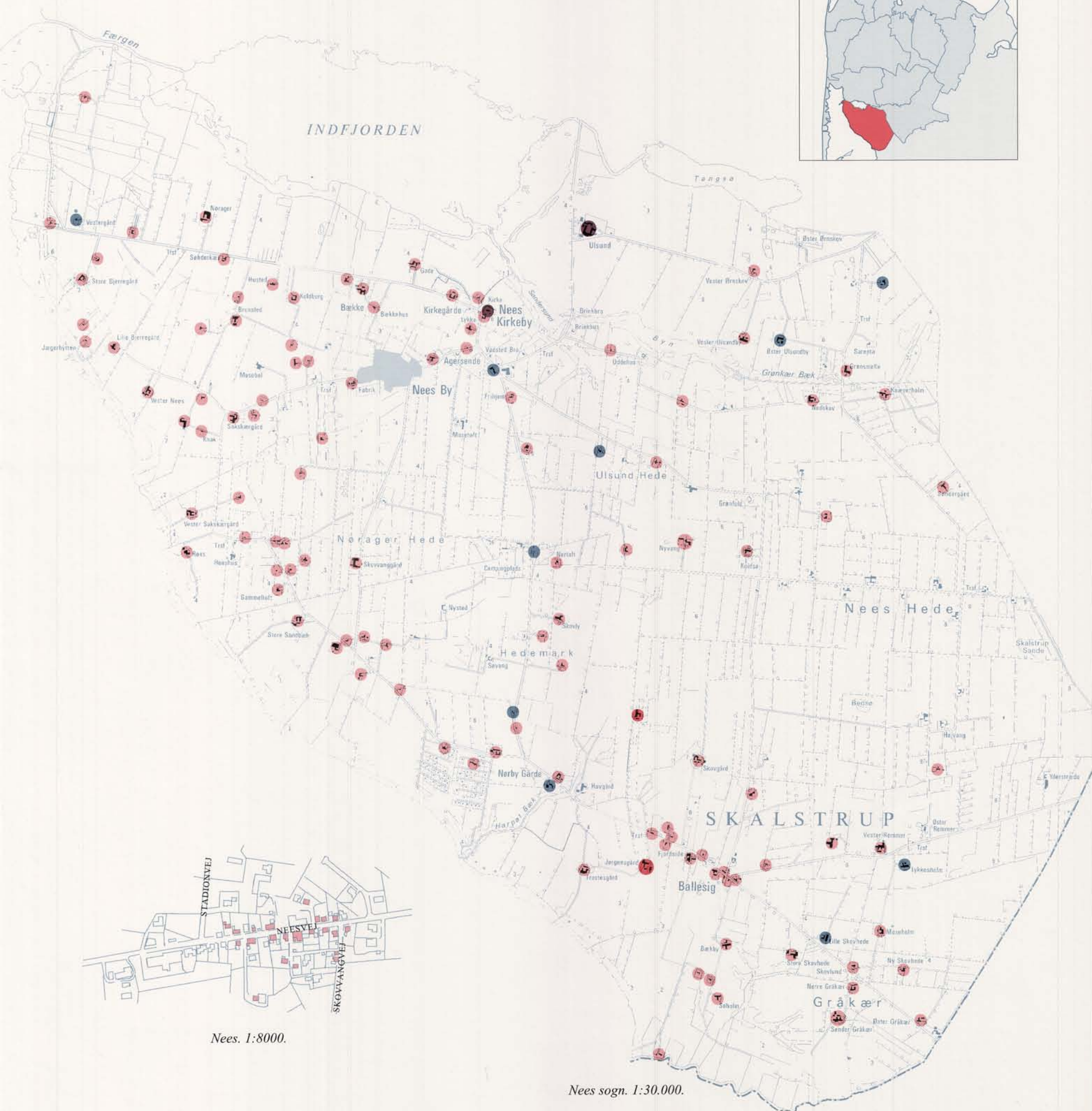
Brandborg. 1:8000.



Flynder sogn. 1:30.000.



Nees sogn



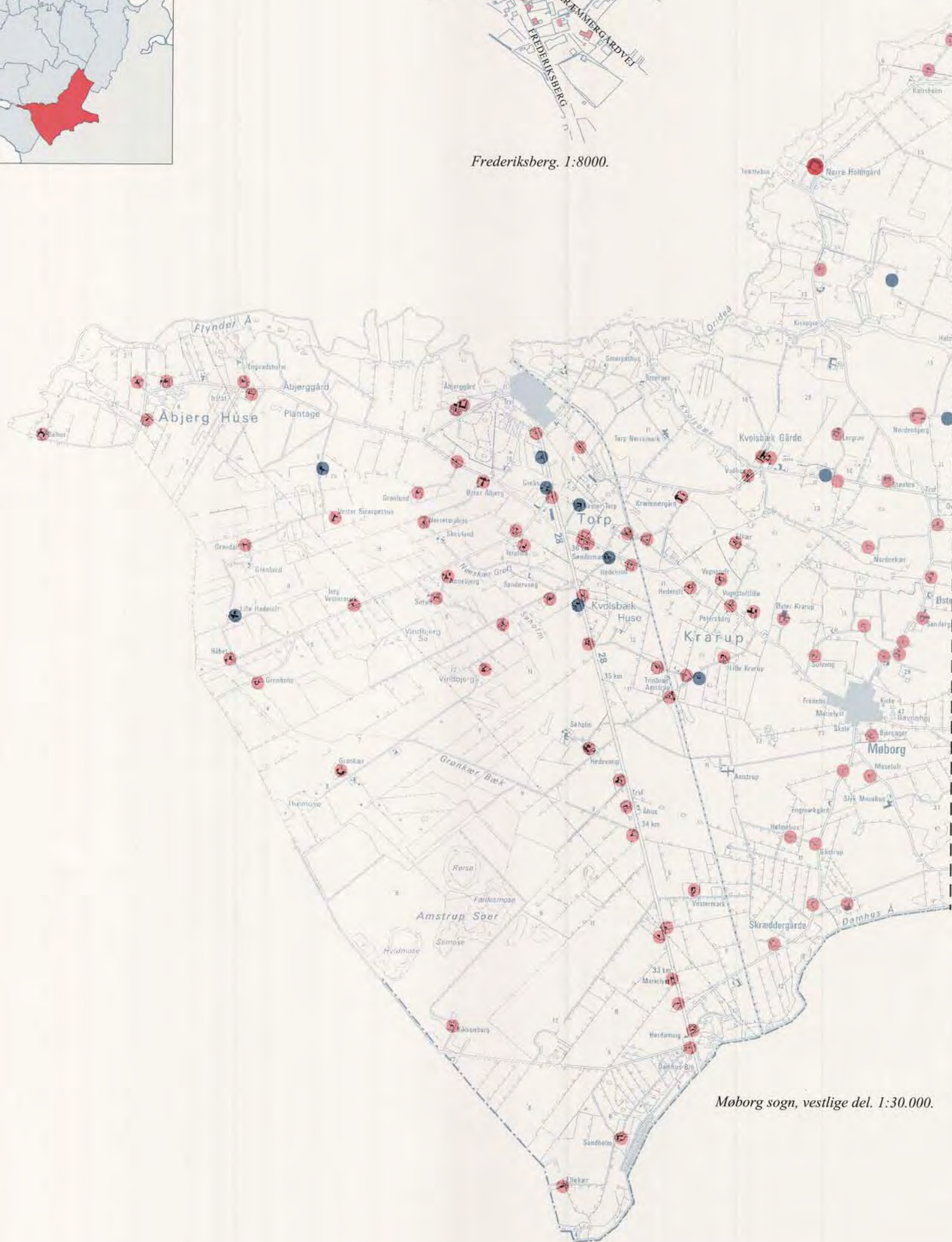
Nees. 1:8000.

Nees sogn. 1:30.000.

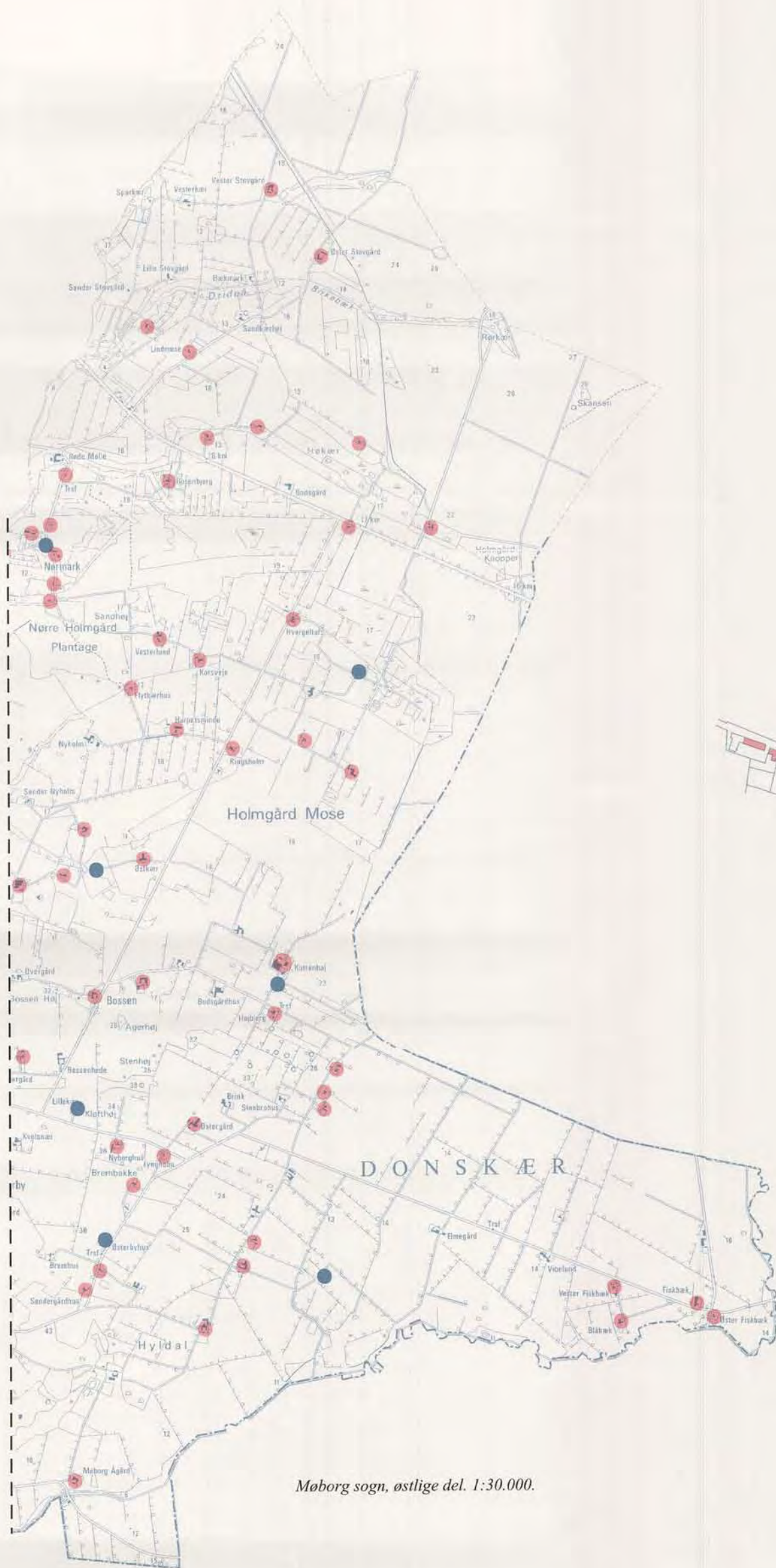
Møborg sogn



Frederiksberg. 1:8000.



Møborg sogn, vestlige del. 1:30.000.



Bevaringsplanlægning

Anvendelsen af bygningsregistreringen og atlasset

De principielle retningslinier for Lemvig Kommunes bevaringspolitik fastlægges af byrådet og beskrives i kommuneplanen, mens de detaljerede retningslinier for bevaringen af bygninger og bymiljøer fastlægges i lokalplaner.

Med den gennemførte registrering, hvis væsentligste resultater fremgår af dette atlas, er der nu tilvejebragt et fælles grundlag og udpeget bevaringsværdier i kommunen som helhed. Det giver anledning til at prioritere bevaringsindsatsen i den fremtidige planlægning med henblik på at sikre værdifulde bygninger og bymiljøer i byen såvel som på landet.

Atlasset og det udarbejdede kortlægnings- og registreringsmateriale sikrer ikke i sig selv, at værdierne bevares for eftertiden, men det repræsenterer et vigtigt grundlag for en helhedsvurdering af byernes og bygningernes arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter. Og det er samtidig et godt udgangspunkt for samarbejde og debat mellem husejere, borgere, foreninger og byråd om den fremtidige bevaring, og når der skal formuleres mål og idéer til kommune- og lokalplanlægningen.

Byråd, forvaltning og foreninger kan ikke alene sikre en øget bevaringsindsats og bedre bymiljøer. Successen afhænger i høj grad af den enkelte husejers eget initiativ, aktive indsats og forståelse, hvis de kulturhistoriske kvaliteter i bygninger og bymiljøer skal bevares og forbedres.

De arkitektoniske og kulturhistoriske seværdigheder skal nok blive bevaret, og nogle er allerede fredede. Lemvigs historiske bykerne, hvis grundstruktur har overlevet i flere hundrede år, vil givetvis også være sikret for eftertiden. Det er derfor vigtigt at henlede opmærksomheden på de bykvarterer, gadestrækninger, stationsbyer og landsbyer, som ligeledes indeholder mange arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter, men som er mindre fremtrædende og ofte overses.

Det gælder ligeledes den store gruppe af anonyme huse, som isoleret set ikke udviser særlige kvaliteter, men som ofte indgår i en bymæssig sammenhæng eller udtrykker lokale byggetraditioner af betydning for stedet. I mange tilfælde ligger husene i følsomme kulturlandskaber, hvor deres placering, udformning og indpasning er afgørende for, om de landskabelige kvaliteter bevares eller sættes over styr. Det er derfor vigtigt at henlede opmærksomheden på husenes og bydelenes samspil med de landskabelige omgivelser, når der bygges og planlægges for nye byområder.

Som resultatet af kortlægningen og registreringen kan følgegruppen pege på følgende områder eller emner, der er særlig vigtige for bevaringsplanlægningen i Lemvig Kommune:

Lemvig by

I bycentret i Lemvig er det især grænseområderne og bydelene omkring bykernen, som bør dyrkes for at fastholde og forbedre bydelenes arkitektoniske helhedspræg. Den klare struktur, der kendetegner den middelalderlige bykerne, savnes i de omkringliggende bykvarterer. Det gælder især områderne øst og syd for bykernen, hvor der er behov for nye arkitektoniske sammenhænge efter gennemførte gadegennembrud og anlæggelse af store åbne parkeringspladser.

Den middelalderlige bykerne er imidlertid også en følsom struktur, hvor selv små ændringer i byplanen tydeligt registreres. Det gælder blandt andet i de tilfælde, hvor huse nedrives og gamle gadestrækninger blotlægges, eller hvor nye huse ikke opføres i gadelinien.

Bykernens møde med havnen, vigen og søen er ligeledes vigtige områder, hvor der er behov for en sammenfattende planlægning, der kan sikre nye bykvaliteter i disse følsomme grænseområder mellem by og landskab.

Den gamle havnefront, der tidligere har givet byen en klar grænse og profil mod vigen, er forståelig og meningsfuld. Men med udvidelser af havneområdet ud i vigen og opførelsen af nye bygninger på havnen har de centrale byområder mistet nogle af sine kvaliteter, den umiddelbare og nære kontakt med vandet og udsigten over vigen. Havneområdet er et værdifuldt bynært område, både for havnen og byen, og en nærmere planlægning af bebyggelsens og anlæggenes placering og udformning kunne sikre nogle af kvaliteterne, men også her bør havnens funktioner og fremtidige rolle overvejes. Eksempelvis, om nogle af havneområderne med tiden kan frigives og anvendes til rekreative formål eller omdannes til nye bykvarterer, der kan give byen en ny klar profil mod vandsiden.

Ved nordenden af Lemvig Sø, hvor by og landskab mødes omkring en parkeringsplads, savnes ligeledes overvejelse om en ny bybebyggelse med arkitektoniske kvaliteter, der kan give byen et værdigt ansigt mod søen. På bakkeskræningerne omkring Lemvig, hvor det følsomme landskab tegner byen, bør fremtidig bebyggelse ligeledes nøje overvejes, således at byen fortsat vil være begunstiget af det storslåede landskab, der omgiver byen.

Landsbyerne

Alle egnens stationsbyer og landsbyer er forholdsvis nye byer, opstået i sidste halvdel af 1800-tallet og i tiden derefter. Byerne er enten opstået som stationsbyer eller dannet som karakteristiske knudepunktsbebyggelser ved strategiske vejkryds eller omkring fællesejede bygninger og servicefunktioner. Byerne er endvidere opstået i en periode, hvor husene blev opført tæt på gaden eller landevejen. Byernes arkitektoniske særpræg er derfor især knyttet til tætte husrækker langs vejene, stationsområderne og knudepunkterne. Disse kulturhistoriske og arkitektoniske forhold udgør væsentlige træk af byernes identitet og særpræg. Det er derfor vigtigt at være opmærksomme på disse forhold i den fortsatte byomdannelse og planlægning i stations- og landsbyerne.

Det åbne land

I det åbne land er det især landbrugets bygninger, der tegner sig i landskabet. Også her findes mange huse og gårdanlæg, der rummer bygningsmæssige værdier, og som udmærker sig ved deres beliggenhed i landskabet. Det gælder f.eks. ældre gårdrækker langs Rubyvej, omkring Flynder Å og Vestersø, hvor gårdplaceringerne i landskabet følger gamle bebyggelsestraditioner. Egnstypiske landskabstræk og klimapåvirkninger af bebyggelser og landskab er ligeledes en vigtig del af kulturmiljøet. I en tid med omstrukturering inden for landbruget, opprioritering af miljøet, stigende turisme og fokus på naturressourcerne, vil landområderne fortsat være under stor påvirkning. Her kan overvejelser og planlægning af det åbne lands fremtid være med til at sikre kulturhistoriske og landskabelige værdier under den fortsatte forvandling.

Bevaringsfond

I forbindelse med atlasudarbejdelsen har Lemvig Byråd og Skov- og Naturstyrelsen oprettet en bevaringsfond, der i en forsøgsperiode på et år har til formål at afprøve en fondskonstruktion, der forhåbentligt kommer til at danne grundlag for tilsvarende lokale bevaringsfonde i fremtidige atlaskommuner. Desuden er det formålet med bevaringsfonden at yde støtte til bevaringsarbejdet i kommunen. Bevaringsfondens midler administreres af et lokalt bevaringsråd, mens Lemvig Kommunes forvaltning varetager sekretariatsfunktionen.

På trods af bevaringsindsats og lokalplanlægning m.v. vil bebyggelserne stadigt forandres. Bevaringsarbejdet skal ikke standse udviklingen, men sikre, at den ikke styres af tilfældigheder og kortsigtede interesser. Det er følgegruppens håb, at atlasudgivelsen og registreringen af kommunens bevaringsværdier samt oprettelsen af bevaringsfonden vil styrke bevaringsindsatsen og inspirere til fortsættelse af bevaringsfonden udover forsøgsperioden.

Titel
Lemvig Kommuneatlas,
Bevaringsværdier i byer og bygninger 1996.

Udgivet af
Skov- og Naturstyrelsen, Bybevaringskontoret.

Redaktion
Arkitekt Alvaro Ferreira.

Tekst
Arkitektfirmaet H. Thule Hansen MAA
ved arkitekt H. Thule Hansen, siderne 1-7 og
14-64, Museumsinspektør Ellen Damgaard,
Lemvig Museum, siderne 8-13.

Illustrationer
Arkitektfirmaet H. Thule Hansen MAA.

Fotos
Hvor andet ikke er oplyst, er fotografierne taget
af Arkitektfirmaet H. Thule Hansen MAA.

Layout og korttegning
Bysted Design A/S
Truels Kort

Bygningsregistrering
Lemvig Kommune ved arkitekterne m.a.a.
Flemming Lefèvre Pedersen, Preben Hansen,
Anker Ravn Knudsen, Helle Lomborg Truelsen,
Charlotte Donsig og Anne Wegener.

Tryk
Repro & Tryk, Skive.

Oplag
1000 eksemplarer, 1. oplag.

Tilladelser
Udsnit af kort, hvortil Kort- og Matrikel-
styrelsen har ophavsret, er gengivet med
styrelsens tilladelse (G.3-94).

Udsnit af kort på siderne 18-24, 27-35, 43-45
samt udsnit af kort i 1:8000 på siderne 46-63 er
gengivet med tilladelse fra Naturgas Midt-Nord.

Henvendelse angående publikationen
Skov- og Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø
Telefon 39 47 20 00

Distribution af publikationen
Byggecentrum Boghandel
Dr. Neergaards Vej 15
2970 Hørsholm
Telefon 45 76 73 73
ISBN 87-7279-025-3
Publikationen kan citeres med kildeangivelse.
OKTOBER 1996.

Tidligere udgivelser i denne serie
Sjælland med omliggende øer og Bornholm
Fladså 1991
Frederiksberg 1994
Holbæk 1993
København Amager 1992 (Bydelsatlas)
København Bispebjerg 1991 (Bydelsatlas)
København Brønshøj-Husum 1995 (Bydels-
atlas)
København Kongens Enghave 1993 (Bydels-
atlas)
København Valby 1994 (Bydelsatlas)
København Vanløse 1995 (Bydelsatlas)
København Vesterbro 1991 (Bydelsatlas),
2. oplag
København Østerbro 1992 (Bydelsatlas),
udsolgt
Nakskov 1990
Nykøbing Falster 1993
Nysted 1993
Næstved 1991
Præstø 1991
Roskilde 1990
Rødovre 1991
Rønne 1990
Skælskør 1994
Suså 1990
Søllerød 1993, 2. oplag
Vordingborg 1995

Fyn med omliggende øer
Bogense 1990
Faaborg 1992
Middelfart 1993
Nyborg 1994

Jylland med omliggende øer
Brande 1992
Christiansfeld 1992
Esbjerg 1992
Fredericia 1995
Gråsten 1992
Grenaa 1995
Haderslev 1991
Herning 1992
Horsens 1991
Kolding 1991
Mariager 1994
Nordborg 1991
Ribe 1990
Ringkøbing 1993
Samsø 1990
Sindal 1991
Skive 1995
Sønderborg 1990
Tønder 1993
Varde 1992
Viborg 1990
Aabenraa 1991
Aalborg Nord 1994
Aalborg Syd 1994

Alle atlas kan bestilles i boghandel eller hos:
Byggecentrum Boghandel
Dr. Neergaards Vej 15
2970 Hørsholm
Telefon 45 76 73 73

Information om bygningsbevaring
Som led i Skov- og Naturstyrelsens information
om bygningsbevaring og vedligeholdelse af
fredede og bevaringsværdige ejendomme er der
udarbejdet en række informationsblade om af-
grænsede emner.
Eksempelvis et om mørtel, et om reparation af
vinduer, et om vedligeholdelse af bindingsværk,
et om stråtage, et om udskiftning af skorstenspi-
ber, etc.
Skov- og Naturstyrelsens informationsblade om
bygningsbevaring kan fås på to måder. Enten
enkeltvis gratis hos den kommunale tekniske
forvaltning eller hos Byggecentrum Boghandel.

Distribution
Byggecentrum Boghandel
Dr. Neergaards Vej 15
2970 Hørsholm
Telefon 45 76 73 73

Litteraturliste
Boligselskabet af 1945. Lemvig. 1995.
Knud Bistrup: Portræt af Lemvig. 1972.
Ellen Damgaard og Jens Clemmensen:
Lemvig, Arkitek Lokalguide. Dansk
Byplanlaboratorium. København. 1981.

Ellen Damgaard: En byvandring i
Lemvig købstad. 1983.
Ellen Damgaard: Lemvig, langt væk? –
Fra hvad. Lemvig. 1991.

Ellen Damgaard: Et landskab fortæller
kulturhistorie. Om museernes oplæg til
amtets fredningsplan. FRAM (Fra
Ringkøbing Amts Museer). 1982.
Ellen Damgaard: Lemvigernes by.
FRAM (Fra Ringkøbing Amts Museer).
1994.

Peter Dragsbo og Kim Clausen:
Stationsbyundersøgelserne. Arbejdet i
Ribe og Ringkøbing amter. FRAM (Fra
Ringkøbing Amts Museer). 1982.
Chr. Møller Hansen: Købmandsslægten
Andrup i Lemvig. Lemvig. 1947.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper.
1964.

Her er det vi bor (udsendt i anledning af
A/S Nordvestbanks 100-års jubilæum).
1974.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt
(udg.): Hardsyssel Årbog. 1971, 1982,
1984, 1986 og 1994.

J. Søndergaard Jacobsen: By og Borger.
1957.

J. Søndergaard Jacobsen: Lemvig
Købstads Historie. 1969.

„Lemvigeren“ 1941-49 (udg. af
Hjemstavnsforeningen Lemvigeren,
Kbhvn.).

Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen,
udg.: Om byggeskik og vedligeholdelse,
2. opl. 1984.

Museumsrådet i Ringkøbing Amt og
Ringkøbing Amtskommune: Guide til
oplevelser i Ringkøbing Amt. Historie,
Kultur, Natur. 1993.

Ejnar G. Pedersen: Hærvej og Hedevej i
Hardsyssel. 1986.

Bent Rygind og Gregers A. Jensen (red.):
Danmark, Gylkendals Egnsbeskrivelse,
Bind 10, Vestjylland med nordlige
Vadehav. 1973.

Skatte- og Adressebøger fra 1930'erne og
1940'erne.

Axel Steensberg: Den danske
bondegaard. 1974.

Axel Steensberg, 2. udg. 1962 ved D.
Yde Andersen: Gamle Danske Bønder-
gårde.

Niels Peter Stilling: De nye byer.
Stationsbyernes befolkningsforhold og
funktion. 1987.

P. Thomassen: Med Lemvigbanen
gennem 100 år. 1979.

J.P. Trap: Danmark. 1.-5. udg.

Børge Winberg, Erling Helbech Hansen
og Palle Bang (red.): Lemvig som
Købstad gennem 400 år. 1945.

H. Zangenberg, red. Henrik Ingemann
1982: Danske Bøndergårde.

Litteratur om bybevaring
Bedre Byrum, Jan Gehl m.fl., Dansk
Byplanlaboratoriums Skriftserie nr.40.
1991.
Bedre Renoveringsskik, Byggestyrelsen,
Boligstyrelsen og Energiministeriet.
Byarkitektur i kommunens planlægning,
Statens Byggeforskningsinstitut. 1991.
Byens træk. Om by- og bygningsbeva-
ringssystemet SAVE, Miljøministeriet.
1992.

Signaturforklaring

Bevaringsværdige sammenhænge
side 14-35

-  *Dominerende bygningsværk*
-  *Markant rumskabende bebyggelse*
-  *Højdekurver, 2,5 m*
-  *Sigtelinie*
-  *Udsigt*
-  *Enkelttræ/Trærække*
-  *Skov/Plantage/Krat*
-  *Vej/Gade/Plads*
-  *Jernbane*
-  *Vand*

Bygningers bevaringsværdier
side 42-63

-  *Fredet bygning/Kirke*
-  *Høj bevaringsværdi*
-  *Middel bevaringsværdi*
-  *Lav bevaringsværdi*

*Der er i dette atlas foretaget to slags vurderinger, som er
uafhængige af hinanden. De to vurderinger giver derfor
ikke altid det samme resultat, når man ser på den enkelte
bygning.*

*Den ene vurdering vedrører de bevaringsværdige
sammenhænge. Den omfatter det samlede bymiljø eller
forhold i en bebyggelse. Den anden vurdering vedrører de
enkelte bygninger. I begge vurderinger benyttes to røde
farver, en lys og en mørk.*

*Bygninger, der er dominerende eller markante set som led
i en bevaringsværdig sammenhæng, er ikke nødvendigvis
bevaringsværdige i sig selv. Man vil derfor kunne finde
bygninger, der fremhæves med rødt i en bevaringsværdig
sammenhæng, men som ikke er det i enkeltbygning-
registreringen. Det omvendte forhold vil også kunne
forekomme.*

Skov- og Naturstyrelsen og Lemvig Kommune har kortlagt kommunens bevaringsværdige bymiljøer og bygninger. Resultaterne præsenteres i dette atlas. Samtidig skitseres de bevaringsværdige miljøers topografiske, historiske og arkitektoniske kvaliteter.