

Lemvig kommune

Forundersøgelse



Lemvig Kommune

Teknisk Forvaltning

Rådhusgade 2, 7620 Lemvig

Tlf. *99 63 12 00

Kortlægning og registrering af bevaringsværdier i byer og bygninger. Den 12.12.1995.

Forsidefoto: Bovbjerg Fyr, opført 1877.

Lemvig kommune

Forundersøgelse

Indholdsfortegnelse	side
Bebyggelse og landskab	1
Landskabets hovedtræk	1
Landskabsforvandlinger	2
Bebyggelsens placering i landskabet	3
Veje	4
Jernbaner, stationer og trinbræt	4
Byhistoriske hovedtræk i Lemvig by	6
Det middelalderlige Lemvig	6
Byens brand og genopbygning 1684	8
Lemvig i 1700-årene	8
Handel og søfart i 1800-årene	10
Jernbanen 1879	11
Byen vokser	13
Villa med udsigt	14
Boligblok eller eget hus	15
Centerby	17
Bevaringsværdige sammenhænge i Lemvig by	18
Dominerende træk	18
Byen og landskabet	18
Byen og vigen	18
Byen og søen	18
Bebyggelsesmønstre	19
Den ældste bydel	19
Stationsbykvarteret	19
Villaer med udsigt	20
Skrænten	20
Fjordvænget-Teglårdsvej	21
Rumlige udsnit og dele	22
Torvet	22
Havnefronten	22
Søndergade	23
Frederiksgade	23
Voldgade	24
Teglårdsbakken-Udsigten	24
Vasen, Søvejen og Bredgade	25
Sølystvej	25

Landbebyggelsen	26
Landsbytyper	27
Nr. Nisum	29
Nisum Seminarieby	30
Gudum og Gudumbro	31
Fabjerg	31
Klinkby	32
Hove	32
Tørringhuse	32
Balleby	32
Vandborg	33
Strande	33
Ferring	34
Dybe	34
Bonnet	35
Ramme	35
Lomborg	36
Fjaltring	37
Bøvlingbjerg	38
Nees By	39
Bækmarksbro	39
Fåre	40
Møborg	40
Byggeskik i Lemvig by	41
Byggeskik på landet	44
Bygmestre og arkitekter	46
Registreringsområder	48
Litteraturliste	48
Bevaringsværdige sammenhænge	51

Forundersøgelsen er et led i kortlægning og registrering af bevaringsværdier i byer og bygninger efter Skov- og Naturstyrelsens bevaringssystem SAVE.

Forundersøgelsen er udarbejdet af Arkitektfirmaet H. Thule Hansen MAA, Århus. Afsnittet "Byhistoriske hovedtræk i Lemvig by" er skrevet af Ellen Damgaard. Den 12.12.1995.

Følgegruppen, som har medvirket ved forundersøgelsen, bestod af følgende medlemmer:

Otto Schumann og Marie Poulsen, Lemvig Byråd; Preben Andersen og Merete Nørby, Lemvig kommune; Ellen Damgaard, Lemvig Museum; Jan Michel, Sogneforeningerne; Elly Nielsen, Turist- og Handelsstandsforeningen; Niels Kristoffer Nielsen, Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur; H. Thule Hansen, Arkitektfirmaet H. Thule Hansen MAA; Alvaro Ferreira, Skov- og Naturstyrelsen. Endvidere har Gregers Algreen-Ussing, Skov- og Naturstyrelsen, fulgt arbejdet i følgegruppen, ligesom Flemming Lefèvre Pedersen har deltaget i følgegruppens møder som repræsentant for registratorerne.



Geomorfologisk kort

— — Kommunegrænse

Bebyggelse og landskab

Landskabets hovedtræk

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, hvor horisonten går i et med landskabet. Kontrasten mellem de bare kystnære egne, hvor alt opragende er synligt, til en sydøstegn, hvor nord-sydgående nåletræshegn opdeler landskabet og standser udsynet. Og langs kysten afveksler klitter og stejle klintkyster med tanger og lavtliggende marint forland.

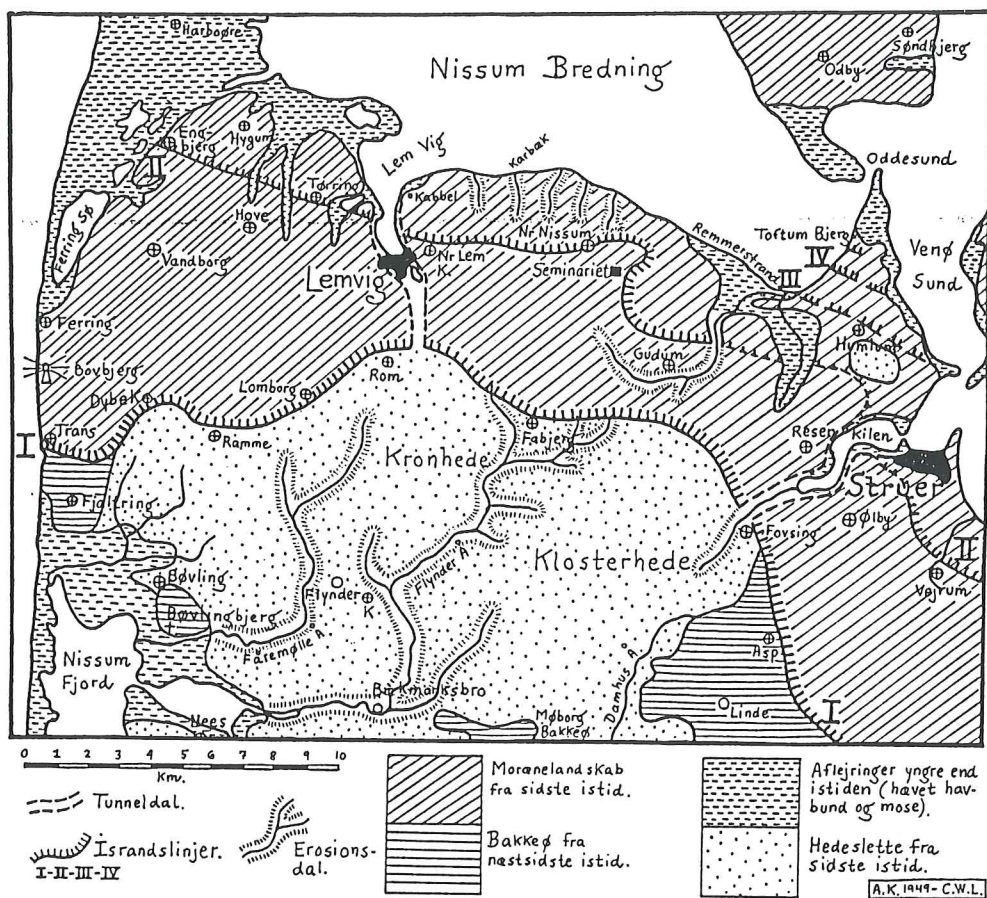
Landskabsformerne inde i landet er i hovedtrækkene dannet for 12-15000 år siden under den sidste istid, hvor isen standsede sin fremrykning her midt i kommunen. Isranden strakte sig omtrent øst-vest fra Trans over Rom til Skodborg Huse og påvirkede landskabsdannelsen. Fra isens hovedopholdslinie strømmede smeltevandet sydpå og aflejrede sand og grus mellem bakkepartierne fra forrige istid. Efter afsmeltningen lå de flade sandede hedesletter tilbage, og kun et par enkelte bakkeøer ved Møborg og Bøvlingbjerg ragede op i landskabet, mens bakkeølandskabet omkring Fjaltring går i et med morænelandet mod nord.

Langs isranden og under isen mod nord var påvirkningerne enorme som følge af isens bevægelser og afsmeltning. Store morænemasser blev flyttet rundt og aflejret i dette randområde, der i dag fremtræder som et afvekslende kuperet og furet morænelandskab. Og her ligger det mest markante dalstrøg, som er blevet hjemsted for Lemvig by. Det er en gletchererosionsdal, der i den sydlige og smalle ende fortsætter i en såkaldt tunneldal, dannet af en smeltevandsflod, der er presset frem under isens vægt.

Øst for Lemvig er det et højtliggende bakkedrag, der tegner landskabet, mens landskabet nordvest for Lemvig er opdelt i to store bakkeknuder, Hygum- og Tørring-området. I bæltet syd for disse nordlige bakkedrag er landskabet småkuperet med talrige småsøer i lavningerne, især i egne omkring Fabjerg og Bonnet.

Kystlandskaberne repræsenterer andre vigtige elementer i den afvekslende natur. Efter isens tilbagetrækning fortsatte Vesterhavet med at omforme kystlandskabet. Gennem årtusinder har bølgekraften nedbrudt de kystnære bakkepartier og ædt sig længere og længere ind i landet, førend de menneskeskabte høfder fik standset den vedholdende nedbrydning. 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 danner marint forland. Et godt eksempel på en udligningskyst, hvor balancen mellem nedbrydning og aflejring tegner sig i kystlinien.

Andre steder langs kysten dannede sandaflejringerne tanger, der beskyttede det lavtliggende bagland, dens fjorde og søer. Nissum Fjord er



Geologisk Kort over Lemvig-Eggen v. Alex Koch og C. W. Lebbahn.

egnens største sø, hvor den naturskabte tange Bøvling Klit langs kysten er forstærket med kunstige diger og klitdannelser, der stabiliserer kystlinien ligesom høfderne længere nordpå. 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 Vesterhavet.

Et andet markant landskab, der afgrænser kommunen mod nord, er Limfjorden, et storslået og varieret fjordlandskab, hvor stejle furede moræneskrænter og klinger tegner sig langs fjorden. Også her har aflejringer dannet fladt forland og tanger, der har spillet en stor rolle under landskabets bestandige forandring. Nord for Lemvig danner Gjeller Odden en karakteristisk landtange omkring strandsøen Gjeller Sø. Odden, der strækker sig fra forlandet og østpå virker som en skærmende mole, der beskytter Lem Vig mod høj søgang.

Isens hovedopholdslinie, hvor morænemasserne blev presset op dannede randmoræner, blev også vandskel, hvorfra vandet stømmede mod syd og mod nord, efter isens tilbagetrækning. Nogle steder har vandløbserosion dannet større dalstrøg omkring vandløbene, der skærer sig ned i hedesletten som brede flodlejer. Især omkring Flynder Å, Drideå, og på nogle strækninger af Fåre Mølleå og Glarbjerg Bæk danner disse dalstrøg med engdrag en stor kontrast til det flade slettelandskab. I bakkelandet mod nord er de dybe dalstrøg omkring Klostermølle Å og Faldå de mest markante dallandskaber, især syd for Gudum, hvor stejle terrasserede dalskrænter danner en usædvanlig landskabelig ramme omkring det lange dalstrøg.

Landskabsforvandlinger

Ud over naturens kræfter har menneskenes foretagsomhed også føjet nye kapitler til den fortsatte landskabsforvandling. I oldtiden var hele landet skovdækket, men med opdyrkning og træhugst til brændsel og husbygning svandt skovene langsomt ind i tiden fra bronzealderen til vikingetiden.

I mange århundreder frem til sidste halvdel af 1800-tallet var landskabet på Lemvigegnen bart og blottet for skove. På de gode jorder på morænebakkelandet var der græsning og kornmarker med foderafgrøder som byg og havre. På hedesletteren mod syd bredte lyngen sig, så langt øjet rakte. Ud over lyngen var der kun sparsom og hårdfør vegetation, bøjet af Vestenvinden. Op gennem 1800-tallet svandt lyngheden ind i takt med opdyrkningen, og lyngens brune tæppe, der havde præget den magre del af egnen i århundreder, blev efterhånden afløst af grønne marker.

Efter krigen i 1864 intensiveredes opdyrkningen af heden og samtidigt var "plantésagen" ved at brede sig på egnen. Mens folkeejede plantager skød op i andre hedeegne, var det staten, der stod for den første større skovrejsning på Lemvigegnen. I 1880-90 opkøbte staten store landområder og begyndte anlæggelsen af de store Klosterhede Plantage og Kronhede Plantage for at råde bod på skovfattigdommen og støtte egnsudviklingen. Det var især nåletræer, der blev grundstammen i disse skove,



Videnskabernes Selskabs kort fra år 1800.

— — Kommunegrænse

da klimaet og boniteten ikke blev anset for at være egnet til løvskove og flersidigt skovbrug. Udvidelsen af plantagerne, som i dag udgør omkring 6.500 ha, er fortsat helt frem til nutiden, hvor 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 sandflugt og forbedre udbyttet. Med endeløse nord-sydgående rækker af nåletræer blev det åbne landskab med det lange udsyn opdelt i marker, hvor øjet kun rakte til det nærmeste hegn. På de gode jorder, hvor der ikke kom læhegn, har landskabet stadig bevaret den åbne karakter med det vide udsyn og det lange sigt fra højdedragene.

Men Vesterhavet, vestenvinden og havgusen har stadig stor indflydelse på klimaet og plantevæksten. I en 15-20 km bred kystzone langs Vesterhavet er den sparsomme vegetation vindbøjet skråt mod øst, mens bebyggelsen ligger blottet i landskabet. Udtørring af Vestersø er et andet eksempel på den menneskeskabte landskabsforvandling, hvor nye arealer blev indvundet og lagt under plov. Det første forsøg på udtørring fandt sted i 1869, men først i dette århundrede lykkedes forsøget, idet udtørringen var afsluttet i 1956.

Kystsikringen langs Vesterhavet er et andet vigtigt kapitel i kulturlandskabets historie. Her er havets tidligere så kraftige nedbrydning af kystbakkerne mellem standset af 27 høfder, der strækker sig vinkelrette ud fra kysten, mens parallelværker danner en supplerende kystsikring ud for Fjaltring.

Strækningen langs isens hovedopholdslinie har tidligere været et befærdet område. Her gik en oldtidvej fra Dybås lavtliggende udløb i Vesterhavet via Ramme, Rom og videre østpå nord om Gudumlund. De mange gravhøje fra stenalderen og bronzealderen, der ligger i et bredt bælte langs denne strækning, vidner om, at det har været en vigtig oldtidsvej og handelsrute. Rammedige, der er en forsvarsvold fra jernalderen, er ligeledes et synligt bevis på rutens vigtighed, ligesom betonbunkerne fra den anden verdenskrig er et andet vidnesbyrd om kystområdets strategiske beliggenhed.

Bebyggelsens placering i landskabet

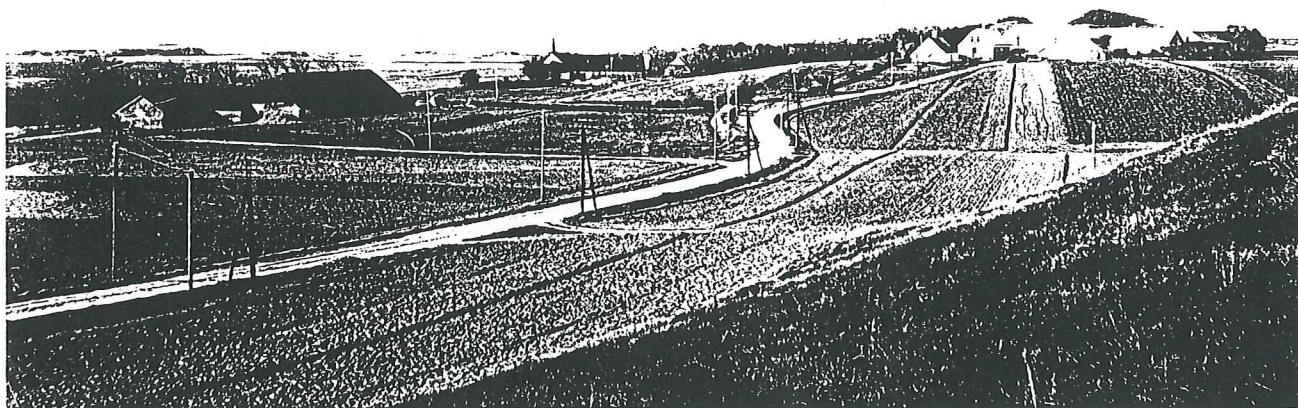
Som kommunens ældste by og købstad er Lemvig placeret på det lave marine forland, der strækker sig mellem Lem Vig og dalen mod syd, hvor Lemvig Sø ligger smukt mellem de stejle dalskrænter.

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 tiden efter. De ligger især spredt på morænebakkelandet mod nord og på hedesletten mod sydvest.

I Vestjylland var landsbymønstret ganske anderledes end i Østjylland. De ældre nu opløste landsbyer var små og talte ofte kun nogle få gårde



*Grønt bakkeland i Gudum med enligtliggende gårde.
Foto: Chr. Raabjerg Jensen, Gudum (Lemvig Museum).*



*Landevejen snor sig i sit middelalderlige forløb mellem Gudum og Nørre
Nisum. Foto: Chr. Raabjerg Jensen, Gudum (Lemvig Museum).*

og huse. Mens størstedelen af gårdene i Østjylland var samlet i landsbyerne, lå størstedelen af gårdene i Vestjylland helt frem til slutningen af 1800-tallet som enkeltgårde i det åbne land. I de frugtbare egne nordvest for Lemvig lå der i slutningen af 1600-tallet 8-9 landsbyer, mens de øvrige landsbyer lå spredt på egnen med stor indbyrdes afstand.

I den nordlige del af kommunen lå enkeltgårdene for et par århundreder siden spredt i hele bakkelandet, hvor næsten al jord var opdyrket. På hedesletten mod syd lå gårdene fortrinsvis placeret langs de frugtbare engdrag omkring åløbene og omkring Bøvlingbjerg, Nees og Indfjorden, hvor store engarealer var grundlaget for husdyrholdet. De øvrige områder var ikke opdyrkede, men lå hen som lyngheder, der gav næring til de nøjsomme får og brændsel og byggematerialer til de få hedebeboere, der havde valgt et liv i ensomhed på de store vidder.

Selv om vandløb med engdrag ofte har været lokalisierende for landsbyerne, og mange landsbyer da også er placeret ved sådanne engdrag, så er tiden, hvor de nye landsbyer opstod, præget af en landbrugsudvikling, hvor opdyrkningen af agerjorden og forbedring af boniteten var under udvikling. Engen var ikke længere ene om at diktere gårdplaceringen.

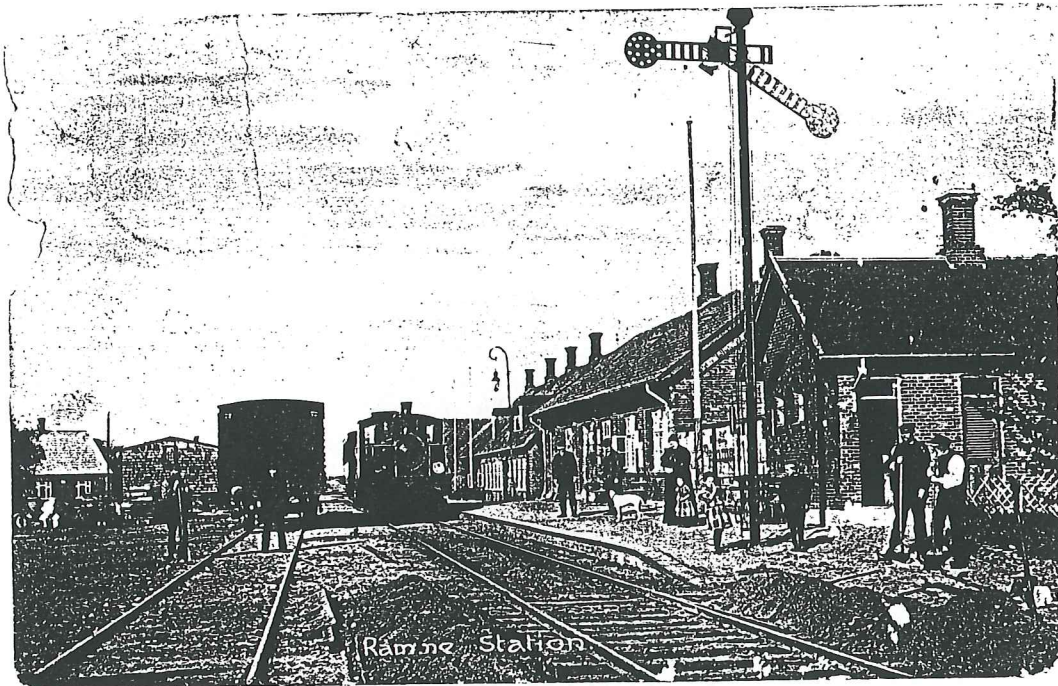
En anden afgørende faktor for nogle af landsbyernes opståen og lokalisering, var jernbanen Vemb-Lemvig, der blev åbnet i 1879, og senere i 1899 videreført fra Lemvig til Harboør. Det blev begyndelsen til ny æra i byhistorien og udviklingen på landet, hvor en nye bytype, stationsbyen, dukkede op langs banen og blev grundstammen i det nye mønster af landsbyer, der betjente oplandet. Selvom mange af de nye stationer blev placeret nær vandløb og engdrag, var det især hensynene til samfærdselen og oplandene, der dikterede stationsbyernes placering.

Veje

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

Jernbaner, stationer og trinbræt

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 banens placering i forhold til det opland, den skulle betjene, var derfor vigtigt. Det betød, at banen slog et stort sving fra Bækmarksbro og vestpå, inden den igen drejede østpå til Lemvig.



Ramme station o. 1905 (Lemvig Museum).



Marked på Ramme Stationsplads o. 1905 (Lemvig Museum).

I 1899 blev banen videreført fra Lemvig til Thyborøn med stationsbygninger i blandt andet Balleby, Klinkby og Strande, mens der senere efter privat initiativ kom trinbræt i Hove og Nejrup (1924). I Hove fungerede trinbrættet kun periodevis.

Belært af erfaringer fra andre baner, der skulle betjene tyndtbefolkede egne, blev Vemb-Lemvig-banen anlagt som såkaldt "tertiærbane", dvs. tredierangsbane. Banen var den første ubevogtede og uindhegnede jernbane, ligesom der blev sparet på skinne kvaliteten og anskaffet letbygget rullende materiel.

Og imod sædvane sparede jernbaneselskabet også udgifterne til stationsbygningerne, bortset fra stationen i Lemvig, som selskabet opførte. Banen entreerede i stedet med lokale folk, der selv skulle opføre en stationsbygning med stationslokaler, ventesal og kontor, mens pakhuset også blev sparet i første omgang. Endvidere skulle den private stationsejer også være kromand, brevsamler, kgl. vejer og måler, men undgik dog at deltage i jernbanens sikkerhedstjeneste.

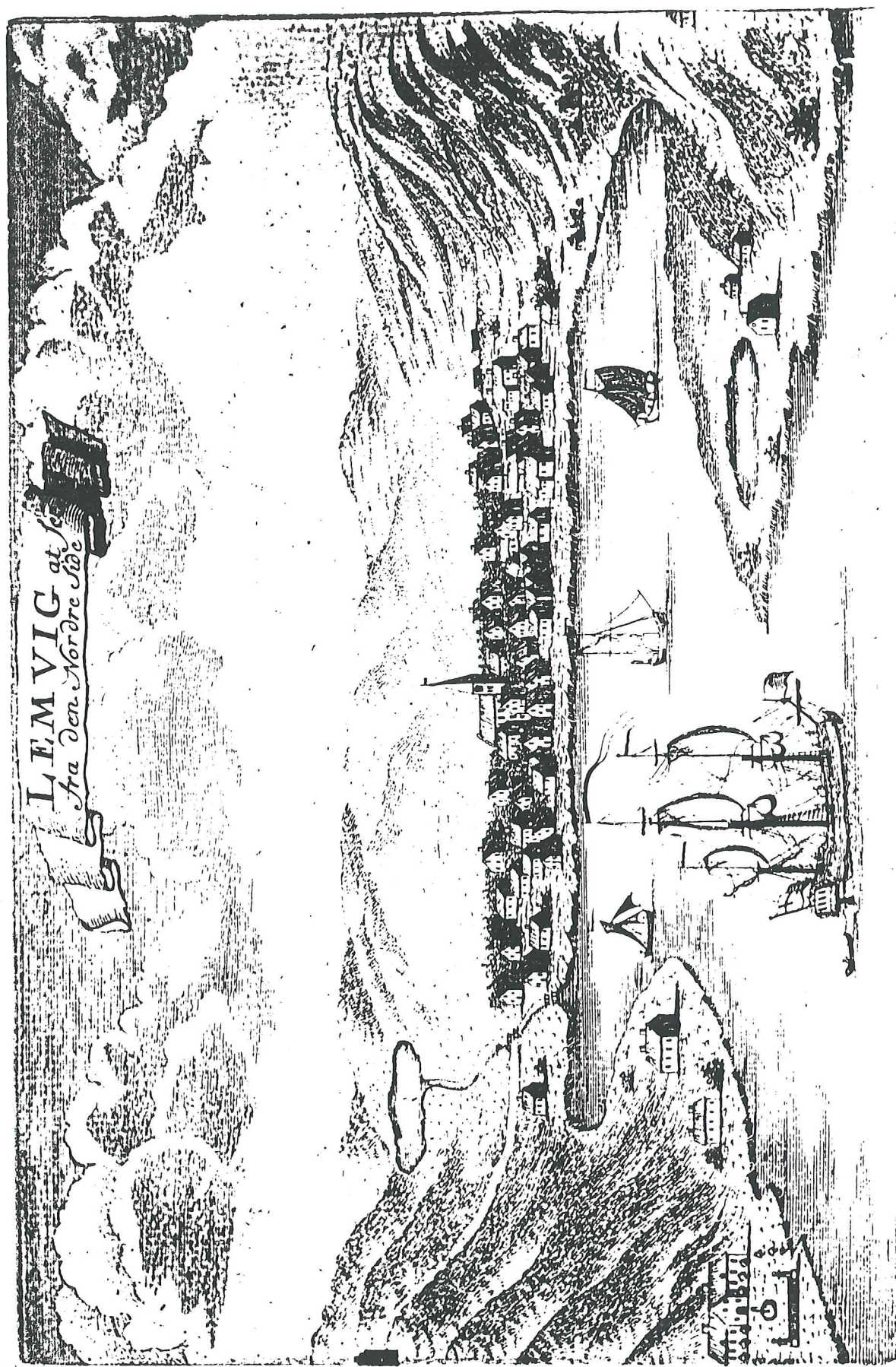
Som følge af Lemvigs topografi blev banen ikke ført ned til byen, men ført ind til Vesterbjerg vest for byen, hvor den endte blindt ved stationen, en såkaldt rebroussementsstation, terminusbanegård eller i folkmunde sækstation.

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, tegnet af arkitekt Helge Bojsen-Møller, mens Fåre fik en tilsvarende ny stationsbygning i 1917.

Det var oplandet, der skabte aktivitet på stationen i Fåre, og imod sædvane smittede stationsaktiviteterne ikke af på byens vækst. Og som en lille by kunne Fåre ikke i det lange løb beholde stationsbygningen, der blev afhændet til private i 1975.

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 og trafikken fra Fjaltring, Trans og Ferring, der gav omsætning. Efter hestevognene var det rutebilerne, der virkede som lokale føderuter til banen. Allerede i 1903 blev den ældre stationsbygning udskiftet med den nuværende større bygning, mens byvæksten først for alvor tog fart i årtierne efter.

Stationen i Bonnet blev anlagt i det åbne land langt væk fra andre funktioner, der kunne støtte en udvikling. Stationen og det tilhørende gæstgiveri blev derfor udgangspunktet for byen, og både Ferring og Dybe hjalp med til udviklingen, så byen lige efter århundredskiftet, hvor en ny større stationsbygning havde afløst den gamle, havde både mølle og forsamlingshus, mens der i 1920'erne også var friskole, brugsforening, andelsmejeri, maskinfabrik og købmandshandel.



Prospektet fra Erik Pontoppidans Danske Atlas fra 1769 giver et godt indtryk af Lemvigs beliggenhed i bunden af vigen og de stejle skrænter.

Byhistoriske hovedtræk i Lemvig by

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. I den latinske tekst benævnes Ribe en "civitas", mens Varde og Lemvig kaldes "oppidum". Kilden siger ikke noget om byens grundlæggelsesår, men vidner blot om, at den eksisterede i 1234, og at den var en lille by.

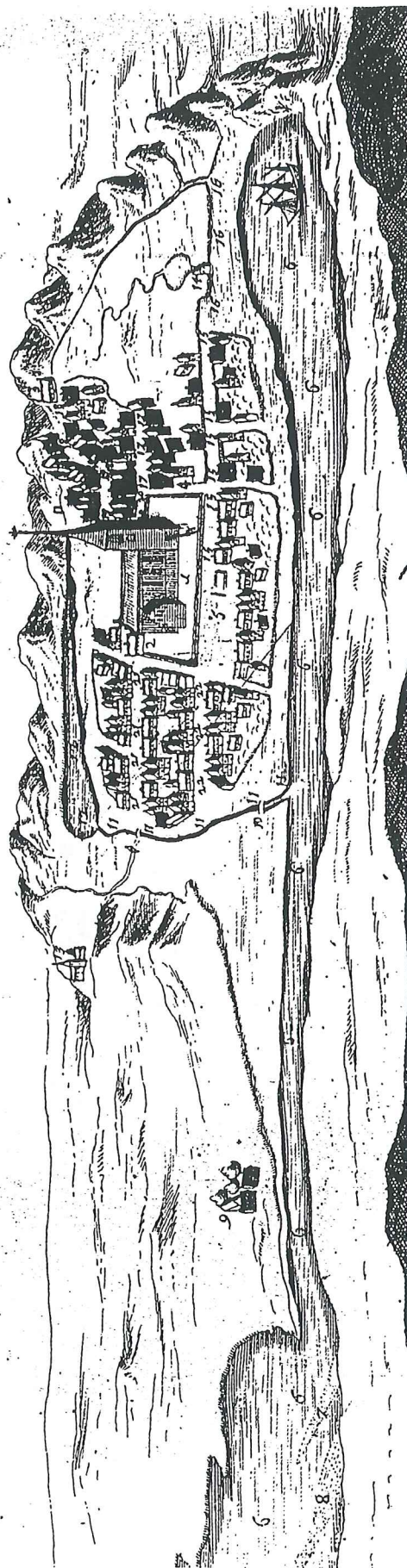
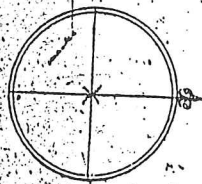
I øvrigt er de skriftlige kilder til byens tidlige historie sparsomme. Lemvig kirke nævnes i en liste over kirker i Ribe Stift fra ca. 1325, men er bygningsmæssigt dateret til 1200-årene. Rådhuset brændte 1479, og ved den lejlighed gik byens papirer op i luer. Kong Hans måtte derfor udstede nye købstadsprivilegier 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 - en institution, der nærmest modsvarer vore dages plejehjem. At byen havde en vis betydning i middelalderen, fremgår af, at kong Christian I i 1470-80 som de eneste lovlige havne i Limfjorden udpegede Ålborg, Viborg (med ladepladsen Hjarbæk), Nykøbing Mors og Lemvig.

Afgørende for byens placering ved fjorden har været ønsket om en ladeplads. Middelalderforskere anser det for sandsynligt, at der bag grundlæggelsen af købstæder i denne periode har ligget dels et lokalt behov for import og eksport af varer, dels et ønske fra kongemagten om at centralisere vareomsætning og håndværk på afgrænsede områder, der kunne beskattes til gengæld for visse privilegier. Lemvigs beliggenhed i den vestlige Limfjord var i tidlig middelalder central for forbindelserne til omverdenen. Endnu i 1100-årene var det muligt at sejle vestud fra Limfjorden, selv om indsejlingen antagelig har været plaget af tilsanding eller endeligt lukket, da Lemvig nævnes i kilderne første gang.

Placeringen af byen i bunden af Lem Vig var forbundet med 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 høslet og græsning samt en sø med ferskvandsfiskeri. I de høje bakker fandtes kilder med godt drikkevand. Ulemperne 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 banke parallelt med stranden, og det er antageligt her den ældste middelalderlige bebyggelse har ligget. Udgravninger på hjørnet af Torvet og Svirrebom-

Lemvig lige før den store bybrand i 1684. Prospekt fra o. 1675 fra P. Hansen Resens "Atlas Danicus" fra 1677.



1. Vorfrue Kirke.	6. Lems-viig.	16. Strømmen som gaar fra Söen i fiorden.	21. Østergade.
2. Skolen.	7. Cappel-odde.	17. Söen.	22. Nörre-gade.
3. Højskolen.	8. Gielder-odde.	18. Lemb Kirke.	
4. Raadhuusit.	9. Cappel.	19. Driingsgades Træskovtælle.	
5. Torfvit.	10. Nörre-broe.	20. Nörre-gade.	
	11. Strømmen som gaar fra Söen i fiorden.	21. Söen.	
		22. Lemb Kirke.	
		23. Borgemesters Vandmølle.	
		24. Vester-gade.	
		25. Damström.	
		26. Sverbrum.	
		27. Syndergade.	
		28. Kierit.	
		29. Söen-gade.	

Planche 7 LEMVIG - LEMVIGA

1. Vorfrue Kirke.
2. Skolen.
3. Hospitalet.
4. Raadhuusit.
5. Torfvit.

19. Kierit.
20. Schole-gade.
21. Øster-gade.
22. Nörre-gade.

men har påvist gulvlag i 1,5-2 meters dybde. Her blev der fundet potteskår fra 1300-årene. Under gulvlagene fandtes et tykt sandlag, som også er konstateret i Vestergade. Det er antageligt et udjævningslag, påført for at skabe en jævn byggegrund. Under dette sandlag lå en markoverflade med ardsfor.

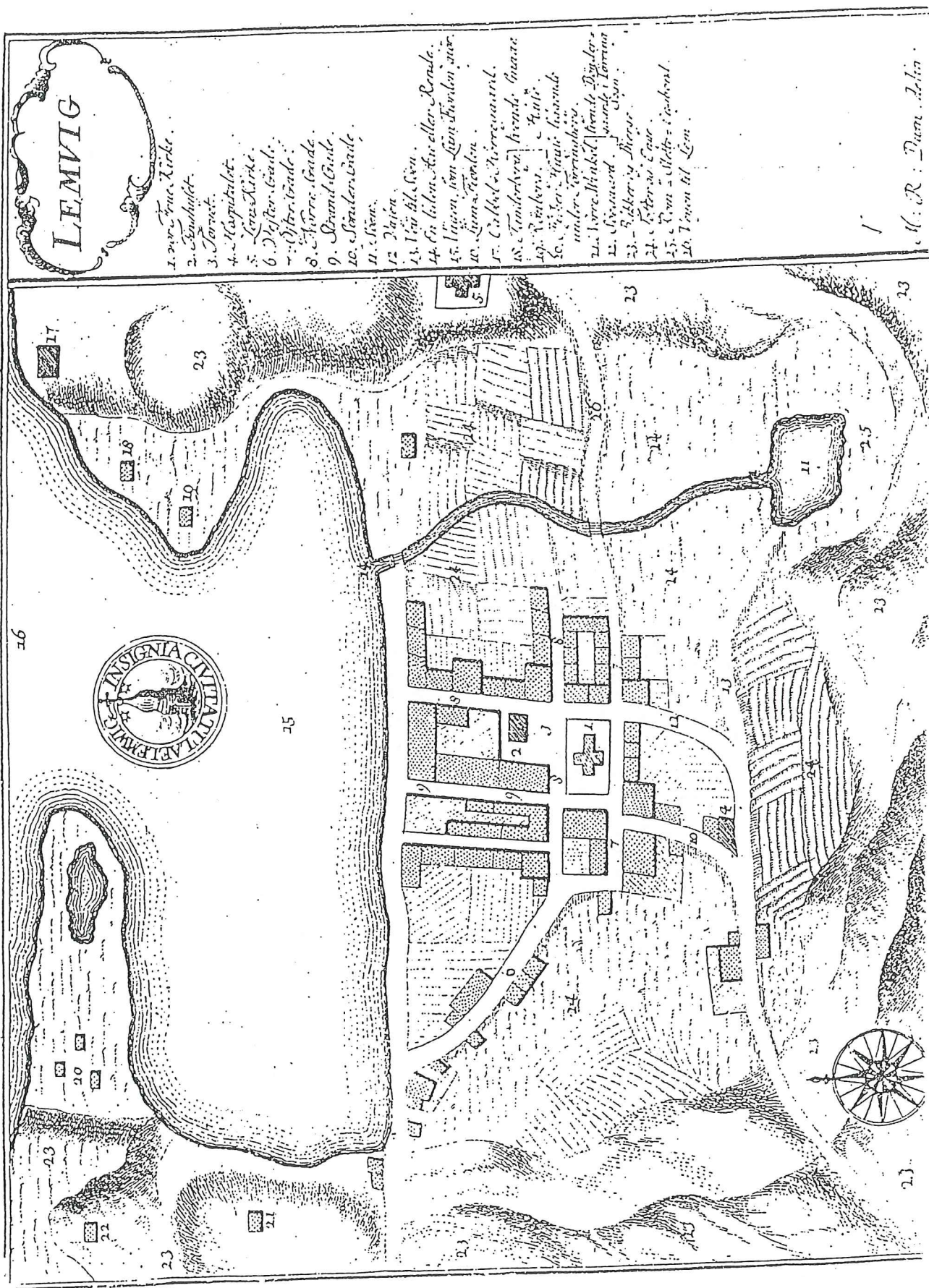
Den middelalderlige bebyggelse var defineret af strandbredden, kirkepladsen og indfaldsvejene. Kirken og den omgivende kirkegård var byplanens midtpunkt, mens det middelalderlige torv lå nord for kirken ved den nuværende Wejbelsgade. Vestergade lå optimalt for forbindelsen til stranden og forbundet med denne ved smalle slipper, mens der mellem Østergade og strandbredden fandtes engstrækninger, der forhindrede direkte nord-sydgående færdsel.

Det er vanskeligt at sige noget om bebyggelsens udstrækning langs de to hovedgader, men detaljer i Vestergades forløb kan måske bruges som udgangspunkt for en fortolkning. Fra Torvet til Svirrebommen er gaden meget smal, men vider sig derefter ud i en svagt tragtformet gade, der når sin største bredde, hvor den løber sammen med Havnegade. Flere steder på denne strækning er der markante knæk i husrækken, der måske kan markere stadier i den tidlige byudvikling. Østergade er bredere end Vestergade, men også den har et knæk midtvejs mellem Torvet og åen (den nuværende Enghavevej) og en svag udvidelse af gaden fra dette punkt.

En forsigtig fortolkning kan lyde således: Den ældste bebyggelse lå rundt om kirkepladsen langs Vestergade indtil knækket i gadelinjen lige vest for Svirrebommen, hvor gaden bliver bredere, samt langs slipperne ned til stranden. Svirrebommens øst-vestgående del kan høre med til den middelalderlige byplan som en baggade for Vestergade. Den vigtigste indfaldsvej har antageligt 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. Byen lå som i dag omgivet af stejle skrænter på de tre sider og med fjorden på den fjerde, og med enge og sumpe- de strækninger tæt ind på bebyggelsen.

Senere i middelalderen og i løbet af 1500- og 1600-årene har bebyggelsen bredt sig vestpå langs Vestergade ud til den nuværende Havnegade og langs Østergade fra kirkepladsen til omkring det nuværende Rådhus-torv. Ågade har 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. Vejen fra byen og østpå gik op ad Østerbjerg til Nørre Lem kirke og derfra videre mod fjernere mål som f.eks. Viborg.

Søndergade har antageligt kun været bebygget nærmest kirkepladsen. Her syd for den middelalderlige bykerne strakte engene sig, og dertil kom, at det sydlige opland var magert og tyndt befolket, og allerede længe inden byens grundlæggelse dækket af hede. Byens tredje hovedindfaldsvej - ad Sønderbjerg - kan derfor være yngre og af mindre vigtighed end de andre to; det kan måske også forklare, hvorfor Søndergade så at sige rammer skævt i forhold til kirkepladsen i modsæt-



Erik Pontoppidans bykort over Lemvig o. 1769.

ning til 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. Blandt andet lå der i 1600-årene vest for bykernen en vandmølle, der opstemmede vand på engen (den nuværende parkeringsplads af samme navn) og dermed forhindrede bebyggelsen i at brede sig vestpå.

Byens brand og genopbygning 1684

Den 27. juni 1684 brændte Lemvig ned til grunden. Ilden udbrød i en smedie ved stranden og bredte sig hurtigt i den stråtækte tætbebyggede by. Der brændte 46 gårde, så kun den ringeste og sletteste del stod tilbage. Også kirken led stor skade. Den var på det tidspunkt en korskirke med kamtakke 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.

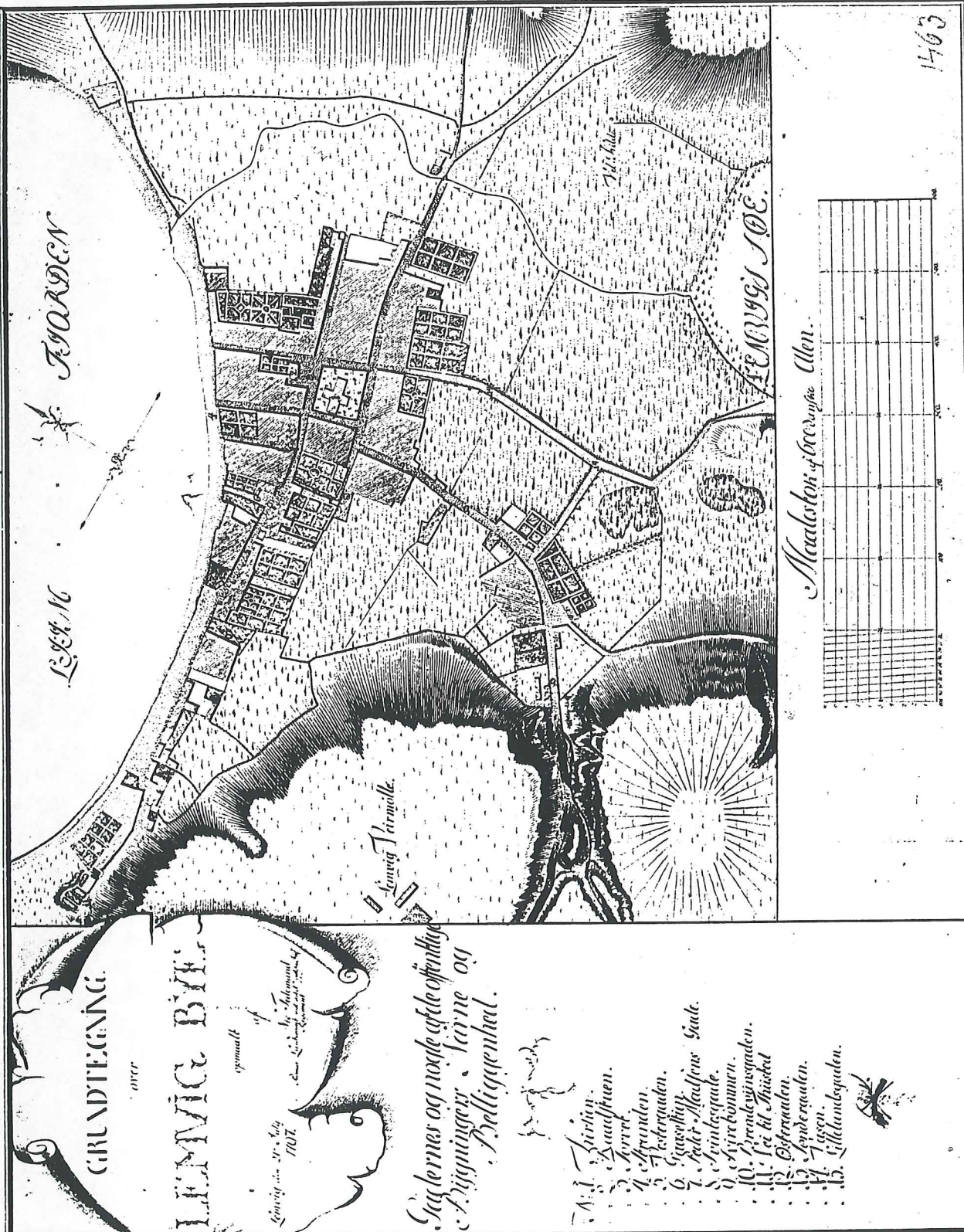
Ved genopbygningen af byen fulgte man de gamle gadelinjer, således at det middelalderlige gadenet blev bevaret. Antageligt har man også i store træk fulgt den eksisterende matrikelstruktur med store grunde langs Vestergade og ved kirkepladsen, og med meget små grunde, f.eks. i de nuværende slipper Nørregade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

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. Købmændene handlede med grove varer som tømmer, jern, salt, hør og hamp, men førte også finere isenkram og manufakturvarer. De større købmænd handlede også 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.

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. Et par handlende rejste selv en gang om året til Amsterdam for at købe luksusvarer, som de solgte i kramboden. I 1750

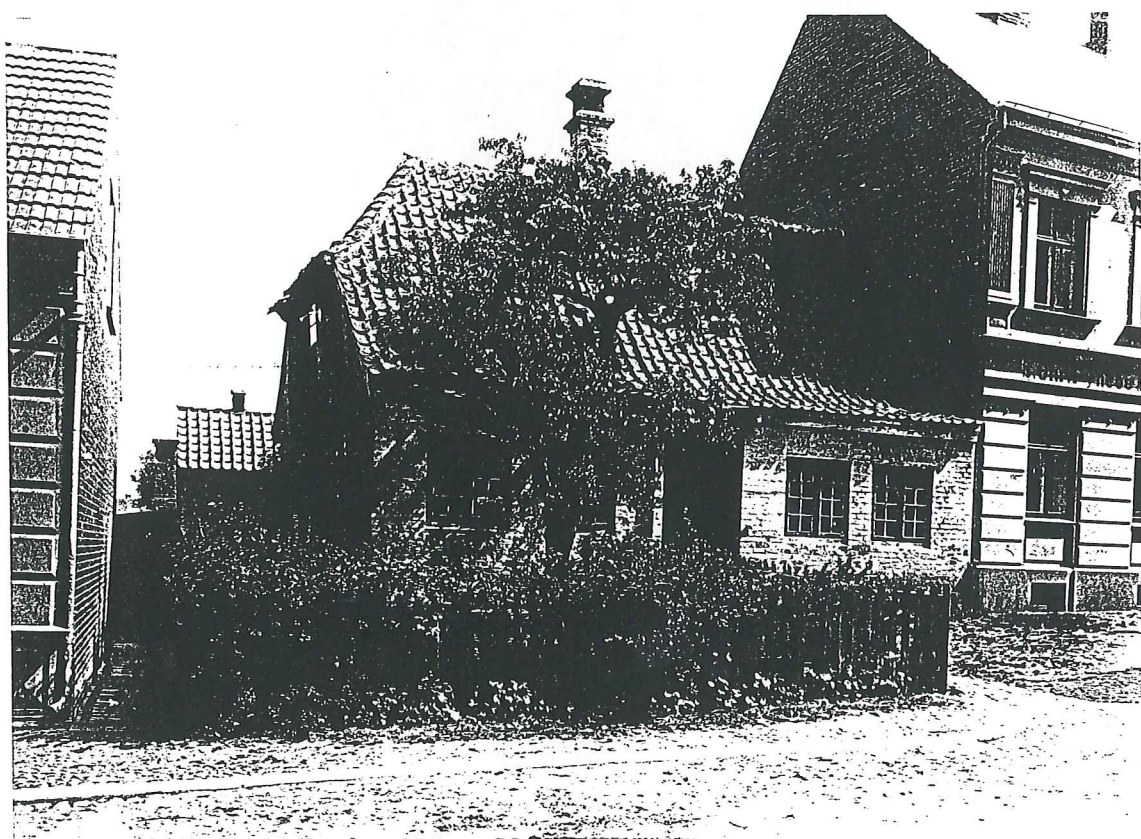


Vejvæsenets opmåling af Lenvig fra 1797 giver et godt billede af den middelalderlige byplan. Som det ses på billedet var by-

haverne efter datidens idealer anlagt som aksefaste barokhaver med busketter og bede i geometriske mønstre.



*Andrups store købmandsgård ved foden af Sønderbjerg.
(Foto fra 1920'erne, Lemvig Museum).*



*Et af byens få bevarede 1700-tals huse, Søndergade 31, der endnu har
bindingsværk i gavlen. (Foto fra 1920'erne, Lemvig Museum).*

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.

I midten af 1700-årene skete der et markant spring i byudviklingen. En købmand, der kom til byen udefra, valgte en byggeplads langt væk fra den gamle bykerne, nemlig ved foden af Sønderbjerg, hvor Søndergade - efter at have passeret de lave enge - kom op på tørt land. Måske var der ingen ledige byggepladser af et passende omfang på de mere attraktive strøg nær stranden, eller måske ønskede købmanden at skaffe sig god plads til sit landbrug. Den nye købmandsgård blev opdelt i to, en afdeling med bolig, krambod og pakhus, og en afdeling til landbruget. Til gården hørte store engstrækninger omkring bykernen, markjorder ved søen og op i skrænterne samt en have, der strakte sig fra gården mod sydøst. I haven groede frugttræer og blomster, og midt ned gennem den gik en allé af piletræer, hvis forløb stadigt er bevaret i matrikelskellet. Oven for Sønderbjerg byggede købmanden i 1765 en vindmølle, der var Lemvigs første. Denne købmandsgårds placering fik betydning for byudviklingen på langt sigt, eftersom de sidste af ejendommens omfattende enge og markjorder samt haven først blev solgt fra så sent som 1887.

I slutningen af 1700-årene havde bebyggelsen i bykernen bredt sig langs Vestergade til foden af Vesterbjerg, hvor der ligesom ved foden af Sønderbjerg lå en stor købmandsgård. I Søndergade var der blevet bygget enkelte huse på det lave stykke og på området omkring den store købmandsgård. Et enkelt hus var bygget i selve "bjerget". I Østergade gik bebyggelsen ud til det nuværende Rådhusstrøg og sprang derefter til den anden side af åen, hvor der lå et enkelt hus. Bag gårdenes forhuse lå haver i fransk stil med symmetriske bede og hække. Gaderne var brolagt i hele bykernen, foran husene på det åbne stykke af Vestergade dog kun på et smalt stykke langs facaderne.

I 1795 oplyses det, at byens gårde og huse var af mur- og bindingsværk og blev holdt i god stand. Der var i alt 75 gårde og huse, og af dem var fem nyopførte og havde tegltag; resten havde stråtag. Desværre er der kun bevaret ganske få eksempler på bebyggelsen fra 1700-årene. Købmandsgårdene er nedrevet, og tilbage findes kun et enkelt hus med bindingsværk i gavlen; det ligger ved foden af Sønderbjerg.

Administrativt havde købstaden en fast, veldefineret grænse mellem byens grunde og markjorderne. Inden for denne grænse havde borgerne privilegier på handel og en række håndværk. Fysisk gav grænsen sig udslag i gadebilledet ved et bomhus og en bom på tværs over gaden. Vesterbom lå i Vesterbjerg oven for det nuværende museum, Sønderbom et lille stykke oppe i Sønderbjerg, og Østerbom ved åen for enden af Østergade. Desuden var der Gydebom ved den nuværende Bakkevej, Vasebom hvor Vasen, Søvejen og Thøger Larsensvej mødes, og Nørrebom ved stranden ved foden af Nørrebjerg.

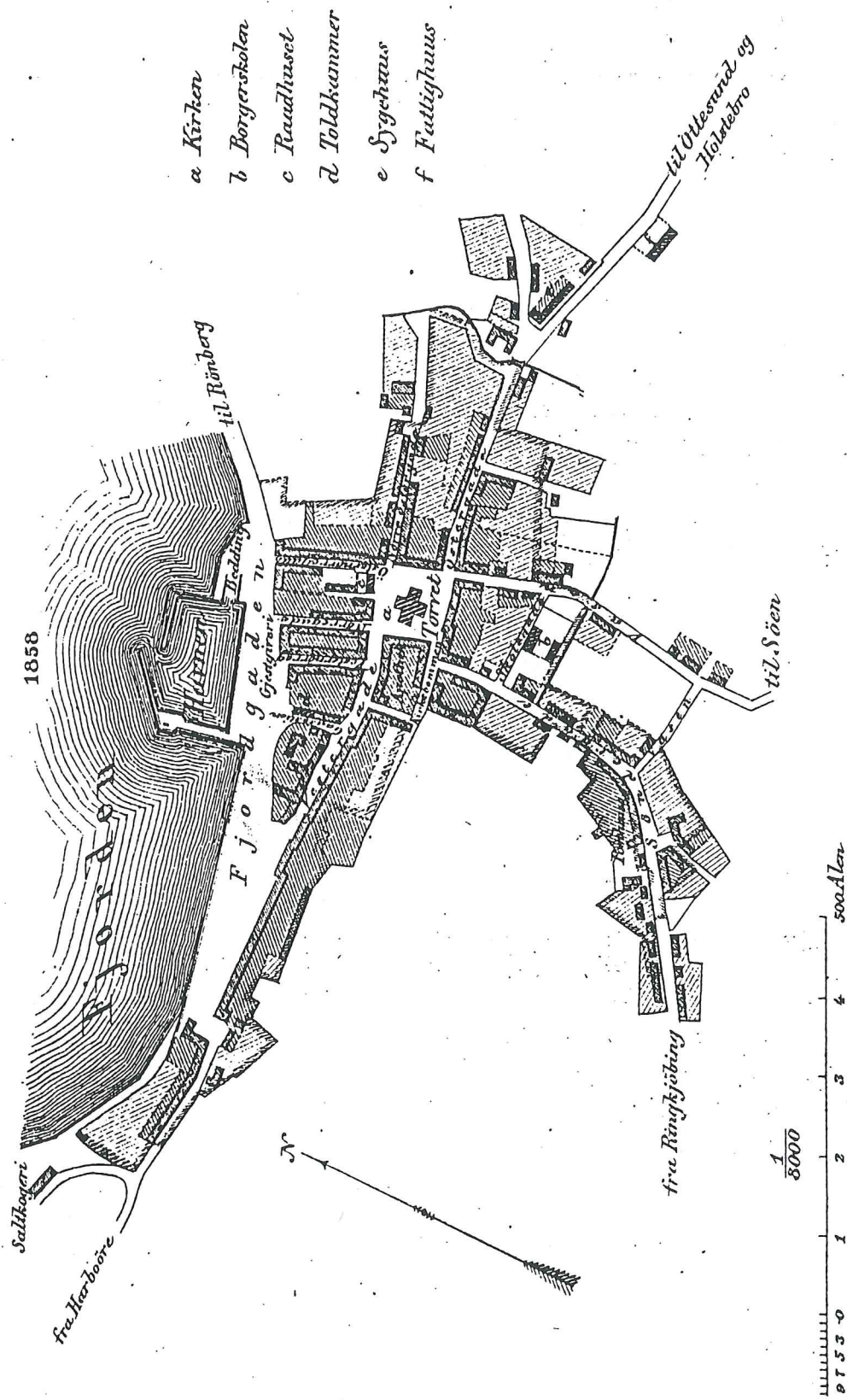
Fra Vesterbom til Sønderbom løb en sti langs byens grænse. Deudover kunne den administrative grænse ikke ses i bybilledet. Bebyggelsen

Kort

OVER

Lemvig Kjøbstad

1858



Em. Bærentzen & Co lith. Inst.

fulgte indfaldsvejene, men sprang over, hvor bunden var for fugtig til at bygge på. Det gav en mere løs bystruktur, end hvis man uhindret af terrænforhold havde kunnet lægge lag på lag.

Handel og søfart i 1800-årene

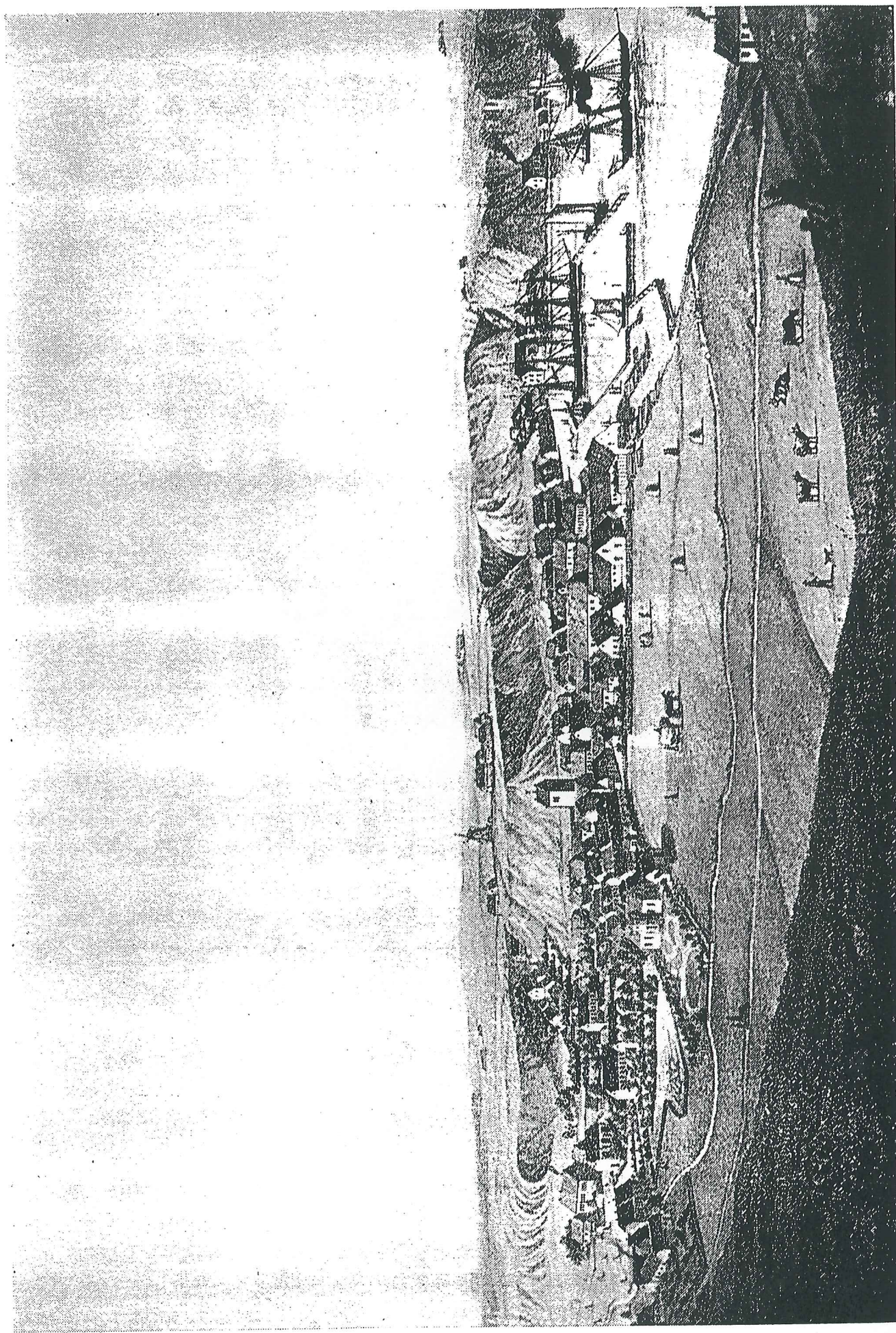
I 1821 fik byen sin torveplads i bymidten mangedoblet. Der var blevet anlagt kirkegård oven for Vesterbjerg i 1807, og efter en passende år-række blev den gamle kirkegård omkring kirken nedlagt. På det middelalderlige torv blev der opført et nyt rådhus i 1822, lidt længere fremme på torvet end det gamle tinghus, nu hvor hele pladsen omkring kirken kunne inddrages til handelslivet. Rådhuset var en enkelt empiriebygning i to etager. Også kirken blev bygget om med kamtakker på tårnet, antageligt i 1827. Bybilledet var præget af bindingsværkshuse med stråtag, men indimellem ragede stadig flere røde tegltage op i den lave bebyggelse. Ved stranden var der en simpel skibsbro.

En af de væsentligste hindringer for en udvikling af Lemvigs handelsliv havde været de vanskelige besejlingsforhold. 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 sejle ud og ind. Søvejen til de store tyske og engelske markeder var åben. I 1838 blev Lemvig toldsted, og der blev bygget toldbod ved havnen. De forbedrede samfærdselsmuligheder skabte byggelyst og optimisme, og byens folketal steg fra 375 indbyggere i 1801 til 688 i 1840.

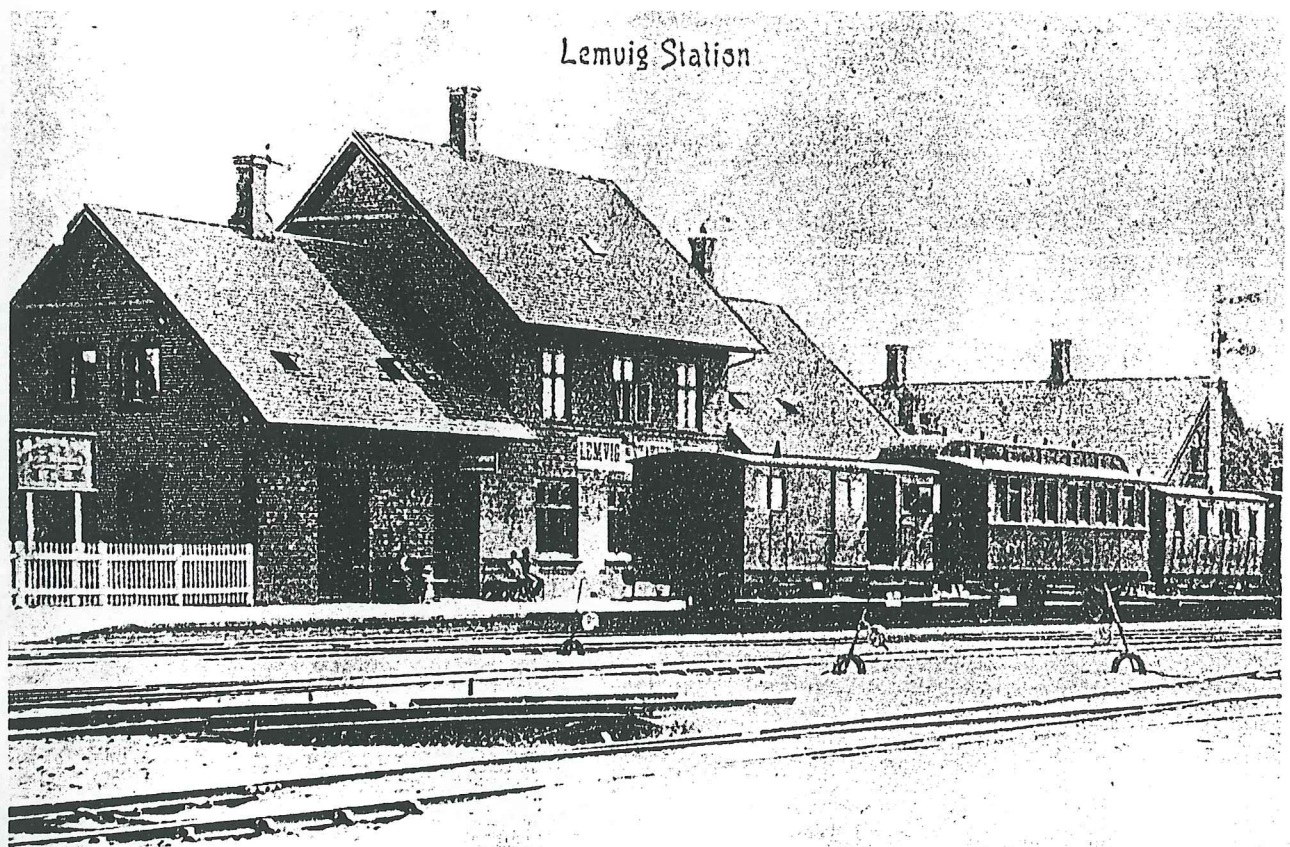
Opgangstiderne satte sig også spor i bybilledet. Gamle stråtækte bindingsværkshuse blev revet ned og erstattet af nye énetages grundmurerede huse med hvidkalkede gesimser og røde tegltage. Bebyggelsen bredte sig langs de gamle gader på hidtil tomme have- og markgrunde, f.eks. langs Søndergade og op i Sønderbjerg. Ved hjørnet af Vasen og den nuværende Bredgade blev der bygget et par toetagers beboelseshuse som en lille enklave i det åbne land. Fra midten af 1830'erne til omkring 1850 må der konstant have været byggepladser i Lemvig, og bybilledet fik et fællespræg i materialer, farvevalg og dimensioner. Også bygninger som Rådhuset (1822) og Borgerskolen (1857) føjede sig ind i bymønstret.

I den østlige del af bykernen lå der stadig enge samt præstegårdens have, der optog et omfattende areal mellem Østergade og Ågade. I byens østlige del blev der bygget et par enligt liggende villaer i henholdsvis 1851 og 1856, herskabeligt orienteret mod haveanlægget i stedet for som almindeligt mod gaden. Øst for åen lå byens første sygehus (1824), og her opstod nu en lille forstadsbebyggelse med småhuse, en landejendom og fra 1840 byens fattiggård.

Gennem folketællinger fra første halvdel af 1800-årene kan man få et indtryk af kvartersdannelsen i byen. I Vestergade og omkring Torvet lå de store købmandsgårde, håndværkergårde og gæstgiverier. På Torvet lå desuden rådhuset, indtil 1857 skolen og fra 1816 apoteket. I Østergade lå der nærmest Torvet købmands- og håndværkergårde, men ellers



Lenvig set fra øst lige efter havneudbygningen.
Litografi af J. Gjørup o. 1860.



Lemvig Station før 1908

garoen

var gaden præget af de store haver, bl.a. ved præstegården. I Søndergade lå nærmest Torvet et par store gårde, hvor bl.a. herredsfogeden boede; men ellers var Søndergade - på nær den store købmandsgård ved foden af Sønderbjerg - fortrinsvis beboet af mindre handlende, håndværkere, enker med pension, og oppe "i bjerget" lå der en smedie, smålandbrug og bomhus. Ved det lille trekantede torv ved foden af Sønderbjerg lå et gartneri. Skolegade var nyanlagt, og her lå skolen omgivet af haver til de omliggende huse. I de små slipper ned mod havnen boede søfolk, skræddere, skomagere og enlige kvinder, der ernærede sig ved syning og vævning. Ved stranden øst for byen lå en ussel strå-tækt samling huse med øgenavnet "Austerlitz", hvor der boede fattig-folk.

Uden for byen blev der i 1851 anlagt dels et teglværk på Vigens øst-bred, dels et saltværk på vestsiden. Ud over en beskeden arbejderbolig ved teglværket gav disse småindustrier dog ikke anledning til særlige arbejderkvarterer.

I 1851 fik byen sin første egentlige skibsbro. Den blev opført af et privat aktieselskab og strakte sig fra strandbredden som en enkel, lige pælebro ud mod dybt vand. I 1855 overtog kommunen broen, og der blev anlagt en rigtig havn med dækmole. Den naturlige strandbred blev afløst af vinkelrette bolværker med stensætning, og området blev fyldt op, så byen fik en ordentlig havneplads til oplagring af tømmer og til afholdelse af de seks årlige markedsdage.

Et nyt indslag i bybilledet var Lystanlægget, etableret i 1860 på de nøgne lerskrænter ved vigens vestside. Plantningen af Lystanlægget betød, at der ikke senere blev bygget udsigtsvillaer på skrænten, og tilmed havde kirkegården fra 1807 med senere udvidelser okkuperet den del af landskabet, der lå nærmest byen. Det kom til at vare adskillige årtier, før bebyggelsen tog fart oven for Vesterbjerg.

Inde i bykernen blev de stive haveanlæg fra 1700-årene afløst af mere romantiske anlæg med snoede gange og skyggefulde træer, med lysthuse og verandaer. Foran husene var der flere steder plantet træer eller anlagt små for haver.

Jernbanen 1879

I 1879 kom der jernbane til Lemvig. Det var en privatbane med forbindelse til den vestjyske længdebane via Vemb Station. Med jernbanen fik man en eksportvej for to af egnen vigtigste produkter, kreaturer og fisk. På grund af de stejle bakker kunne man ikke anlægge jernbanestationen nede ved bykernen. I stedet blev den lagt på flad mark oven for byen midt mellem Sønderbjerg og Vesterbjerg. Mellem de få spredte gårde heroppe opstod nu en helt ny bydel, Stationskvarteret eller "På Stationen", som det kaldes.

Nærmest ved banegårdsbygningen blev der bygget et par etageejendomme med lejligheder og prydet med hjørnespir, som kunne give et lidt storstadsmæssigt præg. Rundt langs Storegade, der egentligt var

den gamle landevej oven for byen, blev der bygget lave huse med flere mindre lejligheder, og fra Storegade hen mod skrænterne ned mod byen blev Kirkevej anlagt. Her lå den grundtvigske Valgmenighedskirke (1883) med tilhørende forsamlingsbygning og præstebolig. Husrækken på Kirkevej er stadig et velbevaret stykke stationsbyarkitektur, solidt byggede små huse med facaden helt ud i gadelinje, med tegl eller skifertage og formstøbte faconsten som pynt på facaden. Stationskvarteret blev først og fremmest befolket af tilflyttere, enten folk fra oplandet, eller jernbanespecialister på alle niveauer, ofte kommet langvejs fra. Ind imellem lå gårdene, hvorfra der endnu op i 1930'erne blev drevet køer ud ad Storegade til de omliggende marker.

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. For også at lette den øgede trafik i den østre bydel blev det gamle stejle Østerbjerg afløst af en stort anlagt serpentine, der fik navnet Ny Østerbjerg (1890).

Efter jernbanens ankomst steg Lemvig befolkningstal kraftigt - fra 1710 i 1880 til 3.207 i 1901. Den eksisterende boligmasse slog ikke til, og byen begyndte nu at vokse ud af det gamle mønster, som indfaldsvejene havde skabt. I årene 1885-1895 blev Frederiksgade anlagt og bebygget på en hylde lidt oppe af skrænten mellem Vesterbjerg og Sønderbjerg; gaden fulgte på et stykke den gamle sti, der gik mellem bomhusene langs byens grænse. Bag bebyggelsen stod et privat konsortium, der lod husene opføre og sælge efterhånden. Bebyggelsen fik derfor et homogent præg, selv om de enkelte huse var forskellige. Sammenlignet med de eksisterende boliger i bykernen var husene gode og rummelige og med mulighed for iværksættelse af småindustri som mineralvands- og hvidtølsbryggeri med udnyttelse af kildevandet i skrænten. Ligesom Stationskvarteret blev også Frederiksgade befolket af tilflyttere, hvoraf mange dog ikke kom længere væk end fra oplandet. Set fra bykernen var disse nye kvarterer fremmede og afsides.

I den centrale bydel fik forretningsindehaverne lyst til og mod på at bygge nyt, nu hvor et opsving tydeligt kunne mærkes. Eftersom hovedgaderne ikke blot kunne forlænges på grund af de begrænsede pladsmuligheder neden for bakkerne, rev man gamle huse fra 1700-årene og 1800-årenes begyndelse ned. Omkring Torvet, i Vestergade og Østergade blev der bygget forretningsejendomme med store butiksvinduer, karnapper, støbejernsbalkoner, tårne og spir. En af de mest pompøse var "Centralgården" på Torvets nordside, bygget 1905.

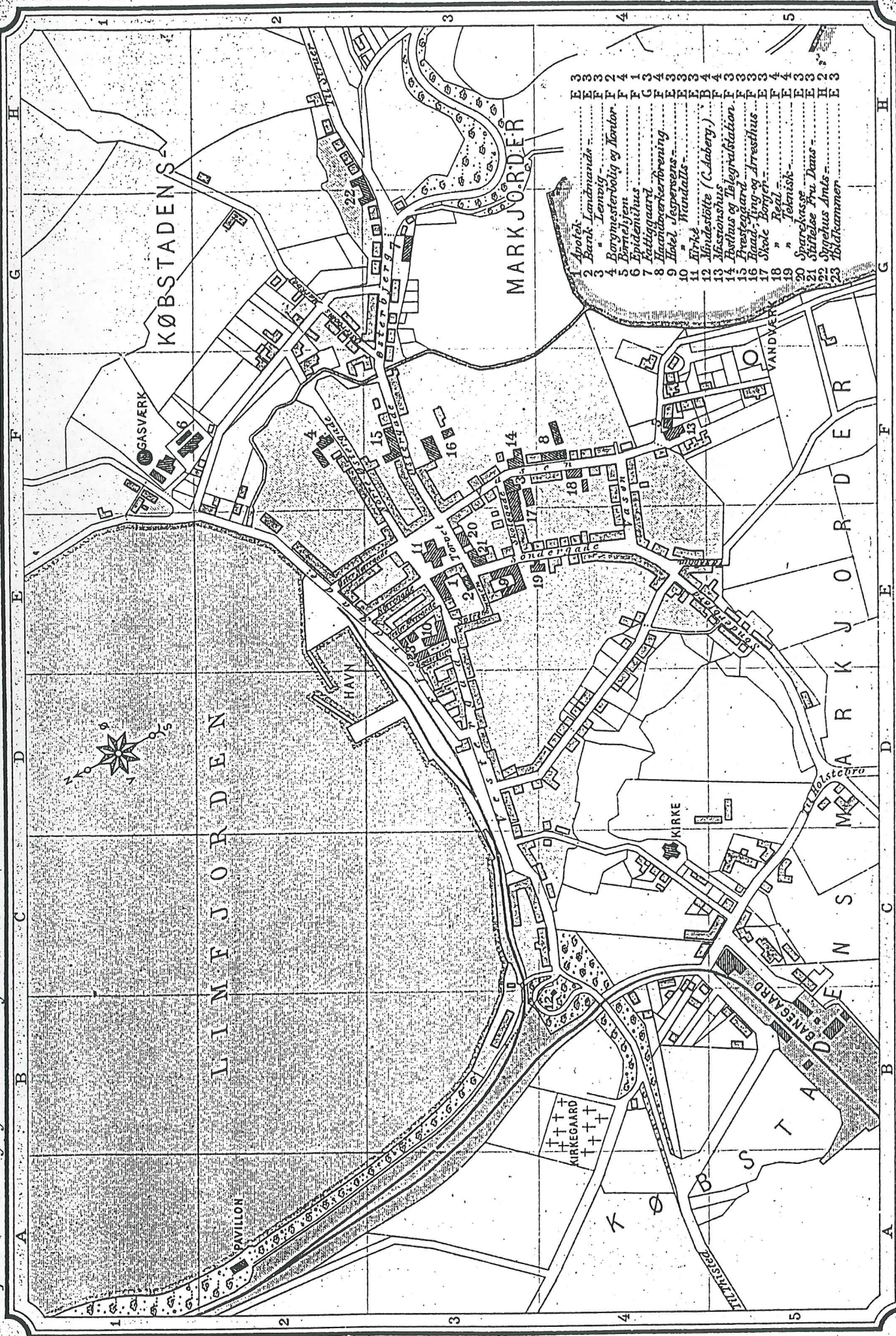
Ved Østergade - tilbagetrukket fra gaden - blev der opført et nyt rådhus (1877) i italiensk renaissancestil, en voldsom og noget tillukket bygning, der klart markerede sin særstilling i bybilledet. Foran rådhuset blev der nu et offentligt torv, der bl.a. anvendtes til politiske formål som valgtaler og valg handlinger.

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 nyudgave af fransk og italiensk renaissance. Såvel byggeteknisk som

LEMVIG.

Top. Beskrivelse af Kongeriget Danmark III Udgave.

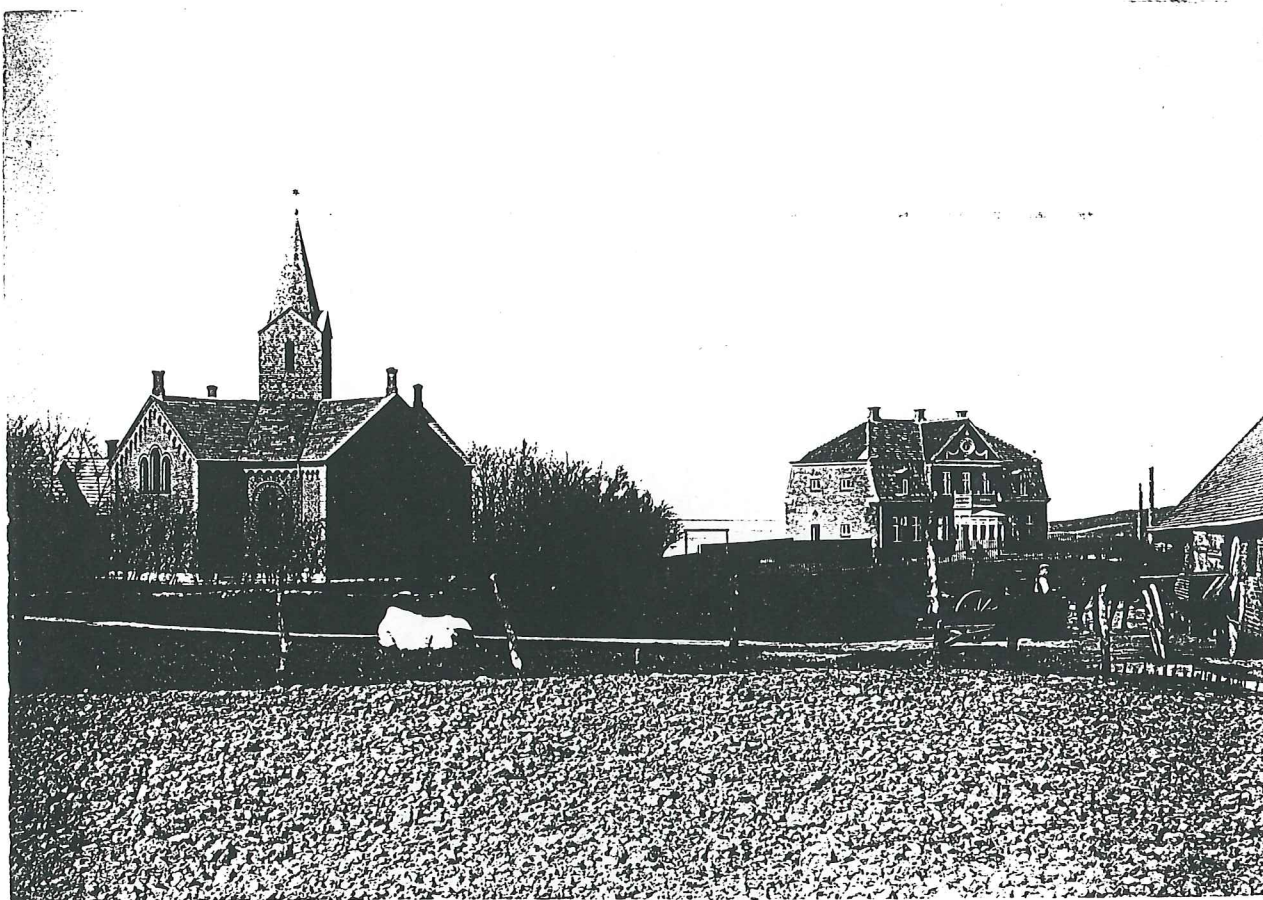
Eftertryk forbydes.



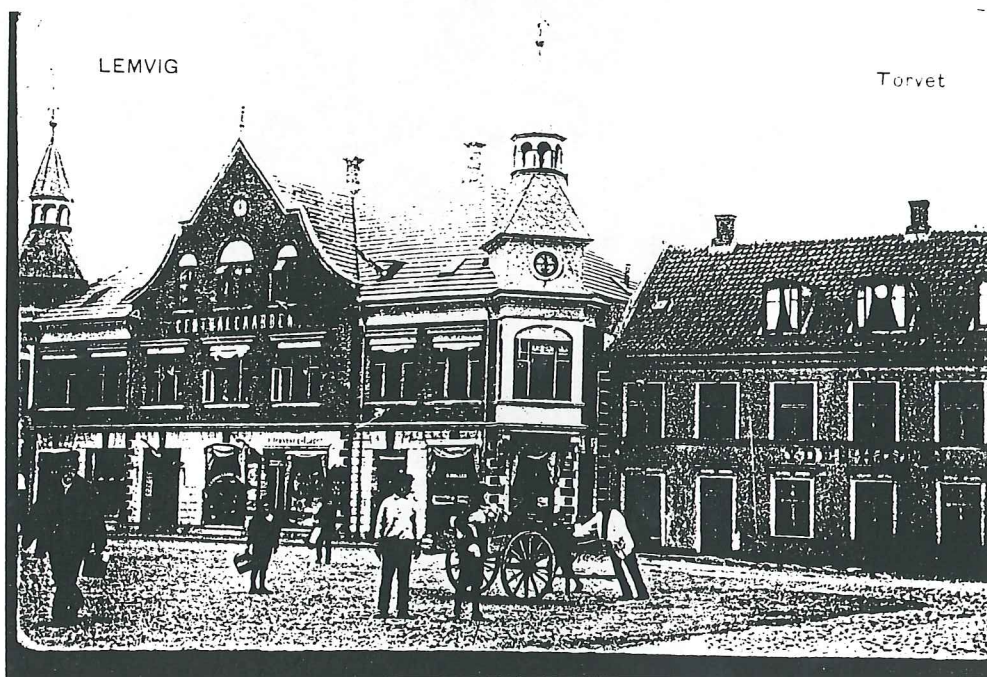
Udøet af K.F.A. Berggreen.

Forlagt af Universitetsboghandler G.E. C. Gad.

Avel E. Aamodt Lith. Etubl.



Valgmenighedskirken, Vandbygningsvæsenets hovedkontor og Møllegården oppe ved stationen. (Foto o. 1905, Lemvig Museum).



Centralgården på Torvet o. 1905. (Foto, Lemvig Museum).

æstetisk var disse huse udtryk for tidens glæde ved det fabriksfremstillede - de regelmæssige helt ens mursten, variationsbredden i formstøbte dekorative elementer, som kunne bestilles fra kataloger, men også leveres af det lokale teglværk, de færdigstøbte støbejernselementer til butiksvinduer og balkongitre. Et byggeteknisk højdepunkt nåede man i Lemvig med opførelsen af Teknisk Skole i Søndergade (1901). Bygningen repræsenterede det ypperligste, som byens håndværkere og industrier formåede, samtidig med at den stod som et symbolsk udtryk for vigtigheden af en grundig håndværksmæssig uddannelse.

Industrialismens kendetegn - skorstenene - begyndte at gøre sig gældende i bybilledet. I 1874 blev der anlagt jernstøberi i Vestergade, fra 1891 blev det gamle teglværk fra århundredets midte moderniseret med dampmaskiner og tipvognsspor, og i 1908 blev der anlagt svineslagteri på engen øst for åen. Industrierne var ikke så store, at de gav anledning til egentlige boligkvarterer for arbejderne. Der blev dog bygget enkelte mindre huse langs Havnegade og ud ad Teglgårdsvej i disse årtier.

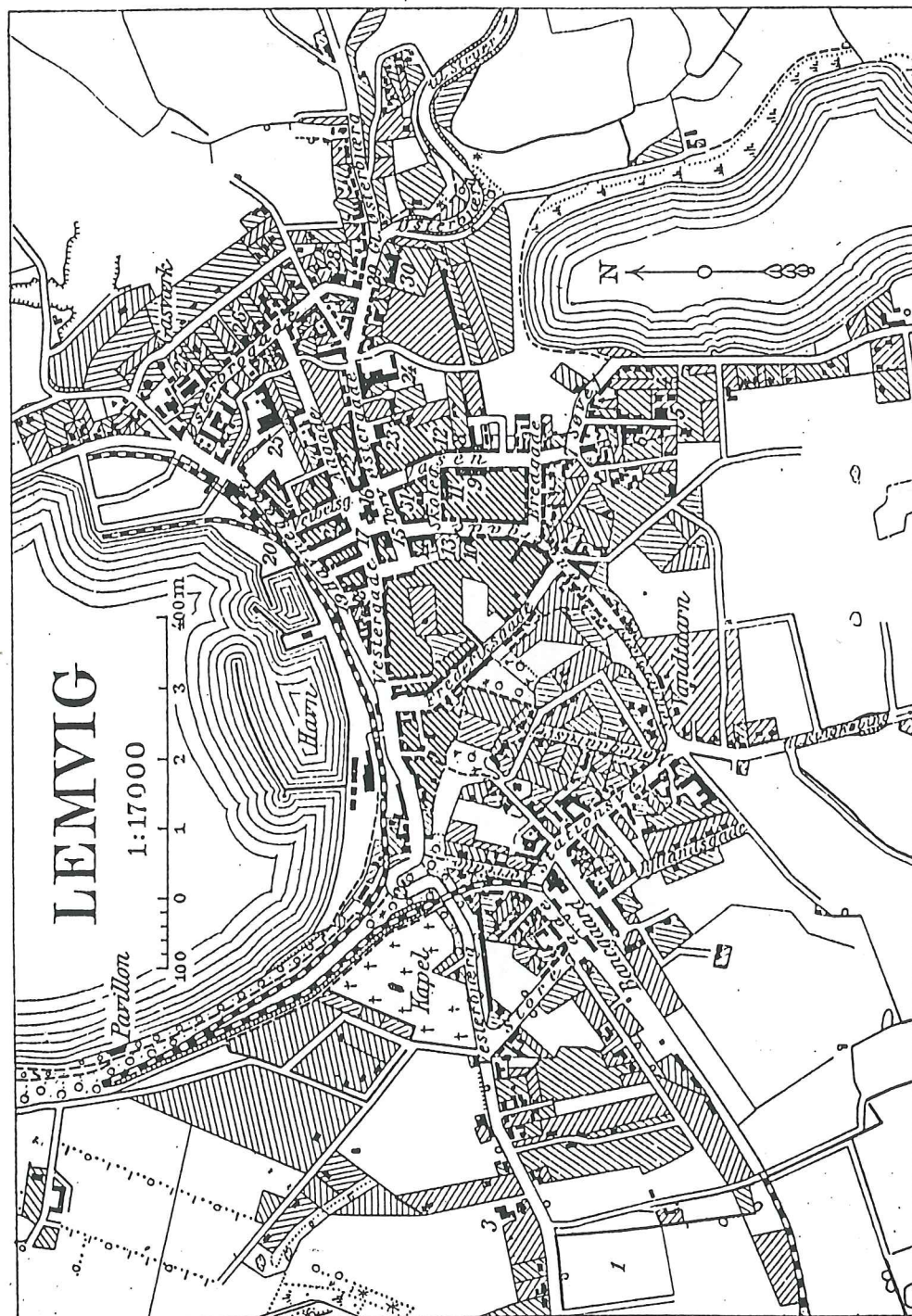
Byen vokser

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 i 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). Her blev også bygget beboelseshuse, fortrinsvis beskudne enfamilieshuse, men ind imellem tillige boliger af lidt højere standard i de landlige omgivelser nær søen.

I 1894 fik byen endnu et nyt kvarter på bymarken, nemlig Østerbrogade, der blev anlagt af teglværksejeren som forbindelse mellem teglværket og Østerbjerg. 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 østlige ende blev der efterhånden bygget andre store villaer, mens dens nordre ende var mindre attraktiv på grund af Epidemisygehuset (1881), gasværket (1902) og udsigten over "Austerlitz"-rønnerne, der stadig lå ved stranden.

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 rende, der optog en del af byens kloakvand og blev brugt som en bekvem losseplads. Idyl opsøgte man i Lystanlægget, 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



Efter Generalstabens Revnsion 1926

- | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| 1 Sportsplads | 8 Industri Hotel | 16 Kirke | 24 Aftoldshotel |
| 2 Mindestøtte f C. Aaberg | 9 Realskole | 17 Apotek | 25 Svineslagteri |
| 3 Valgmenighedskirke | 10 Teknisk Skole | 18 Lemvig Sparekasse | 26 Politikontor |
| 4 Vandværk | 11 Borgerskole | 19 Følskammer | 27 Epidemisygehus |
| 5 Elektricitetsværk | 12 Borgmester- og Kærnerkmit | 20 Posthus, Telegrafstation | 28 Dommerkontor |
| 6 De gamle Hus (Alder-
domshjem) | 13 Jespersens Hotel | 21 Olesens Hotel | 29 Metodiskirke |
| 7 Missionshus | 14 Højskolehjem | 22 Lemvig Bank | 30 Amtssygehus |
| | 15 Lemvig Følsbank | 23 Raad-ting- og Arresthus | 31 Daus Stiftelse |

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.

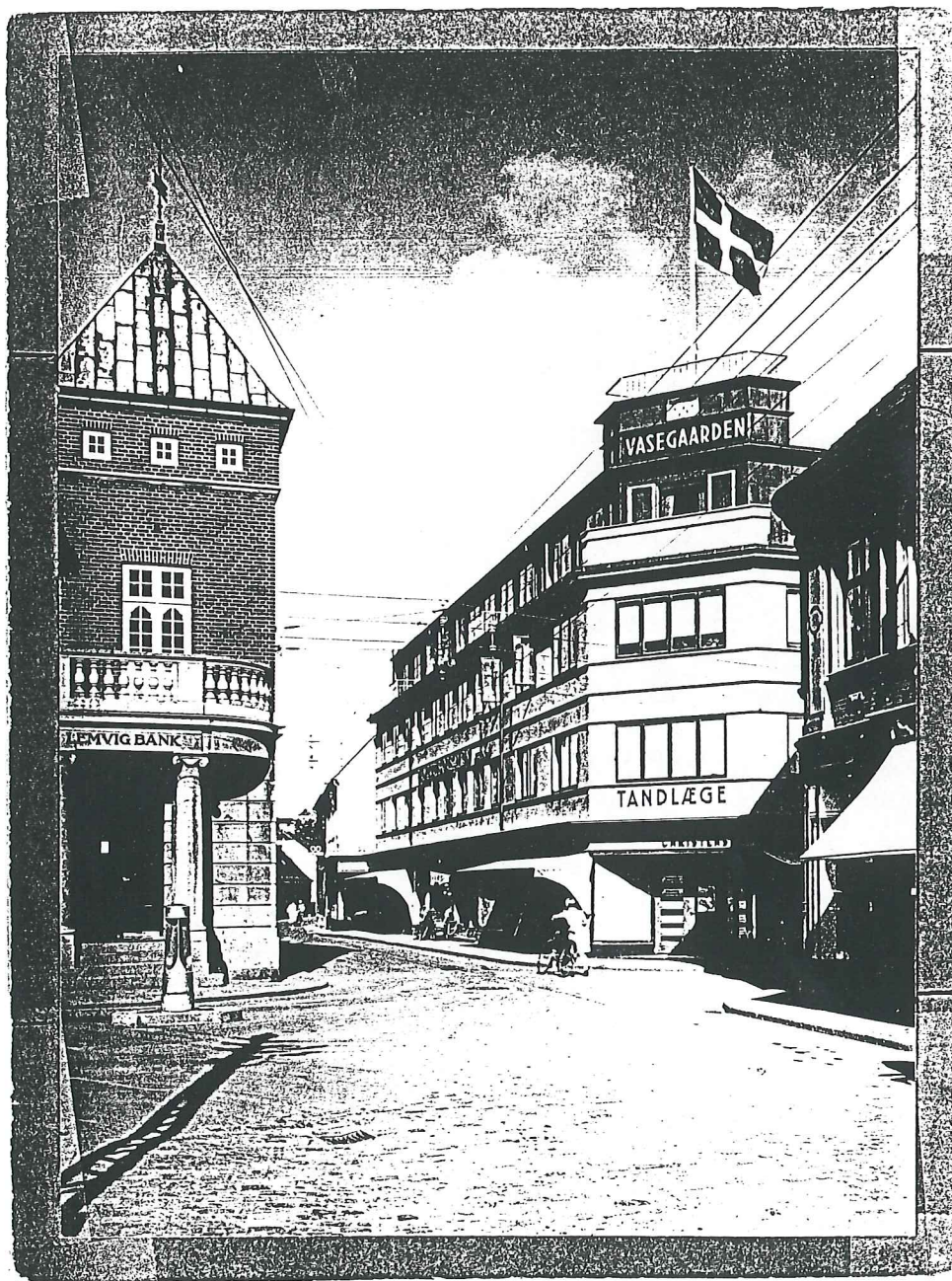
Villa med udsigt

Efter "Breidablik" kom en række herskabelige villaer, alle med et individuelt arkitektonisk udtryk og med individuel placering. 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, men de velstående bygherrer valgte hver sin isolerede plet, hvorfra udsigten over by og fjord var så god som mulig. Disse villaer betegnede samtidigt det første brud på nærheden mellem hjem og arbejde. Bankdirektøren eller den store forretningsindehaver spadserede nu hjemmefra - eller kørte bil - til sit arbejde nede i byen.

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, der dog i flere tilfælde fik mere facade end boligareal på grund af det stærkt skrånende terræn. I Voldgade blev der desuden bygget en pompøs ejendom med seks lejligheder, det såkaldte "Marselisborg" (1928).

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, bag stationen langs Jyllandsgade og Danmarksgade, nord for Heldumvej på den anden side af kirkegården, op ad Nørrebro, 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. Retningen tog sit udgangspunkt i det gamle vestjyske empirebyggeri fra 1800-årenes begyndelse med elementer som halvvalmede tegltage og hvidkalkede bygningsdetaljer mod det røde murværk. 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 (1920).



Vasegaarden i gennemført funkisstil. (Foto o. 1935, Lemvig Museum).

Boligblok eller eget hus

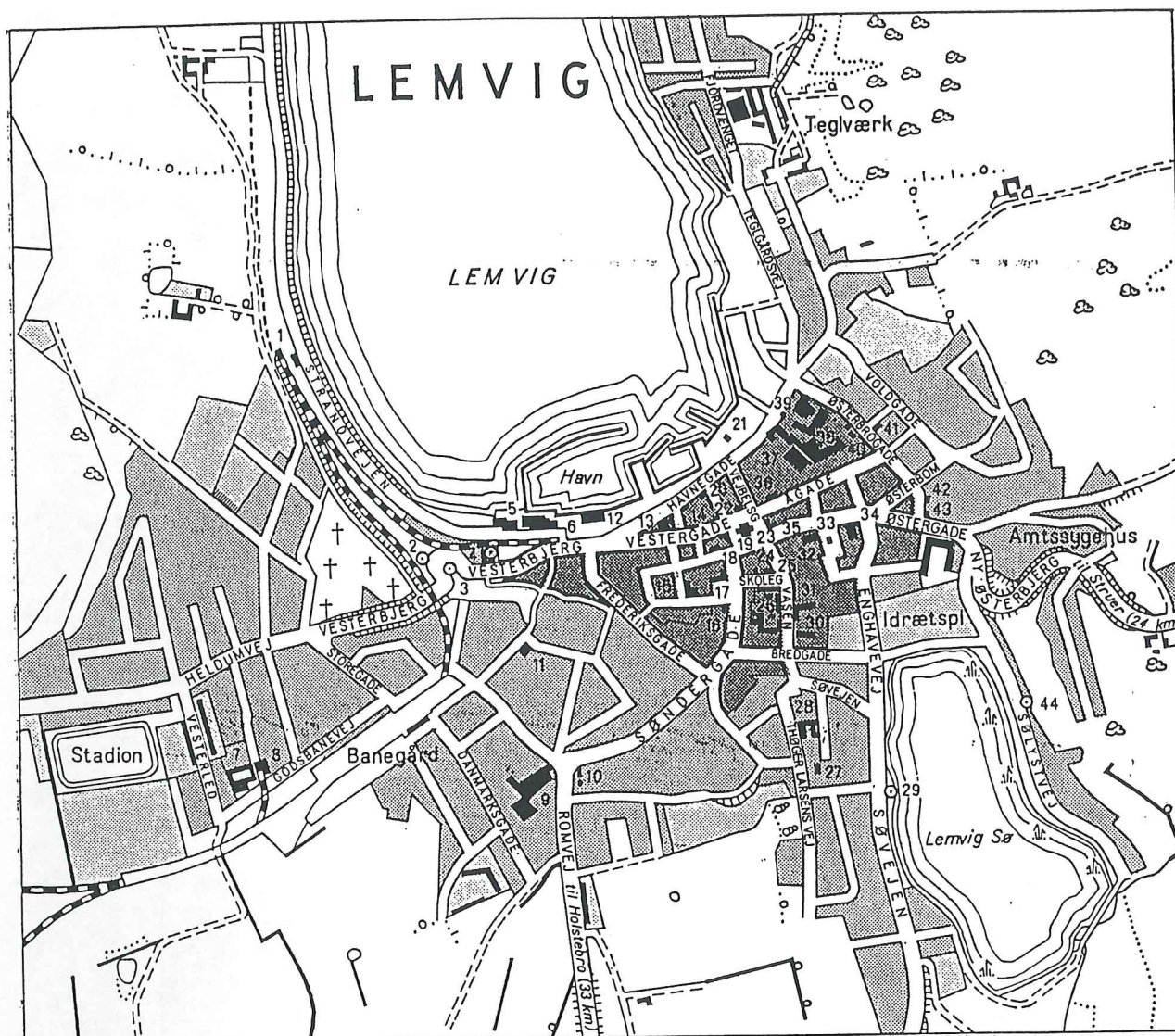
Heller ikke i 1900-årene fik Lemvig en industriel udvikling, der kunne sætte sig spor i bybilledet i form af deciderede arbejderkvarterer. Lemvigs indbyggere var beskæftiget i handel og serviceerhverv eller i mindre håndværksfirmaer. I 1940'erne kom der desuden stor fremgang inden for fiskeriet og de dertil hørende fiskeriafhængige virksomheder i land. Som hovedregel sagde man, at hver fisker på havet skabte beskæftigelse for fem mand i land.

Mange forretningsdrivende foretrak at bo oven på eller ved siden af sin virksomhed, men for de fleste blev valget af bolig styret af andre faktorer end tilknytning til en bestemt arbejdsplads eller social klasse. Det var faktorer som økonomi, ønsket om at bo "nede i byen" eller "oven for byen", om at bo øst eller vest for bykernen, nærheden til jernbanestationen eller senere fra slutningen af 1960'erne til de to nye skoler, Christinelyst og Lemtorp, der blev bygget på hver sin side af byen. I boligkvartererne oven for byen blev den sociale lagdeling diffus, eftersom valget på den samme villavej kunne stå mellem en herskabelig udsigtvilla med stor have ned ad skrænten og en bungalow med udsigt til naboen og en frimærkestor grund.

Hvis man ikke havde råd eller lyst til at eje eget hus var der ikke mange alternativer - ud over overetagen i en tofamilies villa. Det kom der for alvor i 1934, da byens første store etageejendom blev bygget, "Vasegaarden", centralt beliggende på Torvet på hjørnet af Østergade og Vasen. Ejendommen var byens første i funkisstil. Bag opførelsen stod et privat byggekonsortium af forretningsdrivende, der alle fik butik i stueetagen. I de moderne lejligheder var der attraktive boliger, der bl.a. tiltrak enlige selverhvervende kvinder som lærerinder, jordemoder, ekspeditricer og damefrisør.

"Vasegaarden" viste, at der var behov for boligbyggeri med lejligheder, og i 1941 tog en række af byens håndværkere initiativ til dannelsen af byens første boligforening, der fik navnet Lemvig Boligforening. Dens første byggeri blev "Fjordvænget", der lå på en grund mellem teglværket og stranden. Her blev der i 1942 opført fem toetagers huse med i alt tyve lejligheder, og i 1944 fem énetages huse med to lejligheder i hver nærmere ved fjorden. Byggeriet var beregnet for børnefamilier, og der var anlagt græsplæner og legeplads med sandkasse. I lejlighederne, der var på 2, 2½ og 3 værelser med wc og brusebad, flyttede fiskere, kontorfolk, håndværkere, butiksansatte, chauffører m.v. ind.

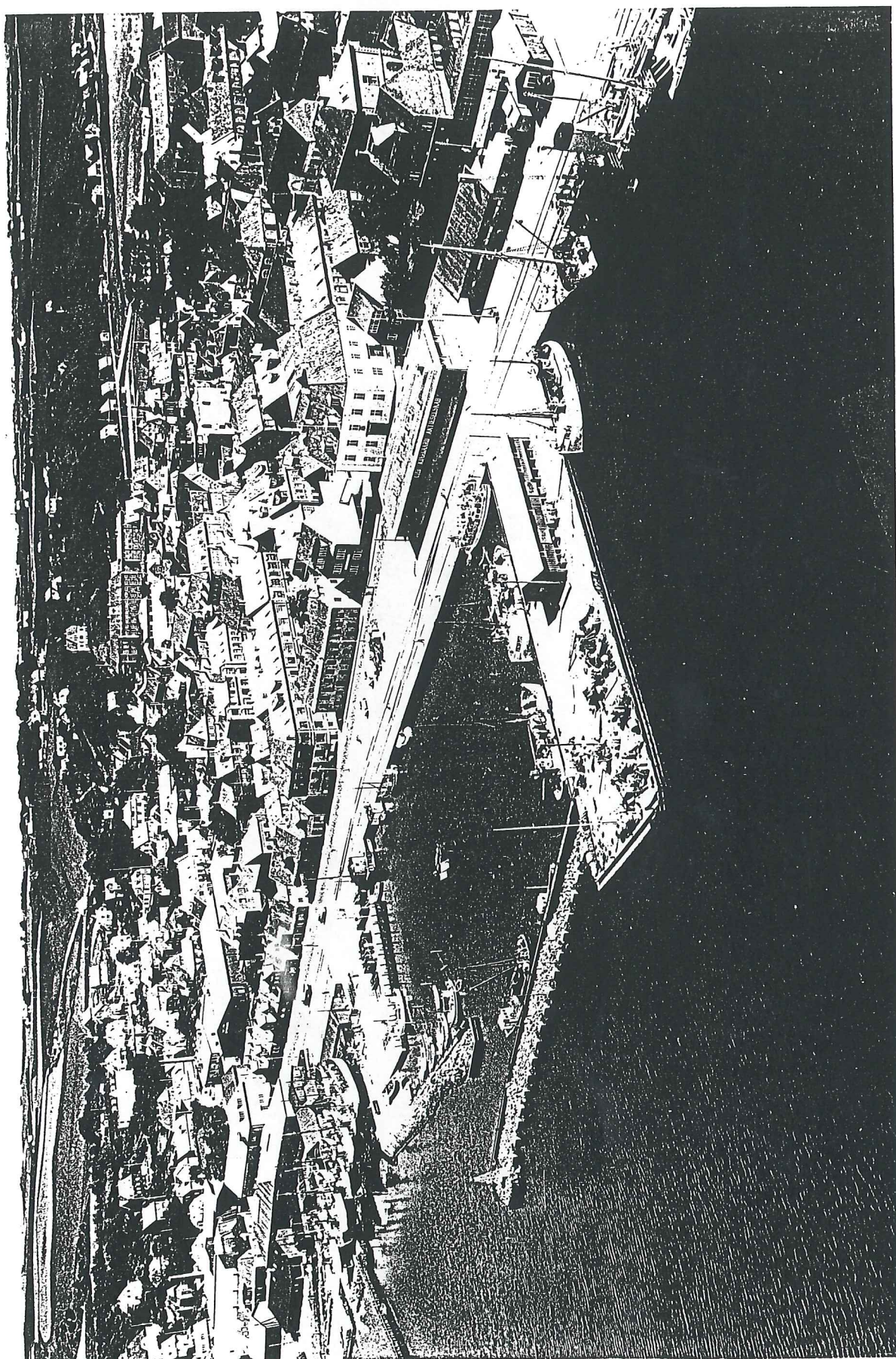
Lemvig Boligselskabs næste byggeri blev "Vesterled" syd for Heldumvej, opført i henholdsvis 1948 og 1950 med i alt 52 lejligheder. Alt var lejet ud på forhånd, fortrinsvis til børnefamilier. Til lejlighederne hørte en lille have, og der var legeplads til børnene. Ligesom i Fjordvænget boede der her fiskere og fiskeeksportører, håndværkere, arbejds mænd, lærere, kontorassistenter m.v. Lejlighederne bestod typisk af to værelser, et eller to kamre, køkken og badeværelse og kostede 103 kr. om måneden. Boligselskabet har siden i 1970'erne stået bag et stort boligbyggeri på Jens Søndergaardsvej.



- | | | |
|---|--|-----------------------------|
| 1 Pavillon | 15 Posthus og telegrafstation | 30 Missionshus. Børnehave |
| 2 Mindesten (Schjøtt-Christensen) | 16 Teknisk skole | 31 Industrihotellet |
| 3 Mindesten (Chr. Aaberg) | 17 Jespersens Hotel | 32 Råd- og tinghus |
| 4 Museum. Buste (Thøger Larsen) | 18 Lemvig Folkebank | 33 Rutebilstation |
| 5 Lemvig Filetfabrik | 19 Apotek | 34 Missionshotellet |
| 6 Køle- og Frysehus | 20 Sømandshjemmet | 35 Lemvig Bank |
| 7 Samlestald | 21 Skibsværft | 36 Turistbureau |
| 8 Offentligt Slagtehus | 22 Lindemanns Hotel | 37 Tømmerhandel |
| 9 Tærskværksfabrik | 23 Vor Frue Kirke | 38 Svineslagteri |
| 10 Zoneredningskorpset | 24 Brandstation | 39 Trælasthandel |
| 11 Skt. Johannes Kirke (Valgmenighedskirke) | 25 Centralbibliotek | 40 Falcks Redningskorps |
| 12 Auktionshal | 26 Kommuneskole. Administrationsbyggn. | 41 Politigården |
| 13 Spare- og lånekassen for Lemvig købstad og omegn | 27 Børnehjem | 42 Dommerkontor |
| 14 Toldkammer | 28 De gamles Hjem | 43 Metodistkirke |
| | 29 Mindesten (Ole Nygaard) | 44 Mindesten (Th. Stauning) |

G.E.C. Gads Forlag

Revideret 1962. Geodætisk Institut. Eneret



Luftfotografiet fra 1957 viser, hvordan bebyggelsen havde bredt sig op over bakkene og ind langs søen. (Foto, Løngren Museum).

I 1945 blev der stiftet endnu et boligselskab i byen, "Boligselskabet af 1945". Initiativet blev taget af Arbejdernes Fællesorganisation for at afhjælpe boligmangelen. Den første ejendom blev opført i 1948 langs med Romvej, og allerede under projekteringen havde man 54 ansøgninger til de 24 lejligheder, som komplekset rummede. Huslejen var på godt 80 kr. om måneden. Lejlighederne på Romvej havde altan, men allerede i selskabets næste boligbyggeri, i Danmarksgade i 1949, var der haver til hver enkelt lejlighed.

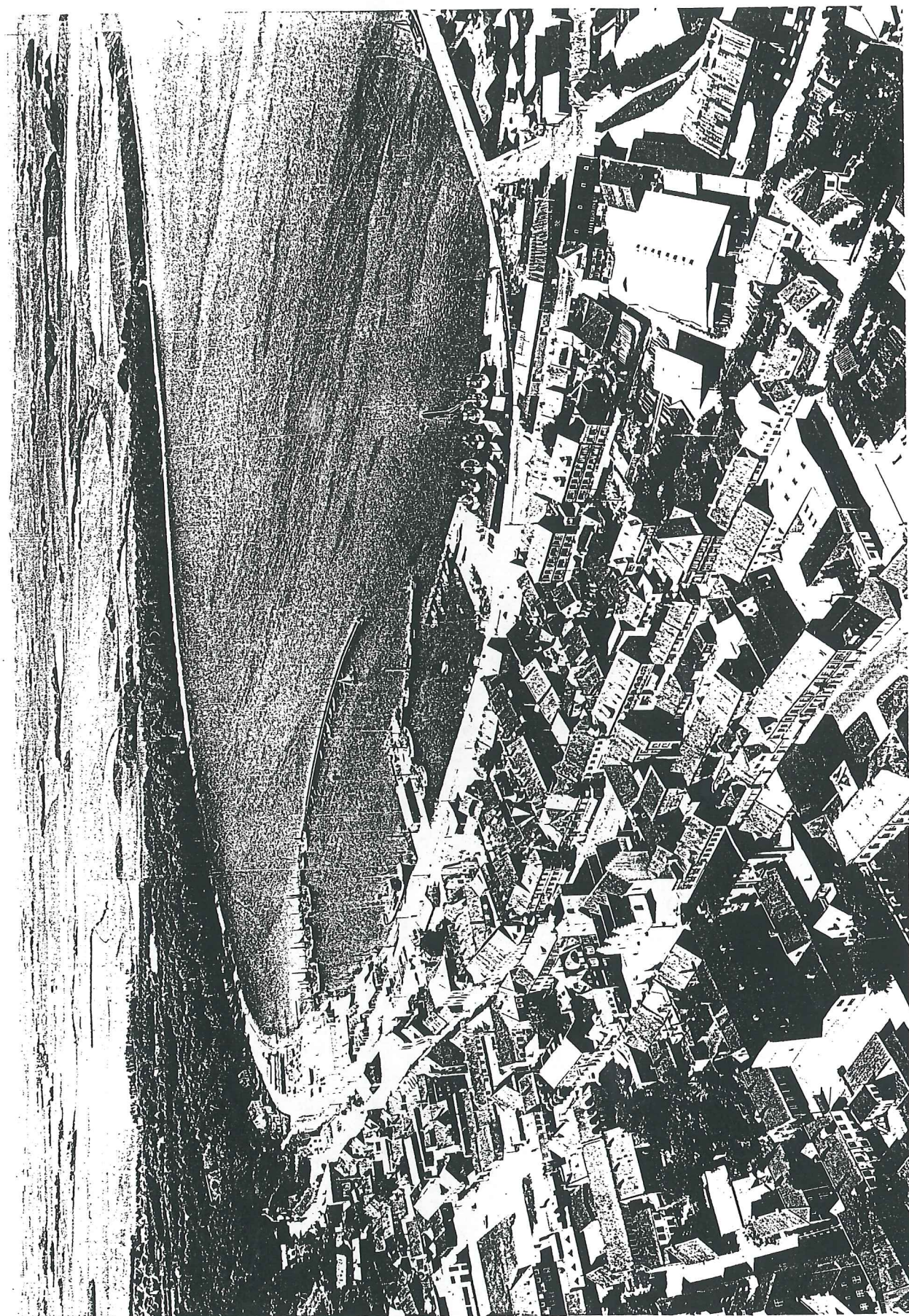
I 1950'erne fortsatte man med byggeri omkring Jevnakervej og i 1960'erne ved Industrivej med butikstov, hvor der var bager, kiosk og købmand. Kvarterets beboere havde nær adgang til skoler og børneinstitutioner med Christinelystskolen fra 1966. I 1980'erne vendte man sig fra det traditionelle etagebyggeri og stod bag et såkaldt tæt-lavt byggeri på Frejasvej, oven for byen i nærheden af Lemtorpskolen (1972-73).

For at skabe plads til boligbyggeri nede i bykernen anlagde kommunen i 1946 en ny gade fra Vestergade til det ubebyggede areal på engen. Området, der bestod af gammel engbund, viste sig at være uegnet til større byggeri, og der blev derfor i stedet for boliger bygget et par virksomheder i kanten af området. En bilforretning i 1947 (nu nedrevet), posthus (1951), telefonhus og brugsforening. Selve den store plads forblev ubebygget og er i dag byens største centrale parkeringsplads. Skulle man bygge boliger i større omfang, måtte man, som boligforeningerne havde vist, oven for byen. Som en konsekvens heraf anlagde kommunen Ny Sønderbjerg i 1955 som forbindelsesvej mellem de spredte bydele.

Endnu et initiativ til boligbyggeri blev taget lige efter krigen. I sommeren 1945 blev Lemvig Erhvervsråd stiftet, og et af formålene var at skaffe virksomheder til byen. Skulle det lykkes, måtte der være boliger, såvel til virksomhedernes arbejdere som til funktionærerne. Boligselskaberne havde da påbegyndt arbejdet med at bygge lejlighedskomplekser, og Erhvervsrådet koncentrerede sig derfor om villa-byggeriet. Der blev dannet et byggeselskab ved navn "Skrænten", og formålet var at bygge en række villaer med statslån på "Bakkegårdens" jorder nord for Heldumvej. Der blev udstykket 46 parceller, der til dels fulgte en naturlig skrænt i terrænet ud mod dalen fra Ballevad til Hornsø.

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. De svarede til tidens boligidealer med forbindelse mellem hus og have med en terrasse og med haven som et friluftsrum til hele familiens brug, ikke til repræsentation. Blandt køberne til de nye villaer var fiskeskippere og fiskeeksportører, håndværksmestre, en cand. pharm. og andre, hvis økonomi tillod køb af eget hus til en pris af omkring 30.000 kr.

Da bebyggelsen først var flyttet oven for bakkerne, kom der gang i udstykningen og byggemodningen af nye boligområder. I 1970'erne og 80'erne bredte parcelhusområderne sig ud i det åbne land, og kun en række vanskelige terrænforhold og større landskabsfredninger omkring



Lemvig by ved bunden af vigen. (Foto 1957, Lemvig Museum).

søen og af bakkerne i Nørre Lem sogn har betydet, at man stadig kan se de grønne skrænter. Imellem de ofte lidt ensformige boligområder har kommunen sørget for anlæg af grønne stier og trapper, så alle har mulighed for at opleve det varierede landskab, 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 1933-35. Herfra udgår Vestergade, der som byens vigtigste handelsstrøg blev gågade allerede i 1970. 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 rådhus torv, der nu er opholdsareal med en lille legeplads.

Tilbagetrukket fra Østergade findes byens nuværende rådhus, bygget som administrationsbygning efter kommunesammenlægningen i 1970. Det ligger asymmetrisk halvt skjult bag det gamle rådhus, der efter de oprindelige planer skulle have været revet ned, så det nye rådhus kunne have ligget frit på en stor åben plads, typisk for dette årti's "græsplænearkitektur". I 1994 blev pladsen foran rådhuset istandsat og udgør i dag et tiltalende område med bænke, træer, vandbassin og skulptur. Samtidigt er disse store offentlige pladser og bygninger - som tidligere de store haver på dette sted - en barriere for handelslivet i den østlige del af Østergade.

Bag Torvet ligger stadig Borgerskolen fra 1857 (nu pensionat for folk under alkoholafvænning), den såkaldte "røde skole" fra 1897, hvor bl.a. den kommunale musikskole har lokaler samt den store kommuneskole i solidt rødstensbyggeri fra 1950'erne (nu handelsskole). I Skolegade findes desuden biblioteket i en bygning fra 1930 med senere tilbygning.

Som en konsekvens af gågaderne er biltrafikken ført uden om den centrale bydel af gennembruddene 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 o. tyve 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 industrikvarter. Uden for ringvejen græsser køerne på marken.

Bevaringsværdige sammenhænge i Lemvig by

Dominerende træk

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.

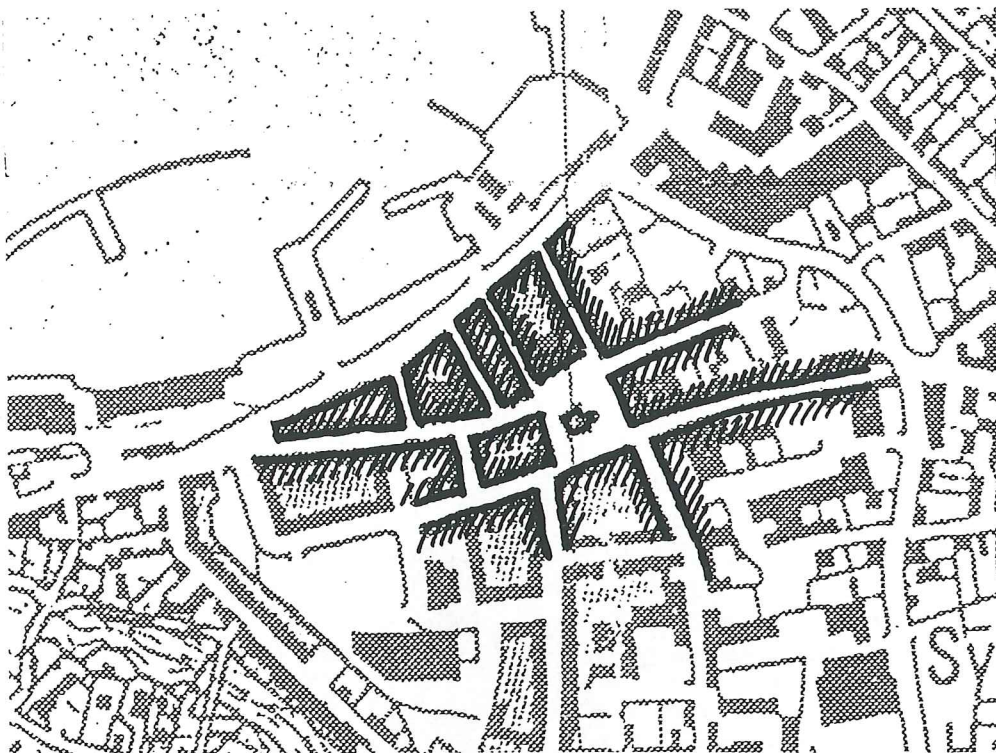
Selv om byen er vokset op ad skrænterne og har bredt sig på bakkedragene omkring byen uden markante bygningskonturer, er der stadig ubebyggede skråninger, der fremhæver de landskabelige omgivelser. Mens udsynet nede i byen begrænses af huse og skrænter, så kan den lange dal med vig, by og sø opleves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

Byen og vigen

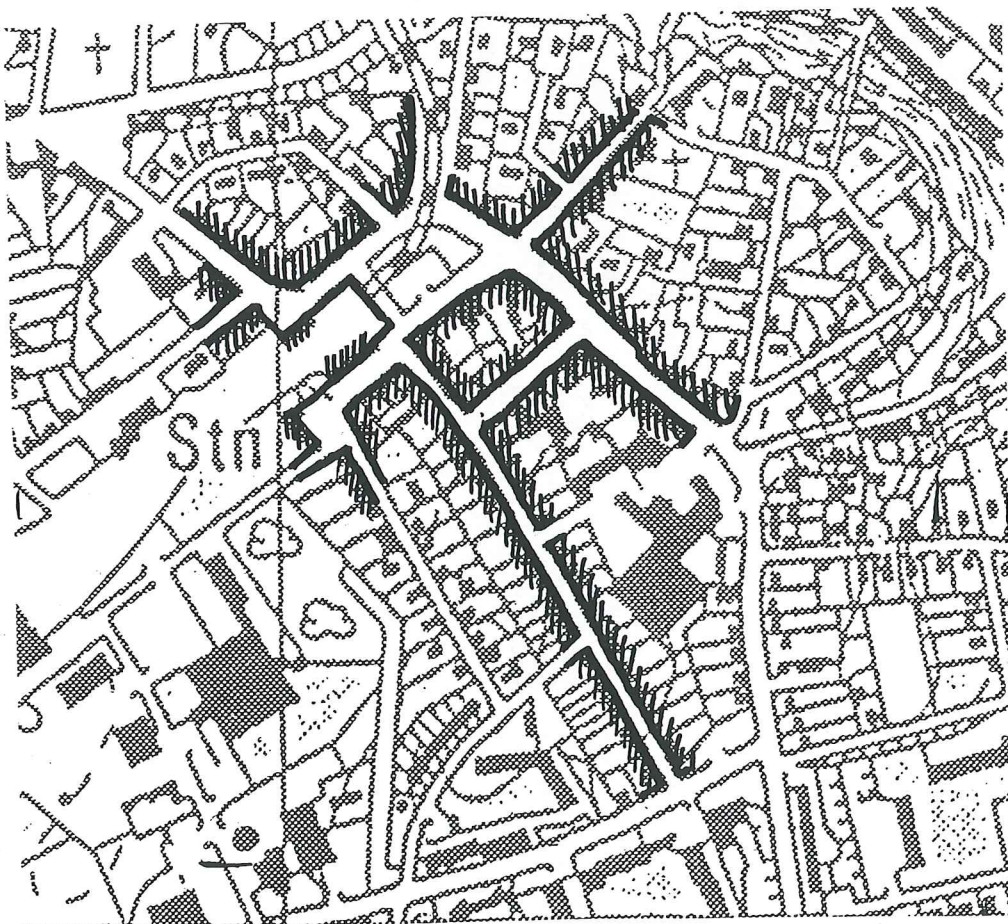
Mod vigen opleves byen som en uformet bebyggelse, der omslutter den inderste del af vigen. I bunden af vigen er det havnefronten og byens silhuet, der tegner byens møde med Limfjorden. Sammen med bebyggelserne på skrænter øst for vigen og de skovklædte skråninger ved byens anlæg mod vest er vigen blevet delvis 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 landtange Geller Odde er indskrænket. Kun få steder er byens ansigt mod vigen præget af markante meningsfulde frontbebyggelser, der henvender sig til stedets kvaliteter. Det er i stedet individuelle bebyggelser uden fællestræk, der tegner et fragmentarisk billede af byen og bakkebebyggelserne øst for vigen.

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. Mod nord, hvor søen møder byens center, slutter søbredden ved en offentlig parkeringsplads og enkelte bebyggelser, der ikke lever op til stedets kvaliteter.



1:5.000. DEN ÆLDSTE BYDEL



1:5.000. STATIONSBYEN

Bebyggelsesmønstre

Den ældste bydel

De indløbende gader, der fra syd øst og vest mødes på Torvet samt stræderne 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 var de vigtigste gader, der fra vest, øst og sydvest løb ned ad bakkeskråningerne for at mødes i Torvet. Herfra førte de smalle stræder, Weibelgade, Nørregade, Strandgade og Toldbodgade, ned til strandbredden, hvor skibene ankrede op. Svirrebom, Vasen og Ågade, der er parallelle baggader til Vestergade, Søndergade henholdsvis Østergade, er ligeledes et krakteristisk træk fra byens tidlige udvikling, hvor byen voksede ved udspaltning af nye baggader, ligesom de forbindende stræder var med i byens tidlige plan.

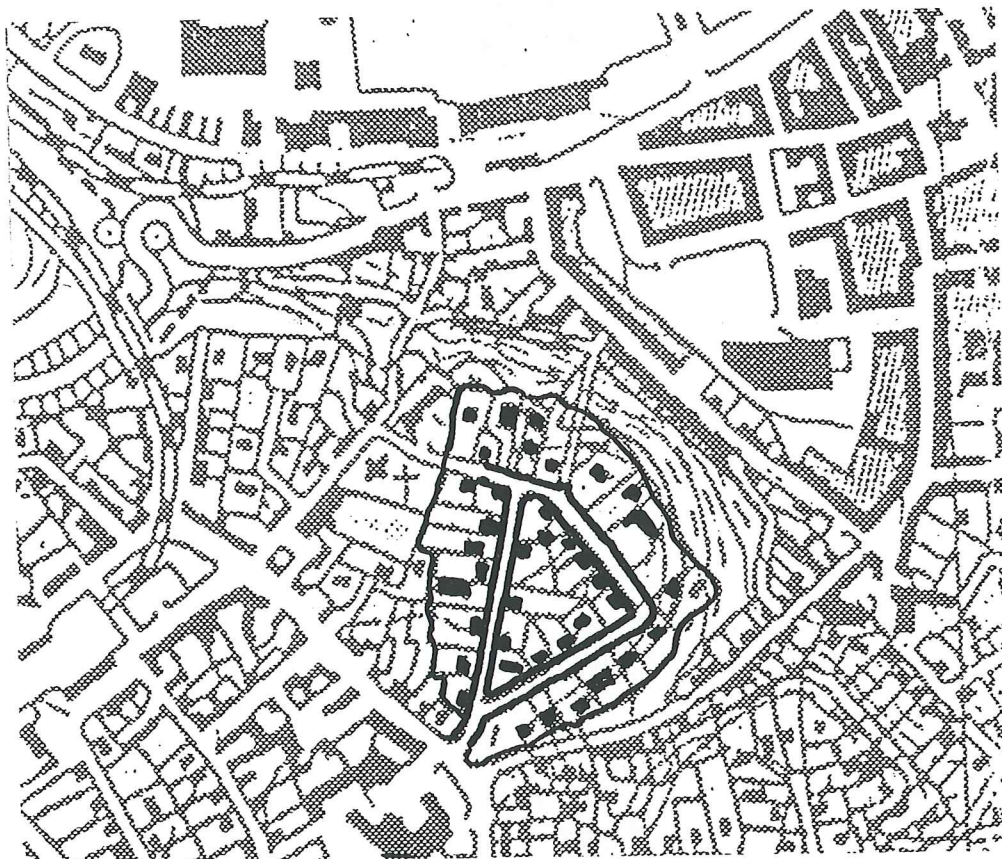
Den ældre bydels grænser mod de nyere bykvarterer, der er skudt op omkring bykernen, er derimod udflydende og præget af nye tilsyneladende tilfældige strukturer. Den ældre struktur med udspaltede parallelle baggader og forbindende stræder er således ikke fortsat i de nye vækstlag omkring den ældre bydel. Selv om middelalderbyen formodentligt heller ikke var en koncentreret sluttet byform med præcise grænser, var byens plan baseret på enkle og indlysende principper.

Det ældre gadenet med de snævre gaderum og smalle stræder udgør endnu i dag grundstrukturen og helheden i det ældre byområde. Selv om nyere byomdannelse og blotlægninger af gadestrækninger som det eksempelvis ses i Østergade har brudt med den rodfæstede struktur og svækket helhedskarakteren, er den ældre byplan stadig tydelig i bybilledet.

Stationsbykvarteret

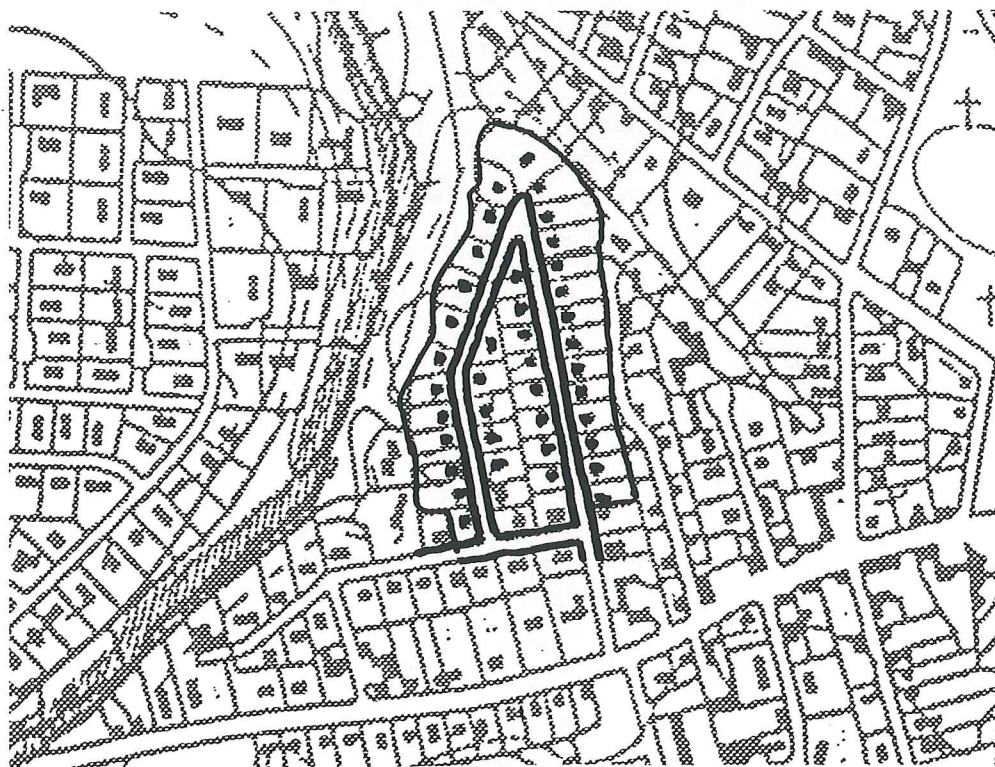
Den ældre bebyggelse, der er vokset op omkring stationen på bakke- draget vest for bykernen, danner sit eget stationsbykvarter. Det primære gadenet i stationsbyen er Storegade og Banegårdsvej, der omkranser det tidligere værkstedsområde, som efter rydning nu danner en central stationsplads. De ensidige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

Den egentlige stationsplads foran stationsbygningen fremtræder ikke som en markant pladsdannelse. Der skyldes givetvis det forhold, at den vigtigste vej til stationen, Banegårdsvej, løb nordfra ind på pladsen langs med facaden, hvor vejen i første omgang endte blindt. Stations-



1:5.000.

VILLAER MED UDSIGT
HØJBOVEJ - BJERGVEJ - MØLLEGÅRDSVEJ.



1:5.000.

SKRÆNTEN

bygningens lidt yderlige og "blinde" placering i forhold til ankomsten tegner sig endnu i bybilledet, hvor man kommer skævt ind på bygningen og ikke oplever den aksialt.

I sidegaderne omkring den store stationsplads fortsatte udbygningen med ydmyge gadehuse i gadelinien langs en del af Storegade ned til Søndergade, Danmarksgade og begyndelsen af Rolighedsvej, ligesom den forbindende vej Jyllandsgade hører til det ældre bymiljø. Et par andre snævre veje viser andre facetter fra stationsbyens barndom. Det er dels den ydmyge Brovej, der kanter sig rundt langs banen, og den snævre Kirkevej, hvor den store valgmenighedskirke, menighedshuset, gaden og omgivelserne danner en smuk helhed. Og for enden af Kirkevej løb den karakteristiske stationstrappe ned ad den stejle skrænt til bykernen, så fodgængerne havde en smutvej med topografiske udfordringer.

Selv om stationsbykvarteret også omfatter andre bebyggelser, er det især bebyggelserne omkring de nævnte veje, der er kendetegnende for stationsbymiljøet og som tydeligt skiller sig ud fra de øvrige bolig- og bykvarterer.

Villaer ved udsigt

Åbningen af stationen i Lemvig var signalet til en alternativ byudvikling og bosætning på højdedraget vest for byen. Snart efter opførtes en valgmenighedskirke (1883), mens Vandbygningsvæsenet, det nuværende Kystinspektorat, etablerede sig i en nærliggende villa med udsigt over byens tage og Lem Vig. Stationen og de ydmyge huse var ikke længere alene om at tegne kvarteret. Udviklingen førte således også til dannelsen af et af byen største ældre villakvarterer, der nu havde fundet en fornem plads på pynten øst for stationen, hvor der fra første parket var storslået udsigt over Lem Vig og ned over den ældre købstadsby.

De store fritliggende villaer omkring Højbovej, Bjergvej og Møllegårdsvej, danner i dag et forholdsvis 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.

Skrænten

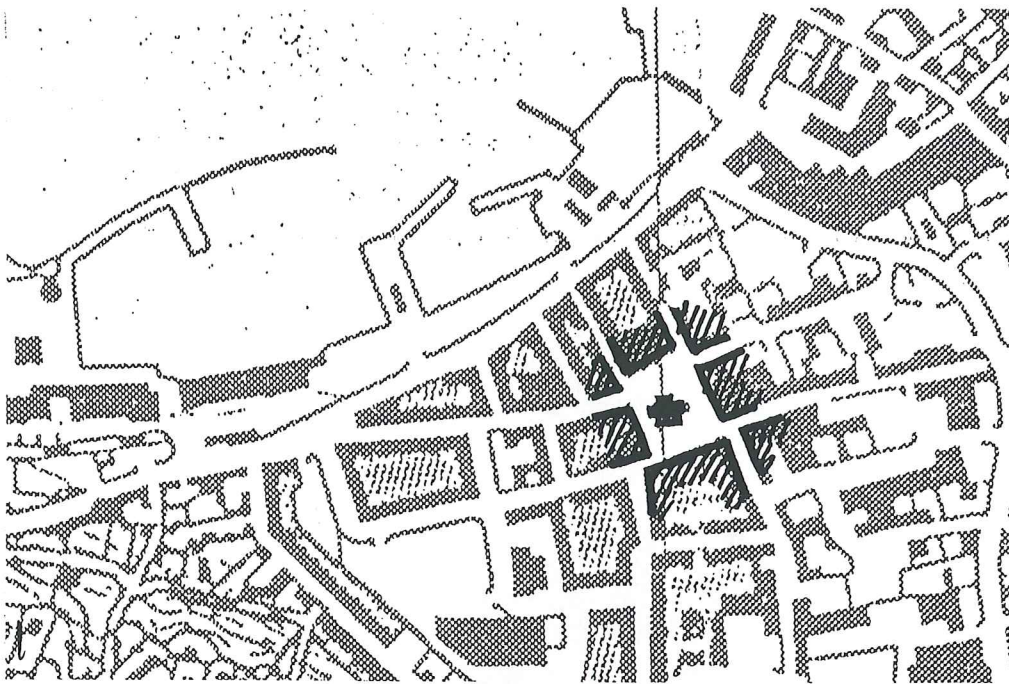
Bebyggelsen på skrænten er et godt eksempel på et nyere boligkvarter fra slutningen af 1940'erne, der er planlagt med en helhedskarakter og fællestræk. Bebyggelsen, der tæller to hustyper, ligger omkring en vejslynge. Den ene hustype ligger langs vejens ydre side med gavle ind mod vejen, mens den anden hustype ligger på øen i midten. De karakteristiske gavlprofiler, der gentager sig i en taktfast rytme, og den enkle bebyggelsesplan er velgørende og harmonisk.



1:5.000. FJORDVÆNGET- TEGLGÅRDSVEJ

Fjordvænget-Teglgårdsvej

Boligejendommene ved Fjordvænget-Teglgårdsvej er ligeledes et eksempel på nyere bebyggelser, der er planlagt med fælles træk, formet efter stedets kvaliteter. Bebyggelsen, der består af to typer af forholdsvis ydmyge huse i røde teglsten, er orienteret mod Vigen og danner derved en karakteristisk byfront. Ikke som en sammenhængende husrække, men som fritliggende beboelsesejendomme, hvor bagerste række ejendomme har udsyn over vigen mellem husene i den forreste række. Trods husenes og omgivelsernes upretentiøse fremtræden er det en af de få planlagte bebyggelser, der søger at tegne en ny byprofil mod vigen.



1:5.000.

TORVET

LEMMVIG



1:5000

HAVNEFRONTEN

Rumlige udsnit og dele

Torvet

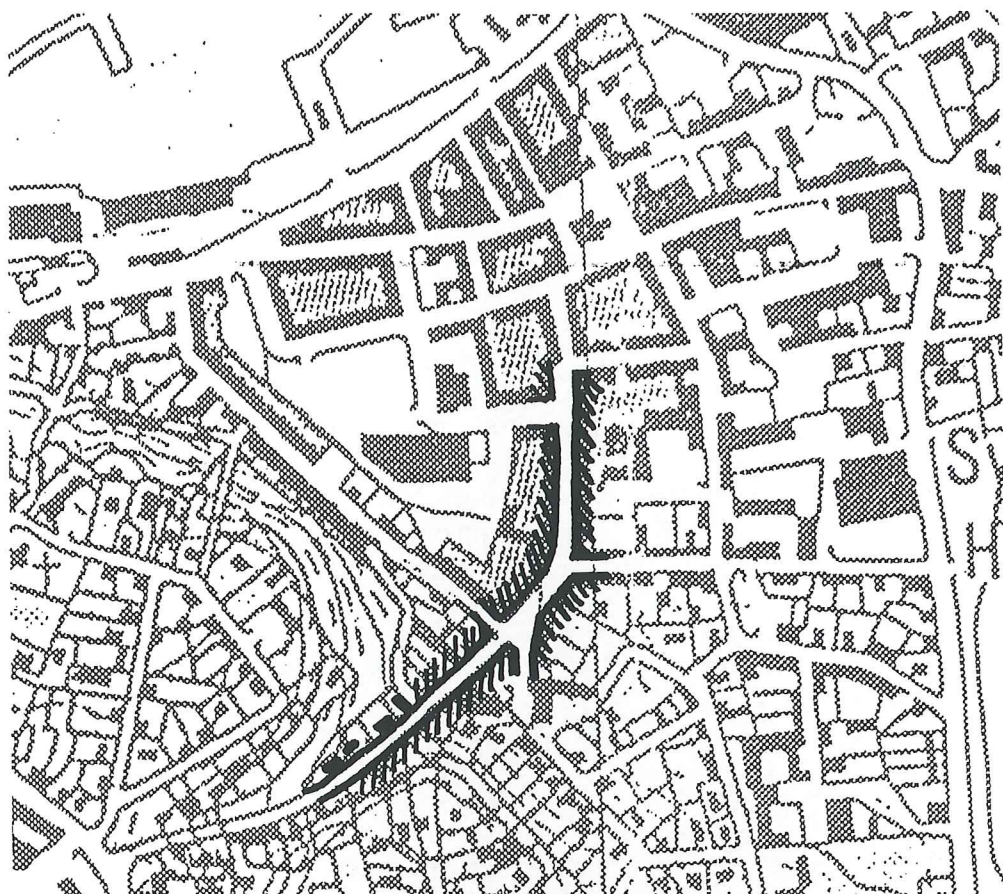
Byens mest markante plads og byrum er Torvet, hvor den store bykirke indtager en dominerende placering midt på pladsen. Torvet er forholdsvis beskeden i sin udstrækning, og ingen steder er der overblik over hele torvet og kirken, der opleves på klods hold med sine yder-vægge, der rejser sig højt over 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. Kun mod nord er der udsyn fra Torvet gennem de snævre gyder Vejbelgade og Nørregade, ned mod havnehusene og vigen, fjord og bakker.

Torvet er forholdsvis fladt, men fra sidegaderne ned mod fjorden træder de små terrænforskelle tydeligt frem og afslører, at terrænet omkring Torvet og bymidten er en mindre bybanke, der falder svagt ned mod havnen.

Torvet er omgivet af sluttet bebyggelse og markante hjørnebygninger i 2-3 etager, der danner et veldefineret byrum. 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 var byens ældste og egentlige torv indtil 1821, hvor den tidligere købstadskirkegård med kirkegårdsmur blev nedlagt, og kirkegården omdannet til torv. Det lille torv på nordsiden havde endda strakt sig længere mod nord ned til et endnu ældre rådhus.

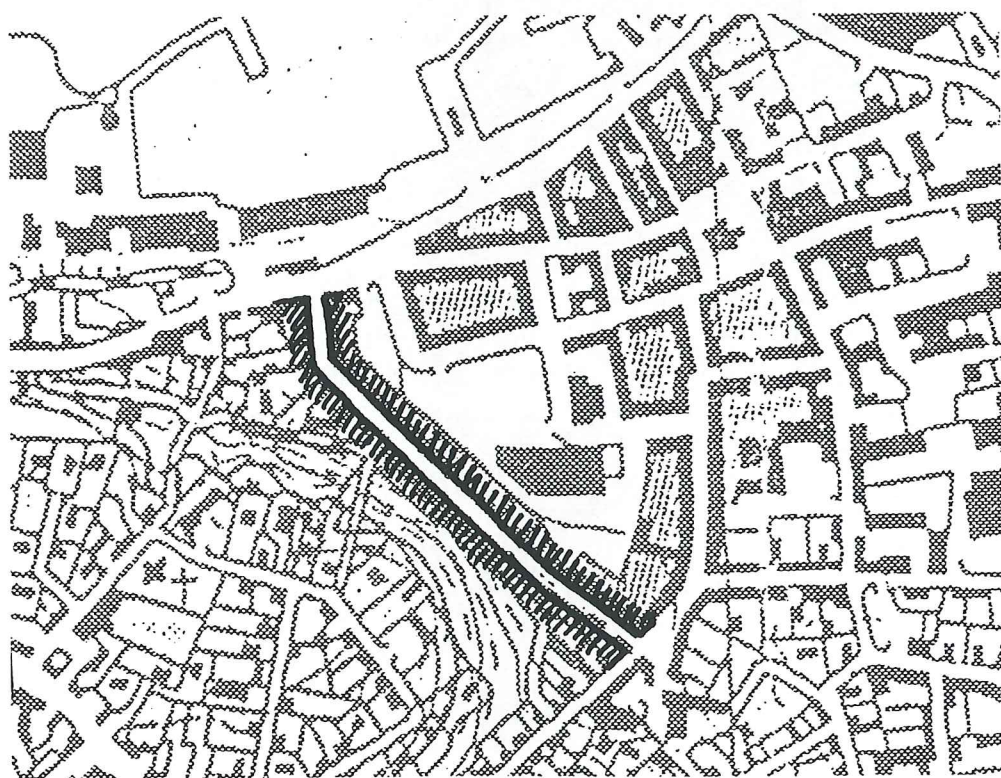
Havnefronten

Byen danner en forholdsvis klar og præcis bygrænse mod vigen, omend selve havnebebyggelserne på de opfyldte arealer 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 byens udvikling. Langs den øvrige del af Havnegade og den nedre del af Teglgårdsvej ligger de nyere huse tæt på række mod facade mod vigen og neden for foden af de begyndende bakker. Mod vest er det nogle få huse langs Strandvejen sydside, der følger rytmen op, mens Vestergadebebyggelsen danner bagkulisser i havnefronten. Langs vigens vestside er det byens anlæg og grønne profil, der afslutter den krumme front omkring vigen som et billede på den tid, hvor byen lå omgivet af ubebyggede bakkeskråninger.



1:5.000

SØNDERGADE



1:5.000

FREDERIKSGADE

Enkelte steder er der udsyn mellem havnebebyggelserne ud mod vigen som en erindring om fortiden, da skibene ankrede op ved strandbredden, mens prammene sørgede for den sidste transport. I takt med havneudvidelserne er der opført havnebebyggelser på de opfyldte arealer foran havnefronten, så bykernen har mistet sin nære kontakt med vandet. De nye havnebebyggelser er opført uden den helhedskarakter, der kendetegner bebyggelsen i bykernen, og placeringen af bebyggelsen er ligeledes sket uden hensyn til strukturen i den ældre bykerne, hvor udsynet fra havnestræderne forekommer tilfældigt og standses nogle steder af havnens huse.

Søndergade

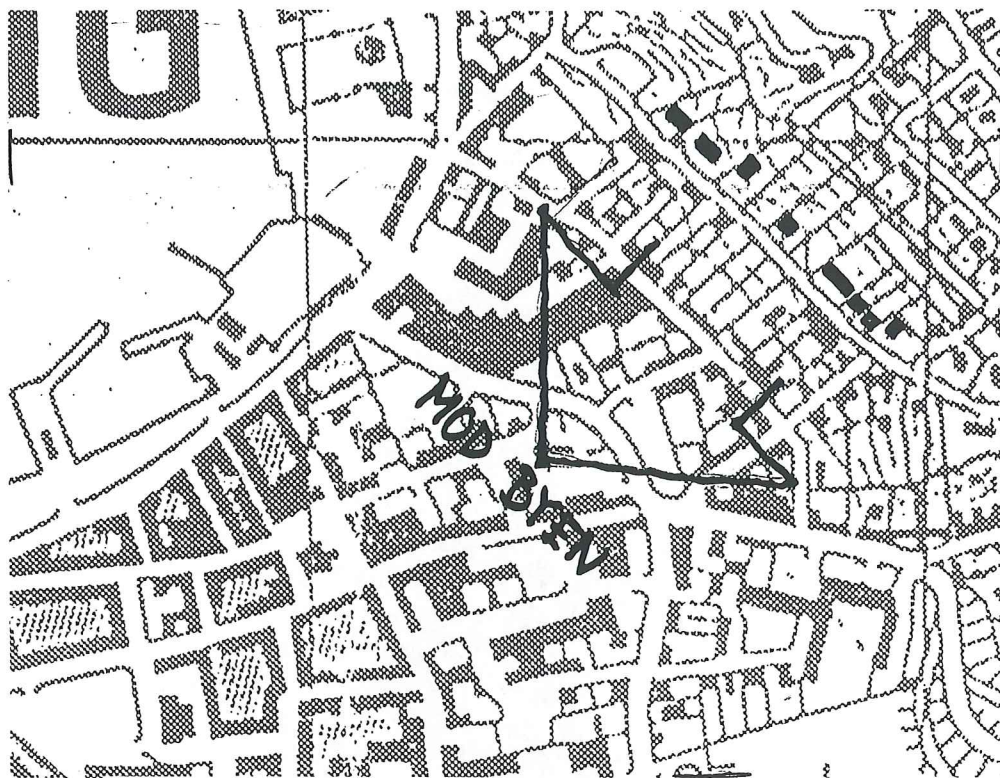
Søndergade er en af de ældste indfaldsveje, der førte fra oplandet ned gennem en kløft i den stejle skrænt til det flade og marine forland, hvor middelalderbyen lå på en mindre bybanke omgivet af fugtige enge. Søndergades stejle forløb ned ad skrænten vidner om de topografiske udfordringer, der skulle 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 Nr. Lem kirke øst for byen. Ved foden af skrænten, hvor drejer vejen op mod nord, er det landskabelige bybillede afløst af gaderummet, der fører blikket mod bykernen.

Bebyggelsen langs Søndergade er gadehuse, opført som sluttet bebyggelse i vejlinien, bortset fra enkelte en-etages huse på skrænten, hvor husenes er nænsomt indpasset på små bakkehylder i den snævre kløft. Her ligger også byens eneste bevarede ældre bomhus som vidnesbyrd om købstadens fordums privilegier. Ved Bakkevej har et hus i vejgaflen og den trekantede plads på bedste vis løst de topografiske forhindringer, stedet frembyder.

Fra skræntens nedre forløb og til bykernen er det overvejende to-etages huse, der indrammer gaderummet. Husene i den sydlige del af gaden er fortrinsvis ældre velformede og upretentiøse huse, men nærmere bykernen er større ejendomme dukket op i gadebilledet, blandt andet Teknisk Skoles historiske bygning, der vidner om gadens betydning som en af de vigtigste indfaldsveje.

Frederiksgade

Under byens ekspansion i slutningen af 1800-tallet var der behov for nye byggeområder. Mange nye huse skød op på de mest nærliggende steder i periferien af den ældre bykerne, men de fugtige enge, der omgav byen, var ikke ideelle som byggepladser. 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, der løber fra Vestergade op langs skrænterne til den vigtige indfaldsvej Søndergade.



1:5.000

VOLDGADE.



1:5.000

TEGLGÅRDBAKKEN - UDSIGTEN.

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

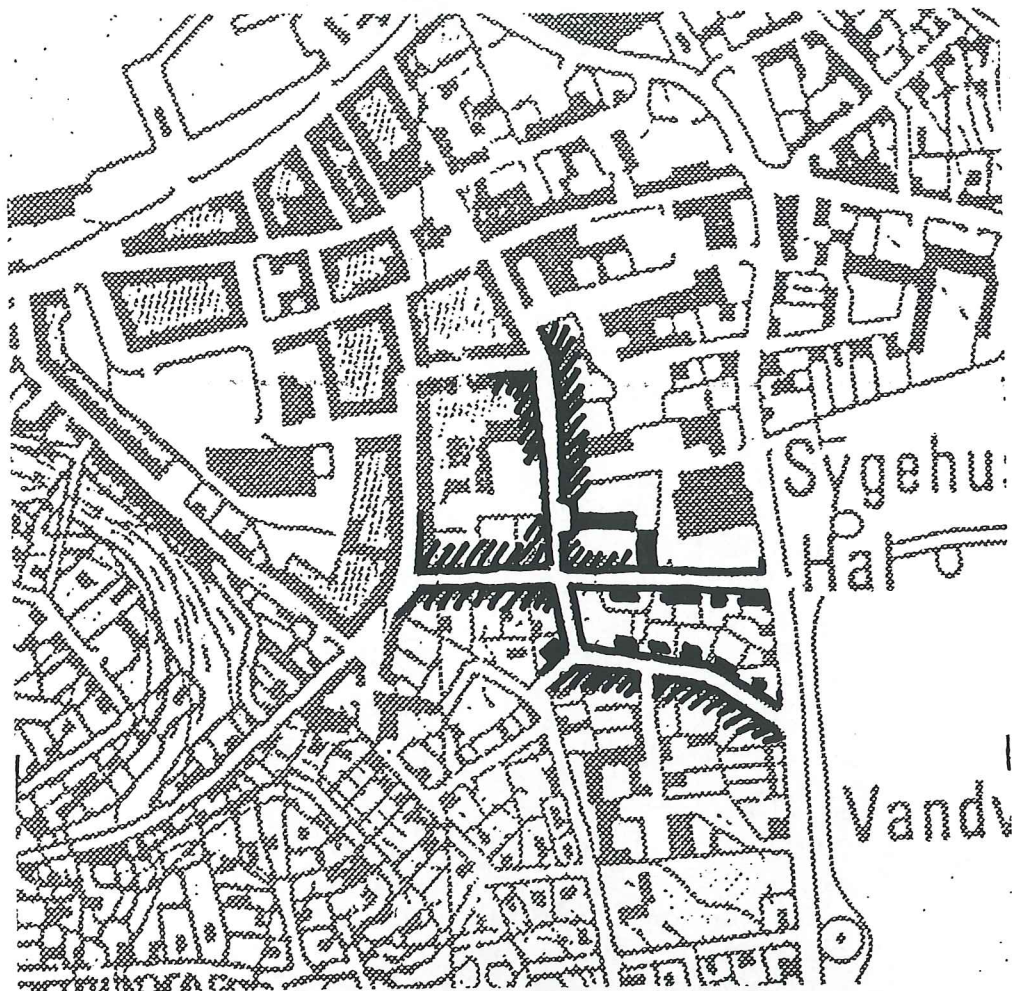
På den stejle skråning var der andre topografiske udfordringer, der spillede ind. Byggepladsen på skrænten var snæver, og når vejen og forhusene i begge sider havde taget deres, var der kun stejle skrænter tilbage bag husene. Mod øst blev der dog plads til småhaver, inden skrænten løb ned mod den flade bygrund. Mod vest rejste skrænterne sig højt over husene og skærmede for aftensolen, mens de små passager mellem husene og de delvist støttemurede skrænter føjede sig til rækken af arkitektoniske oplevelser præget af topografien.

Voldgade

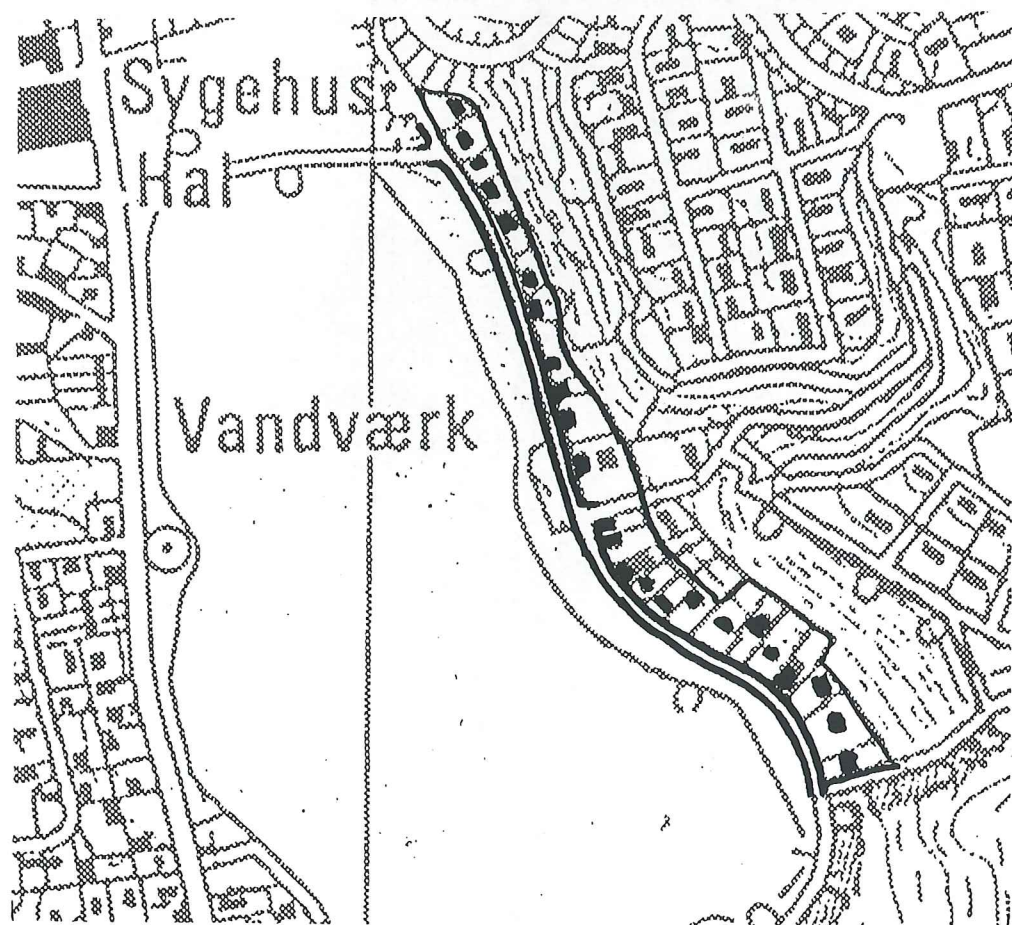
På østsiden af Voldgade ligger nogle få storvillaer på første terrasse på skrænten med storslået udsyn ned over middelalderbyen. Ligesom bebyggelsen i Frederiksgade repræsenterer villaerne i Voldgade et af de første og mere markante brud med den middelalderlige byplan, som fandt sted i slutningen af 1800-tallet. I stedet for at fortsætte med at opføre bebyggelse på engen i periferien af den ældre by blev skrænten øst for byen og byens solside udset som nyt vækstområde for byens første samling af større villaer. De højtplacerede storvillaer gav byen en ny profil, mens Frederiksgade repræsenterede skyggesiden og tilsvarende mindre pretentiøse huse. Selv om der kun blev opført få større villaer på Voldgades østside, er de stadig et markant indslag i bybilledet.

Teglårdbakken-Udsigten

Langs Teglårdbakken og Udsigten danner fem større rødstensvillaer fra omkring 1920'erne ligeledes en markant profil mellem de øvrige huse på skråningen. Villaerne, der kendes på de karakteristiske gavlspidser, ligger længere mod nord og højere oppe end husene i Voldgade. Det er anden generations villaer, der indfandt sig på anden parket med storslået udsigt over vig, vand og solnedgang.



1:5.000 VASEN, SØVEJEN, BREDGADE.



1:5.000 SØLYSTVEJ.

Vasen, Søvejen og Bredgade

Byvæksten omkring Vasen, Søvejen og Bredgade er en udløber af den ældre købstadsbebyggelse, hvor engen syd for byen var kommet i focus for byudviklingen. Vasen tegnede sig tidligt i byhistorien som en parallel baggade til den vigtige indfaldsvej Søndergade, ligesom Svirrebom og Ågade var parallelle baggader til Vestergade og Østergade. Og disse baggader førte ud til engene omkring den ældre bykerne. Mod syd var der også færdsel til Lemvig Sø, og her var Vasen og dens forlængelse, Søvejen, den vigtigste ældre vejforbindelse ned til søen.

Bredgades vestlige del fra Vasen til Søndergade følger ligeledes en ældre forbindende tværvej mellem Søndergade og Vasen, ligesom Skolegade udgør en forbindende tværvej nær bykernen.

De byhistoriske forhold, der ligger bag de tre veje, tegner sig også i bybilledet. Her danner den sluttede bebyggelse i Vasen og den vestlige del af Bredgade et homogent forløb af ældre huse, bortset fra handelskolens store bebyggelse og åbne areal, der bryder helhedskarakteren.

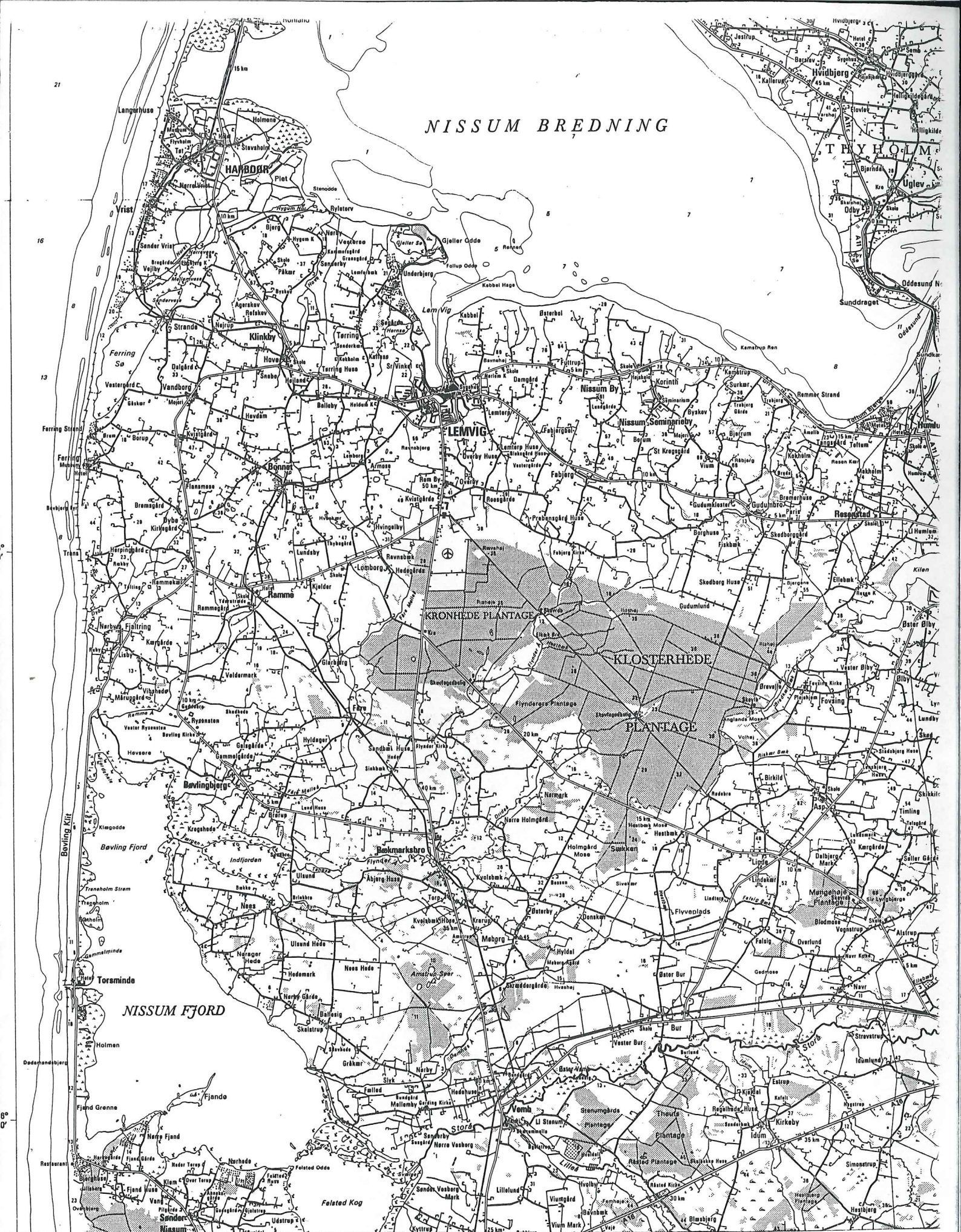
Søvejen omfatter også ældre bebyggelser, men bærer præg af nedrivninger, der har svækket helheden i det ældre vejforløb. Den østlige del af Bredgade er en nyere vej, hvor tilsvarende nyere bebyggelse, biografbygningen, slår de store dimensioner an i stor kontrast til gadens øvrige huse.

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 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.

Sølystvej

Ved Lemvig Sø danner en række huse på østside af søen en meningsfuld byfront med facader mod søen og aftensolen. Husene ligger langs vejen, der bugter sig langs søbredden og foden af den høje skrænt, der rejser sig bag husene. Husene er fritliggende enfamilieshuse, men trods deres forskelligartede karakter danner de en helhed ved deres placering i overgangen mellem skrænt og sø. Samspillet mellem bebyggelsen og stedets topografi er enkel og udnytter stedets herlighedsværdi.

NISSUM BRÆDNING



Landbebyggelsen

Alle egnens nuværende landsbyer er forholdsvis nye byer, der hovedsageligt er opstået i sidste halvdel af 1800-tallet og fremefter. De få ældre landsbyer, som fandtes på landet i slutningen af 1600-tallet og delvis i perioden derefter, er alle opløste som landsbyer og findes ikke mere i marken. Nogle af de ældre landsbyer har formodentligt heller ikke været tætte bebyggelser, som er karakteristiske for nutidens landsbyer. Mange af de ældre landsbyer har formodentligt bestået af spredt beliggende gårde og huse omkring et dyrkningsfællesskab.

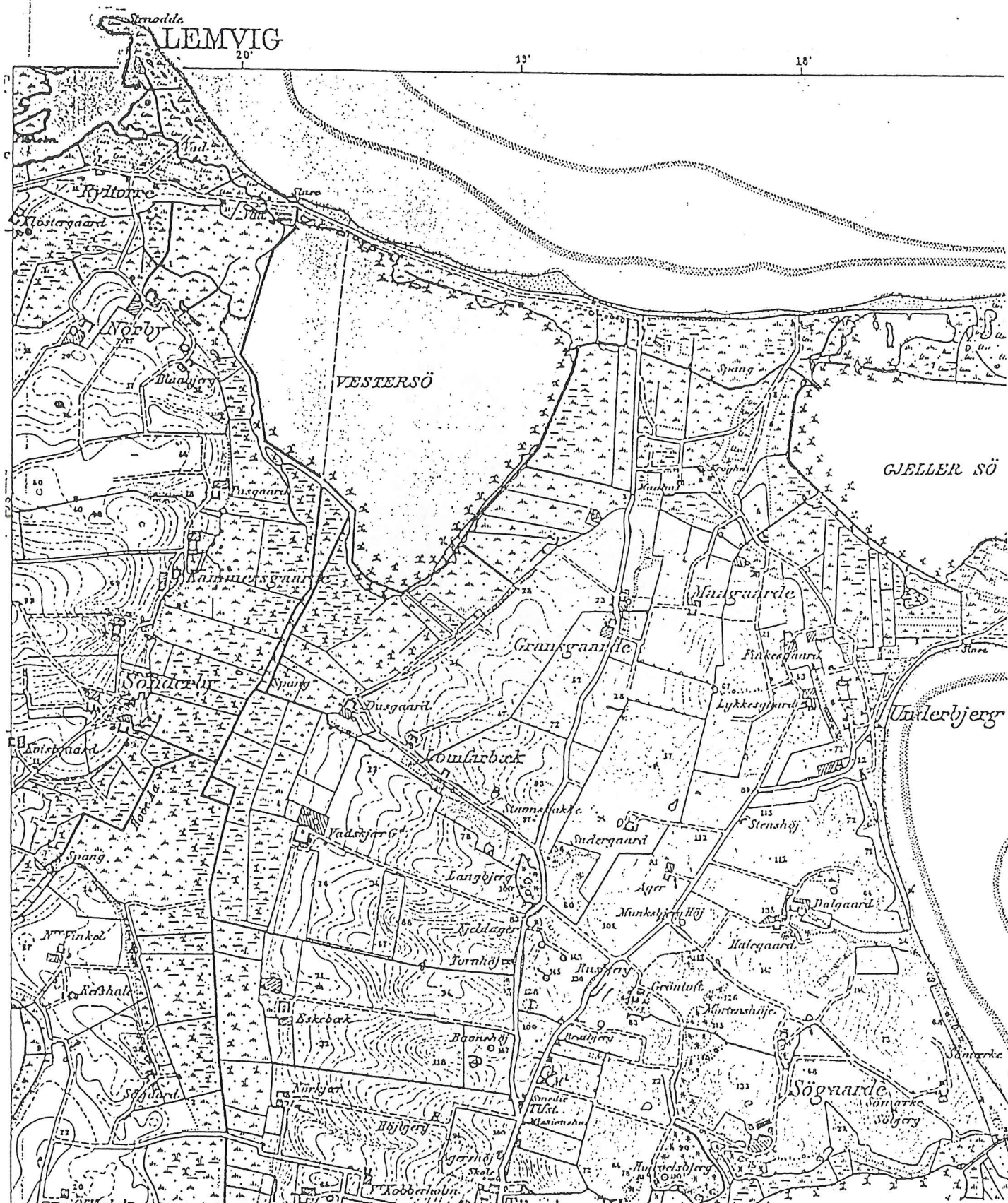
Vest og nordvest for Lemvig lå landsbyerne Kallesø, Balleby, Kirkeby (ved Hove), Snabe, Hovvinkel, Byskov, Sønderby og Nørby, der havde 3-5 gårde og huse, mens Under Tørring Bjerg omfattede hele 4 gårde, 3 huse med jord og 3 huse uden jord. Syd og vest for Lemvig lå Lemtorp, Overby, Rom, Nr. Nisum, Trabjerg og Skodborg, der talte 4-6 gårde og huse, ligesom Møborg, Torp og Flyndergårde, Lund, Rammeskov og Kastbjerg også var ganske små. Kun Volder ved Volder Mark, Øster Bøvling, der lå 1 km nord for Bøvlingbjerg og Nees Kirkeby var efter datidens målestok ganske store landsbyer med 9-17 gårde og huse.

I Vestjylland var landsbyerne i reglen små, og størstedelen af gårdene lå som enkeltgårde i det åbne land uden for landsbyfællesskabet i modsætning til Østjylland, hvor størstedelen af gårdene lå i landsbyerne. På det mere frugtbare moræneland i den nordlige halvdel af kommunen og på Bøvlingegnen, hvor var næsten al jord var opdyrket for et par århundreder siden, lå enkeltgårdene forholdsvis tæt.

De øvrige gårde på landet lå på randen af hedesletten langs engdrage- ne og vandløbene, hvor græsning og høslet var grundlaget for husdyrholdet og jordbruget, mens de store lyngheder lå øde og ubeboede hen. Karakteristiske gårdækker kan endnu ses på randen af hedesletten langs engdraget omkring Flynder Å. I Hygum og ved Vestersø ligger gårdene ligeledes med regelmæssige mellemrum på randen af morænebakkerne ud til de lavtliggende enge omkring Vestersø og strandengene mod Harboør.

Der var dog også andre bygninger, der tegnede sig i det åbne og forblæste landskab. Det var de mange romanske kirker, der endnu ligger på de højeste steder i landskabet som holdepunkter for orienteringen. Kun få af de ældre landsbyer, Rom og Hove, har muligvis været kirkebyer, hvor kirkerne har ligget i et landsbysamfund. De øvrige kirker har tilsyneladende ligget alene i det åbne land i århundreder, et træk, der stadig er karakteristisk for egnen, omend nogle af de nye landsbyer fra slutningen af 1800-tallet er vokset op omkring de ældre kirker.

Udskiftningen i slutningen af 1700-tallet ændrede ikke væsentligt på det ældre bebyggelsesmønster. Billedet af et åbent landskab med få og små landsbyer, enligtliggende gårde, grønne græsmarker og ubeboede lyngheder var endnu karakteristisk langt op i 1800-tallet. Først med opdyrkningen af heden, som især tog fart i slutningen af 1800-tallet efter krigen i 1864, begyndte bebyggelsen at brede sig på den hedelandet,



hvor lyngen hidtil havde givet føde til de nøjsomme får og leveret brændsel og bygningsmateriale til de få ensomme hedeboere.

Mergling af markerne forbedrede boniteten, og talrige småsøer og fugtige lavninger blev drænet og tørlagt, så jorden kunne tages under plov af de nye brug, der opførtes på heden og udmarkerne. En udvikling, der fortsatte langt op i dette århundrede. Den nye lov fra 1899 om statsstøtte til oprettelse af små husmandsbrug, som var indledningen til omfattende udstykninger og opførelse af statshusmandsbrug i andre egne af landet, satte sig ikke store spor på Lemvigegnen. Der blev kun udstykket få husmandsbrug, især i perioden 1940-60, og det forrykkede ikke billedet af landbebyggelsen væsentligt.

De enkelte gårdbebyggelser har imidlertid ændret karakter gennem tiderne i takt med landbrugets udvikling. Parallelgårdene, som endnu fandtes udbredt enkelte steder i 1800-tallet, ses ikke mere. De tre- og firlængede gårdbebyggelser er stadig almindelige på landet, men ofte i ombygget og udvidet udgave. Gårdenes store kvægbesætninger og svineproduktion har ført til omfattende bebyggelser af industriel karakter. Især de store svineproduktioner tegner sig i landskabet. Her er mange lange parallelt liggende staldbygninger med gavlrækker samt høje siloer blevet hverdagsbilledet.

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 focus. Mange husmandssteder og mindre landbrug bliver nedlagt, og byboere flytter ind i de tiloversblevne landbrugsbygninger, mens brugenes produktionskvoter og jorden opkøbes af de tilbageværende landmænd for at øge mælkekvoten eller forbedre gylleregnskabet. Et nyt landskabsbillede er på vej.

Landsbytyper

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. Knudepunkterne i disse vejbyer er dels stationerne og dels vejkrydsene, hvor de første huse som regel dukkede op. Det er da også disse steder vi finder de mest markante og tætteste bebyggelser, undertiden som hjørnebygninger. I de mindre landsbyer er bebyggelsen hovedsageligt koncentreret om en enkelt landevej og vejkryds, mens de større landsbyer har udviklet et gadenet i bymidten, efterhånden som der blev for langt til byens midte fra de yderste huse, der lagde sig til langs vejen.

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. Udover stationsbygninger var det især mejeribygninger, forsamlingshuse, missionhuse, skoler, købmandshandler og smedier, der

kom til at præge byernes udvikling og forme deres karakter.

Det er meget karakteristisk for egnen, at mange af de nye landsbyer er dannet af flere små knudepunkter omkring en fællesejet bygning, såsom mejeri, eller f. eks. en købmandshandel ved et vejkryds. I Fjaltring fremtræder disse knudepunkter med åbent land imellem stadig meget tydeligt. I andre landsbyer, hvor der er sket en større vækst, er knudepunkterne ofte helt vokset sammen til et bysamfund, eller de er blevet opslugt af omkringliggende bebyggelser.

Med uanset større byvækst tegner knudepunkterne sig som regel stadig meget tydeligt i bybilledet og i landsbykarakteren. Dels gennem bebyggelsens tæthed og dels ved funktionsopdelingen mellem landsbyernes ældre knudepunkter, hvor en bydel f. eks. repræsenterer handelsbyen, et andet kulturbyen, mejeribyen eller smedebyen. Der kan dog spores en forskel mellem de større stations- og vækstbyer og de øvrige mindre landsbyer. I de større stations- og vækstbyer blev de mange nye byfunktioner, der indfandt sig i byerne omkring århundredskiftet, fortrinsvis placeret i bycentret, dvs. i området mellem stationen og det eller de nærmeste vejkryds, som centret udviklede sig omkring. I de mindre byer nåede knudepunkterne at virke i en længere periode og sætte deres præg, før de voksede sammen til et sammenhængende bysamfund.

Nørre Nisum

Byen er favoriseret af sin landskabelige placering på toppen af et bakke-
drag på morænelandet. Fra byen er der storslået udsyn over bakke-
landet og mod syd over det åbne land og plantagerne, så langt øjet
rækker.

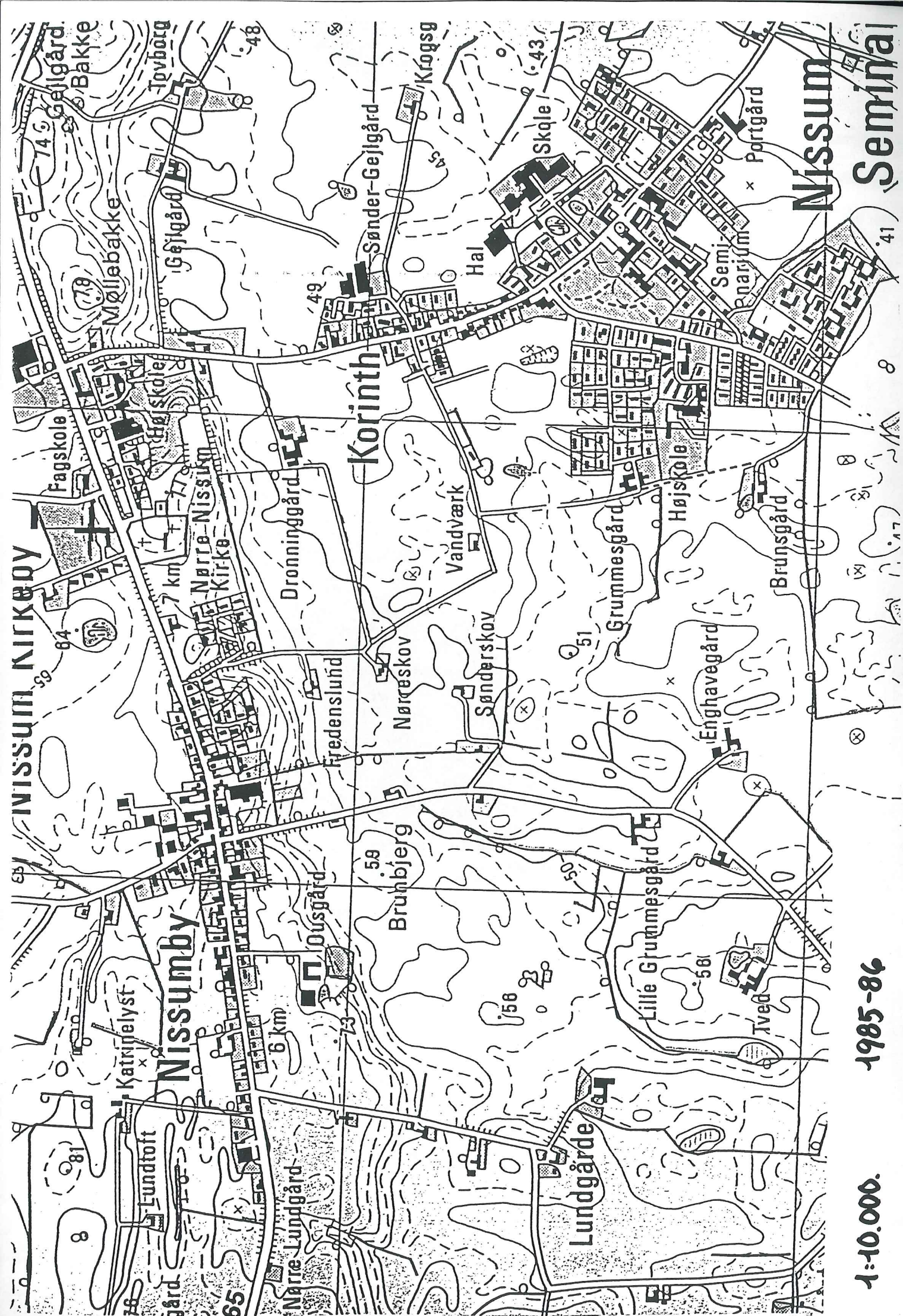
Byen er en vejby opstået ved krydset mellem Hovedgaden, Tvedvej og
Ringvej, hvorfra byen er vokset ud langs vejene og især Hovedgaden,
der var den mest befærdede vej. Det har ført til en langstrakt byform,
hvor husrækkerne langs vejen er det mest dominerende kendetegn for
vejbyen.

I byen findes et ældre mejeri, skole og forsamlingshus, der er karakteri-
stiske træk for udviklingen omkring århundredskiftet, hvor de fælleseje-
de bygninger begynder at indfinde sig i gadebilledet. Og især mejeriet,
der gav øget færdsel, var et aktiv, der trak byvæksten med sig.

Som det er karakteristisk for kirkerne på egnen lå Nørre Nisum kirke
på det åbne land uden for byen. Først omkring århundredskiftet begyn-
der husene at skyde op langs vejen ved kirken, og som vejnavnet Kir-
kebyen antyder blev det nye knudepunkt i bydannelse opfattet som et
selvstændigt bysamfund, før knudepunkterne voksede sammen.

Længere østpå ved Seminarievej opstod endnu et mindre bysamfund
med et mejeri og et missionshus (1906) som udgangspunkt. Senere er
der opført højskole (1926) og landbrugsskole/fagskole ved byen, som
efterhånden er vokset sammen med kirkebyen. Missionhuset og høj-
skolen er begge tegnet af arkitekt N. J. Helligsøe.

Nørre Nisum er et interessant eksempel på de nyere bydannelser på
landet, der er opstået som små isolerede knudepunktsbebyggelser om-
kring samfundsinstitutioner og fællesejede bygninger for så senere at
vokse sammen til et sammenhængende bysamfund. I Nørre Nisum er
det kulturhistoriske udgangspunkt stadig markant i bybilledet og
delingen af byfunktioner mellem kvartererne. Den ældste vej- og
mejeriby mod vest, hvor den første købmand etablerede sig, er i dag
Nørre Nissums handelsby, mens den vestlige bydel med kirke, missions-
hus og undervisningsinstitutioner repræsenterer kulturbyen.



1:10.000.

1985-86

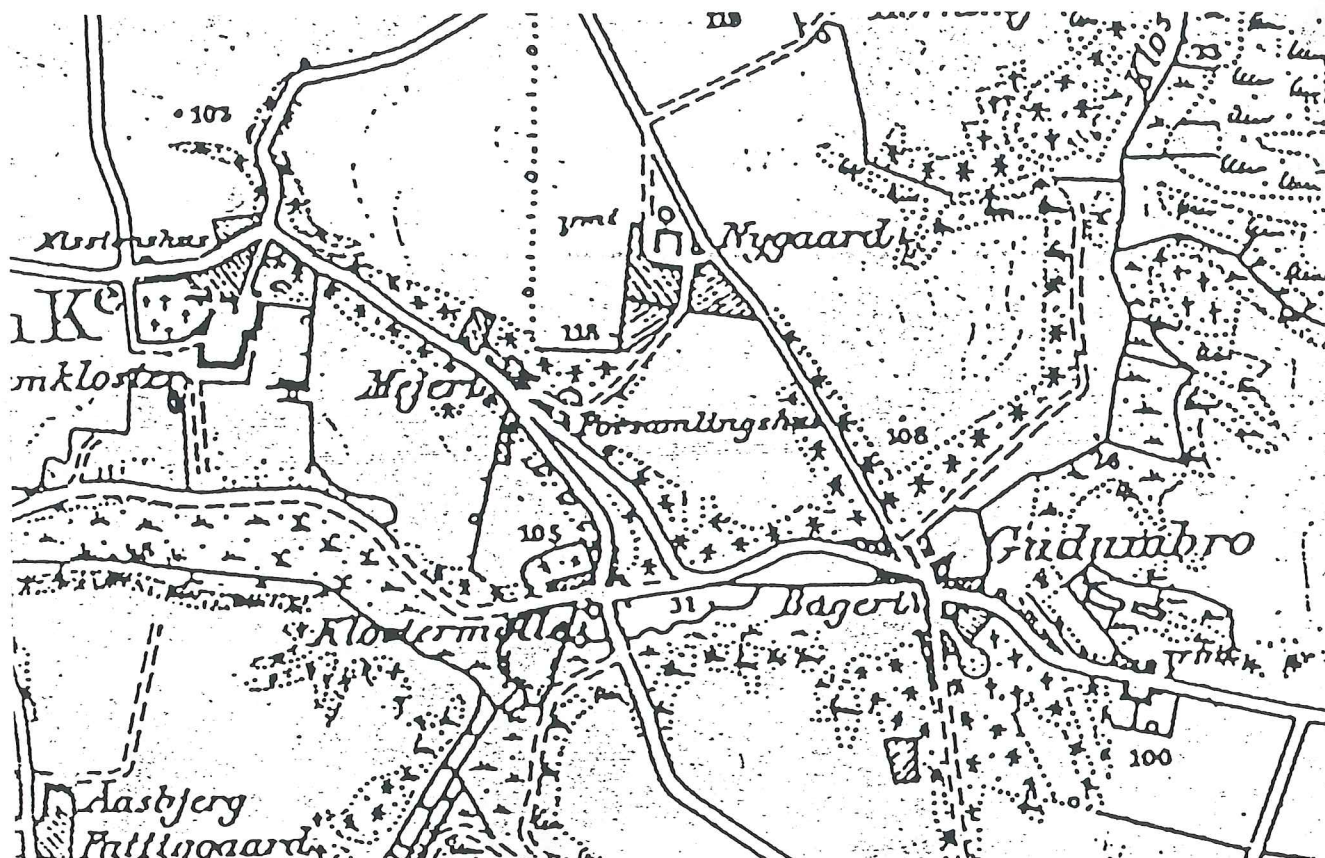
Nissum Seminarieby

Som navnet antyder har byen sin oprindelse i et seminarium, der blev opført her syd for Nørre Nissum i 1892. Forløberen for det indremissionske seminarium var en højskole, 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 Hellasvej, var de første egentlige seminariebygninger. Den Gule Bygning fra 1911, tegnet af seminariets og højskolens tegnelærer, arkitekt N. J. Helligsøe, er ligeledes en af de mest markante bygninger fra begyndelsen. Det er da også seminariet og dens bygninger, der tegner byen og skiller den ud fra de øvrige landsbyer, der først og fremmest betjente oplandet og landbruget.

Bykernen er præget af de store og mange seminariebygninger, der ligger i parkagtige omgivelser og anslår en andagtsfuld stemning. Seminariets historie afspejler sig i bygningerne, der er opført over en lang periode i takt med seminariets udbygning. De ældste bygninger fremtræder som markante og vigtige bygningsværker, mens de nyere bygninger ikke anslår den samme patetiske stemning.

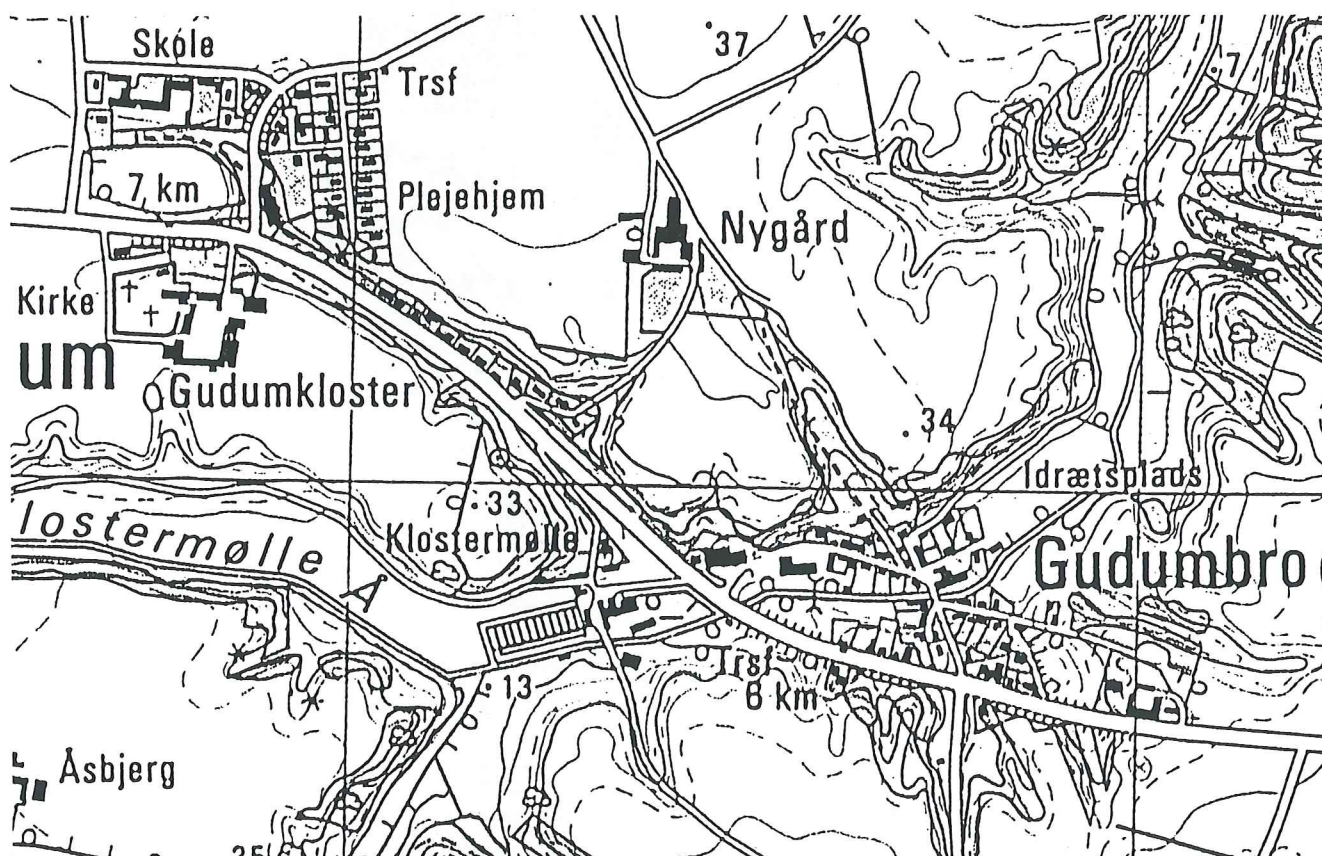
Med seminariet som udgangspunkt har byen vokset sig stor og omfatter i dag blandt andet en større kommuneskole, efterskole, pensionisthøjskole og ældrepædagogisk center foruden boligkvarterer, mens "Den Gamle Præstegård" i dag er cafeteria.

Den parkagtige institutionsbykarakter, der karakteriserer bykernen, er ikke videreført i de nye bykvarterer, som er præget af traditionelle parcelhusbebyggelser bortset fra gadehusene ved Korinth, hvor vejbykarakteren tegner bybilledet.



1:10.000.

1919



1:10.000.

1985-86

Gudum og Gudumbro

Gudum har sin oprindelse i et ældre benediktiner nonnekloster fra 1200-tallet, der lå nede i Trælborg Dal sydvest for Gudum. I slutningen af 1400-tallet blev klosteret flyttet op til sognekirken, der dannede sydfløj i klosteret. Klosterbygningerne forsvandt i 1600- og 1700-tallet, mens kirken blev bevaret som sognekirke. Senere er gården Gudumkloster opført nær ved kirken med hovedbygningen placeret i nært samspil med kirkebygningen.

I nyere tid er boligbebyggelser, skole og plejehjem vokset op nord for landevejen, hvor den nye bebyggelse danner sit eget kvarter. Bebyggelsen har ikke udviklet sig som de øvrige landsbyer. Kirken og Gudumkloster, der i dag er en af egnens største gårde, repræsenterer et enkeltstående bygningsanlæg. Bebyggelsen har derfor ikke landsbyens kendetegn, som den nyere bebyggelse kunne bygge videre på.

Men nede i dalen sydøst for Klosteret voksede Gudumbro op som en lille by omkring en bro over Klostermølle Å. 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.

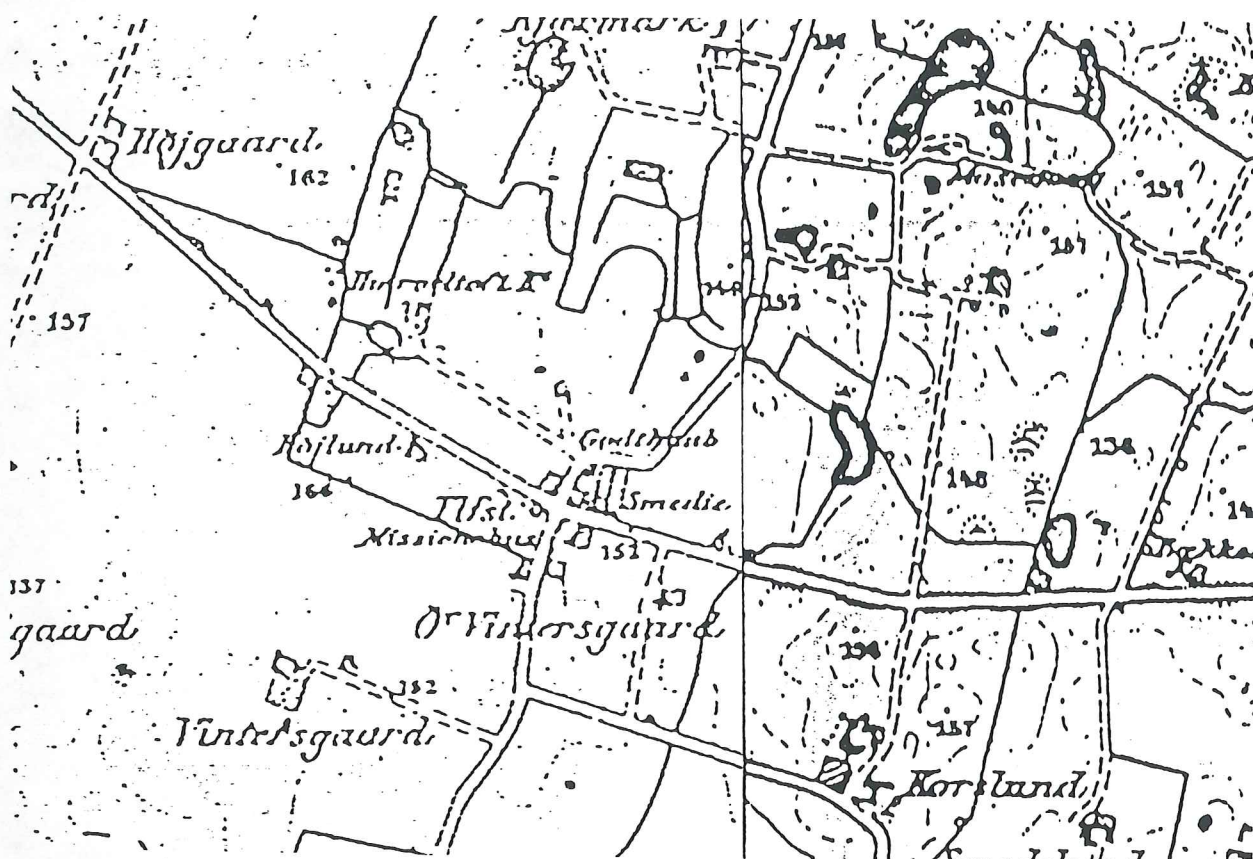
Lidt vest for byen ligger Klostermølle, en ældre velbevaret møllebebyggelse, der i dag manifesterer sig som et anlæg af stor kulturhistorisk værdi. Møllebebyggelsen ligger smukt placeret ved bakkefoden og Klostermølle Å, hvor vandet kunne stemmes op i passende vandfaldshøjde. Det må formodes, at møllen har været fødselshjælper for bydannelsen i Gudumbro, idet møllen har været et aktivt sted, hvor folk fra et større opland mødtes.

Som andre steder finder vi også her karakteristiske vejbebyggelser langs den stigende landevej mellem Gudumbro og Gudum. Ved skræntfoden ligger en enkelt række huse klemte inde langs den ene vejside, mens skrænten danner bagvæg bag husene.

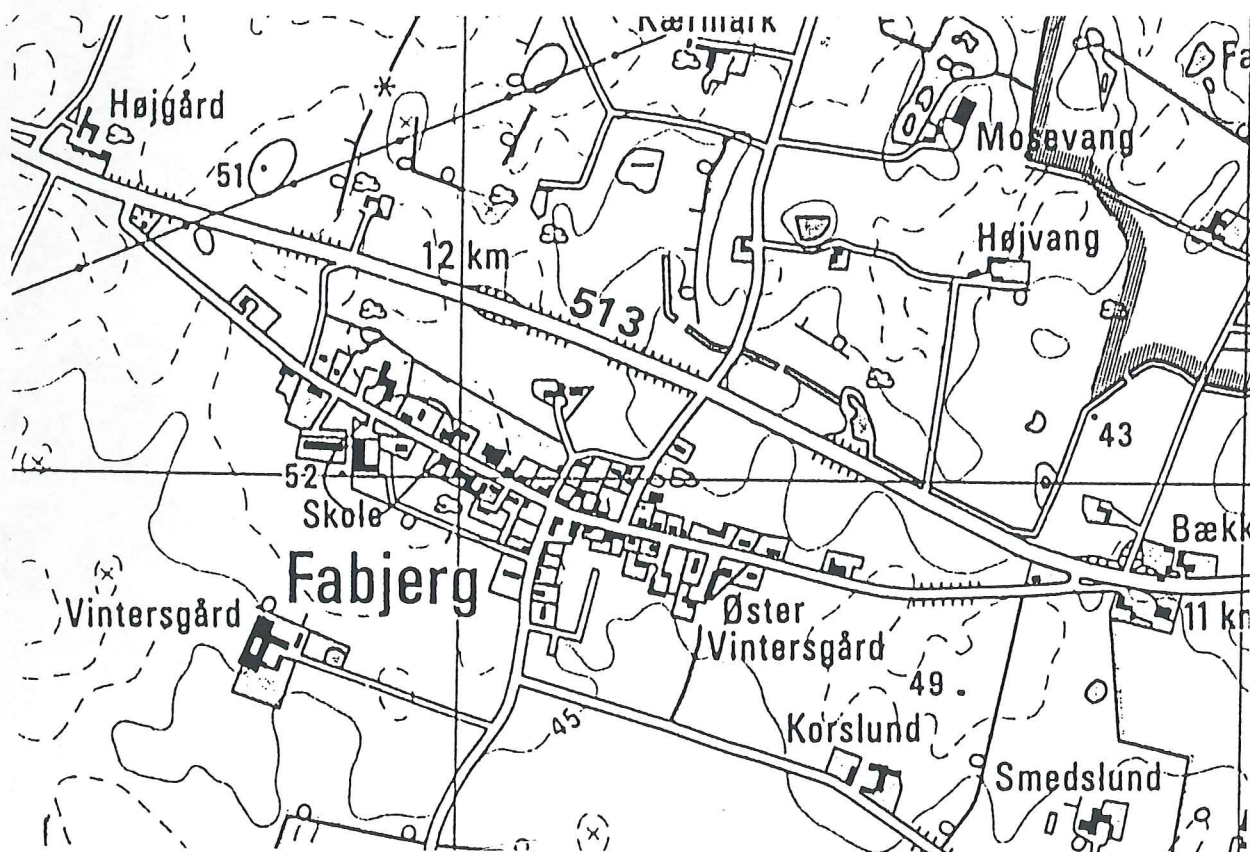
Fabjerg

Fabjerg ligger på det åbne land uden markante topografiske træk. Byen er opstået ved et mindre vejkryds, hvor en smedie og et missionshus havde fundet deres placering. Bebyggelsen voksede senere ud ad langs vejene, og især den mest befærdede vej Fabjergstad, hvor vejbykarakteren er udtalt, mens en skole er opført i byens vestlige udkant.

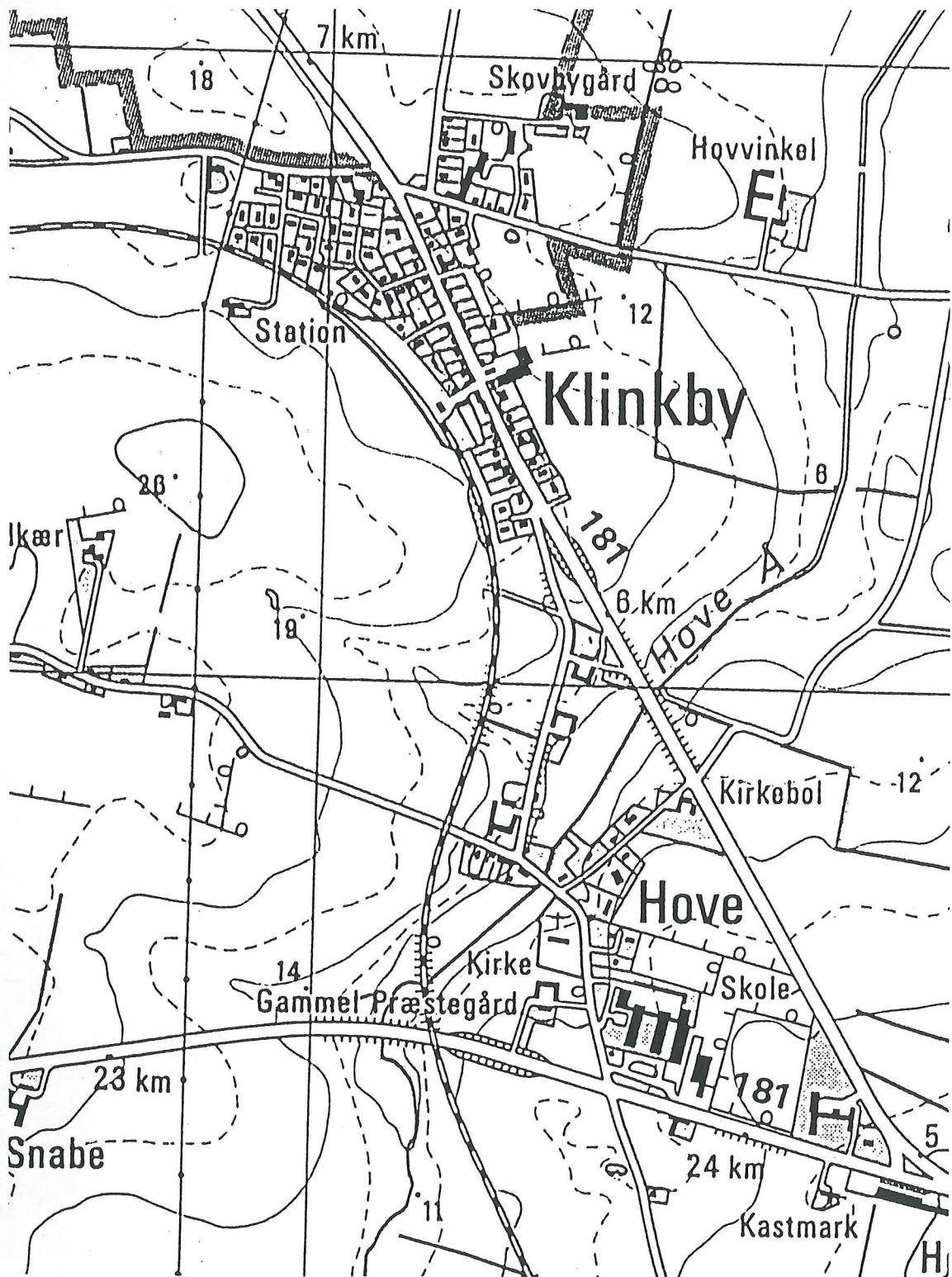
Byen er forblevet en forholdsvis lille by. Med sin placering i overgangen til hedeplantagerne var der ikke noget større opland, der kunne støtte en byudvikling her. Omfartsvejen nord om byen og den store vækst i Nissum-byerne har givetvis også haft indflydelse på byens stagnation.



1:10.000. 1919.



1:10.000. 1985-86



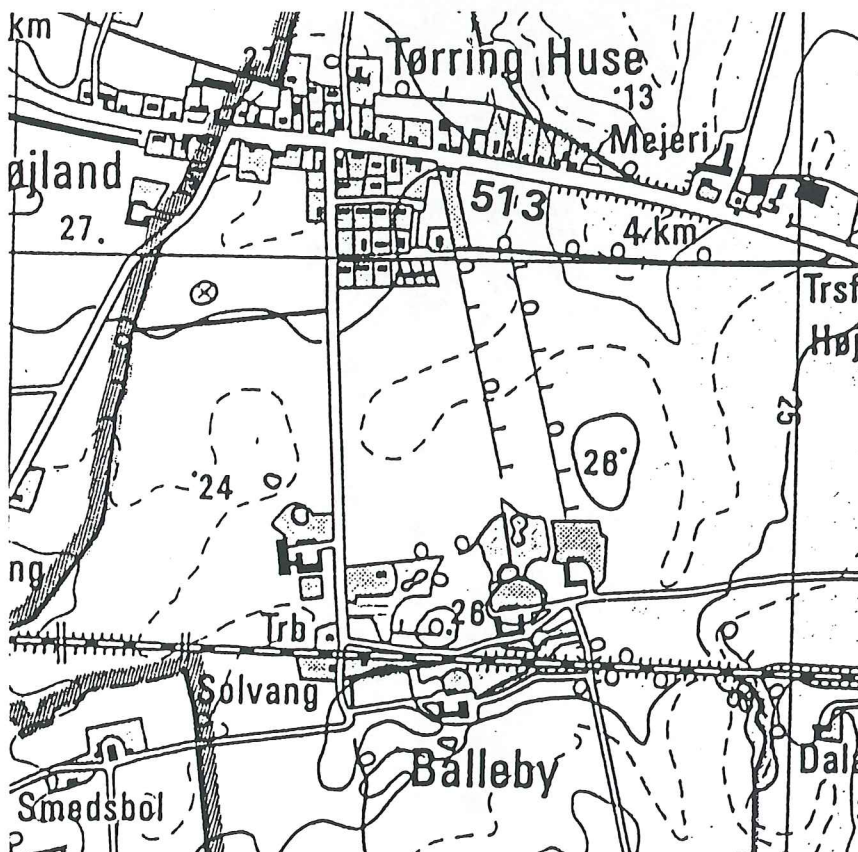
1:10.000.

1985-86.



1:10.000.

1919.



1:10.000.

1985-86.

Klinkby

Byen er opstået som stationsby på banestrækningen Lemvig-Harboør. Stationen lå nær ved den befærdede Thyborønvej, og det var da også denne vej, der har været ledetråden i byens udvikling som vejby. Den ældre bebyggelse ligger karakteristisk som gadehuse langs landevejen, mens nyere parcelhuse er skudt op nord og vest for byen.

Byen ligger højt på morænelandet med udsyn over bakkelandet mod sydvest, men i øvrigt uden markante topografiske træk, der har kunnet påvirke bydannelsen.

Hove

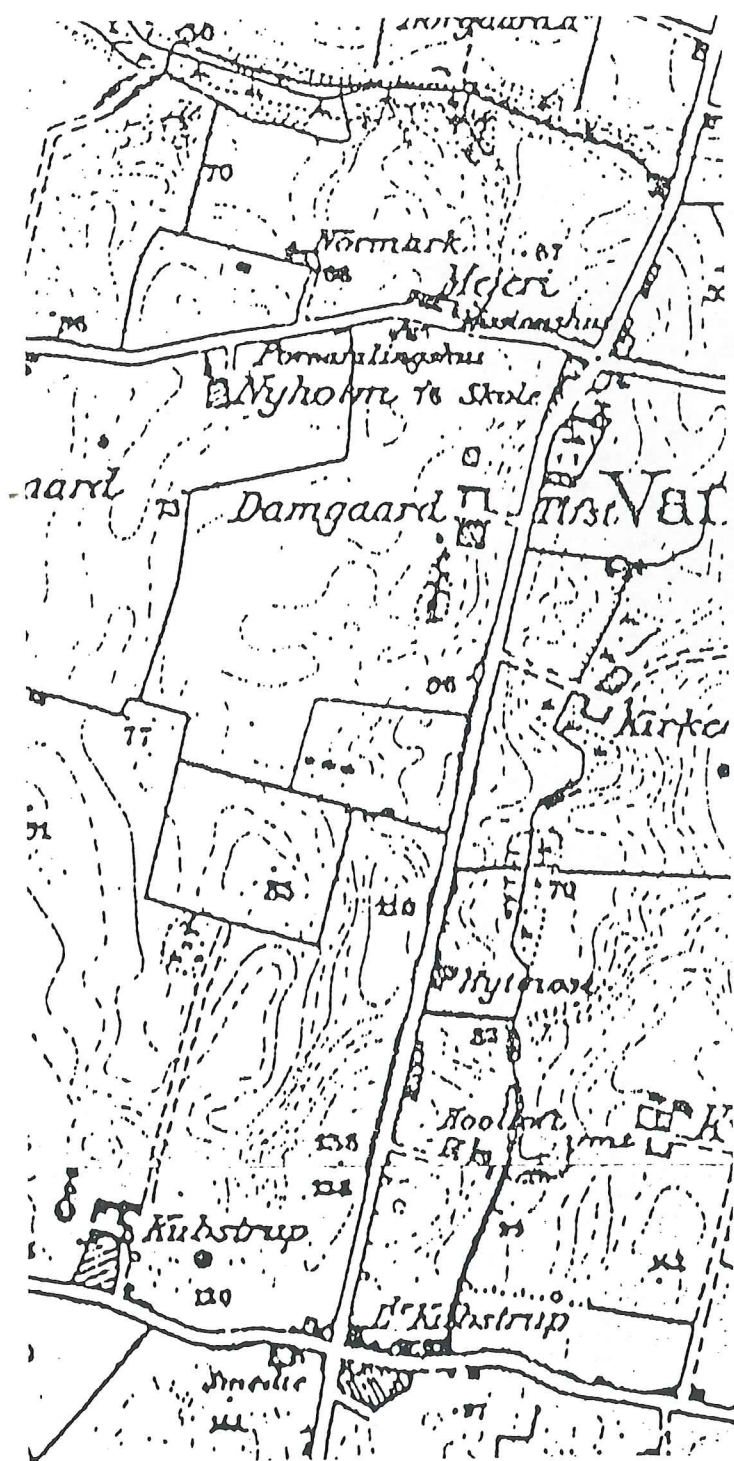
Byen er en ældre kirkeby opstået omkring kirken. Byen er en af de få ældre landsbyer, hvor kirken ligger inde i byen og præger bybilledet og vejforløbet. Byen er favoriseret af landskabelige omgivelser, hvor dalstrøget med Hove Å løber gennem byen, mens husene ligger op ad dalskrænterne. Vest for åen ligger en lille mejeriby. Her er nogle få huse skudt op omkring det ældre mejeri langs den stærkt faldende vej.

Tørringhuse

Ligesom i Klinkby er det landevejen og et vejkryds, der har været udgangspunktet for bebyggelsen, der er knyttet til landevejen. Byen fik også sit mejeri, men med den korte afstand til Lemvig og nabolandsbyerne var mulighederne for byvækst begrænsede.

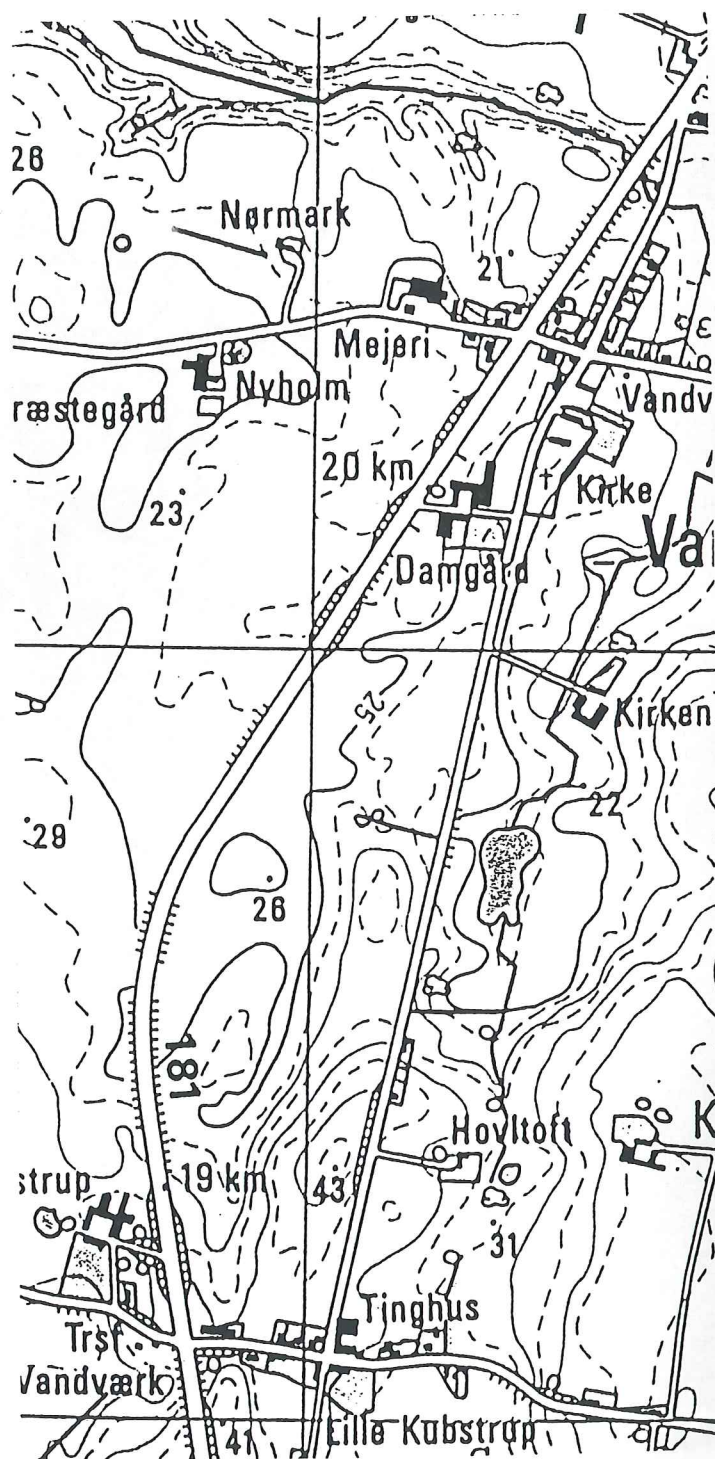
Balleby

I slutningen af 1600-tallet talte byen 3 gårde. En lille by efter nutidens målestok, men for egnen var små byer med få gårde ikke ualmindelige for et par århundreder siden. Selv om der er kommet jernbane og stationsbygning til byen, er det 3-4 gårde, der tegner byen. Selv om de spredt beliggende gårde ikke opfattes som landsby i dag, er gårdbebyggelsen måske det bedste eksempel på, hvorledes landsbyerne på egnen så ud for et par århundreder siden.



1:10.000.

1919.



1:10.000.

1985-86.

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 begyndt. Senere blev der opført et forsamlingshus og få andre huse ved siden af mejeriet, og dermed var mejeribyen en realitet.

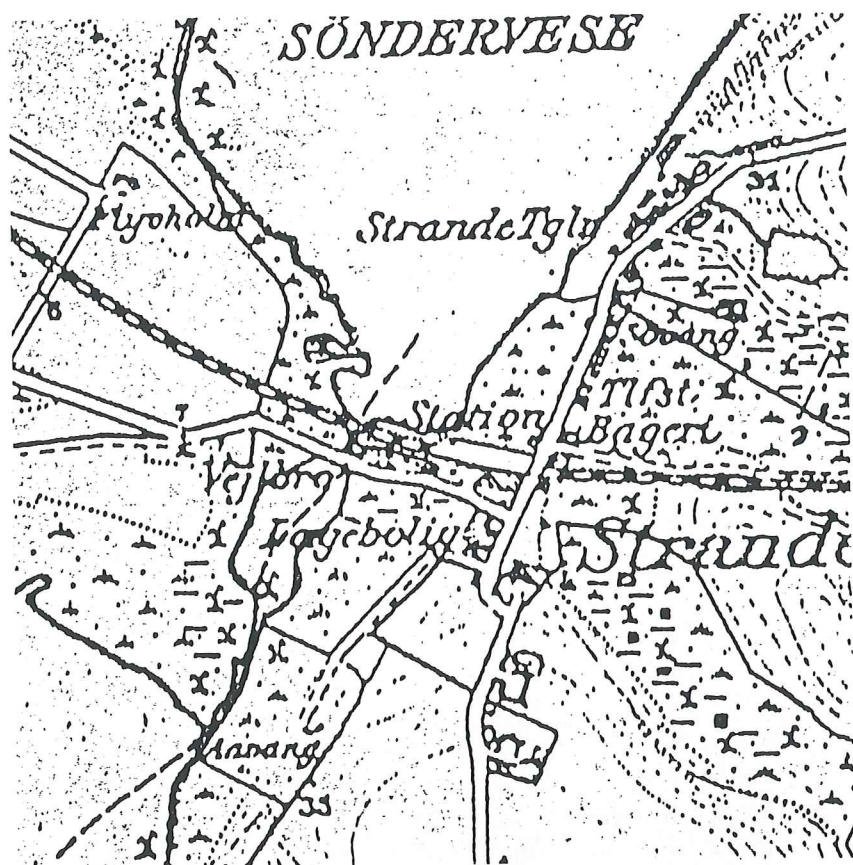
Vejkrydset nord for kirken var det næste knudepunkt for byudviklingen i vandborg. Her blev opført missionshus (1900), mens to velbevarede skoler fra 1800-tallet og fra 1910 samt en gymnastiksal opførtes omkring en plads mellem kirken og vejkrydset. Senere er enkelte flere huse kommet til langs vejene, men byvæksten var beskeden. Pladsen med skolerne nord for kirken er et særsyn blandt de nye landsbyer på egnen, hvor vejbykarakteren uden centrale torve eller pladser er den typiske byform.

Vandborg er endnu et godt eksempel på kulturhistoriens betydning for landsbykarakteren på Lemvigegnen. Mens landsbyer i andre egne af landet er centrumbyer med byfunktioner koncentreret i bycentret, så følger Vandborgs udvikling egnens landsbytraditioner, hvor flere mindre byknudepunkter omkring fællesejede bygninger, institutioner, købmandshandler og smedier var mønstret. Og knudepunkterne kunne ligge langt fra moderbyen som eksempelvis "Vandborg Smedeby", der er opstået omkring en smedie ved et vejkryds 1 km syd for Vandborg.

Strande

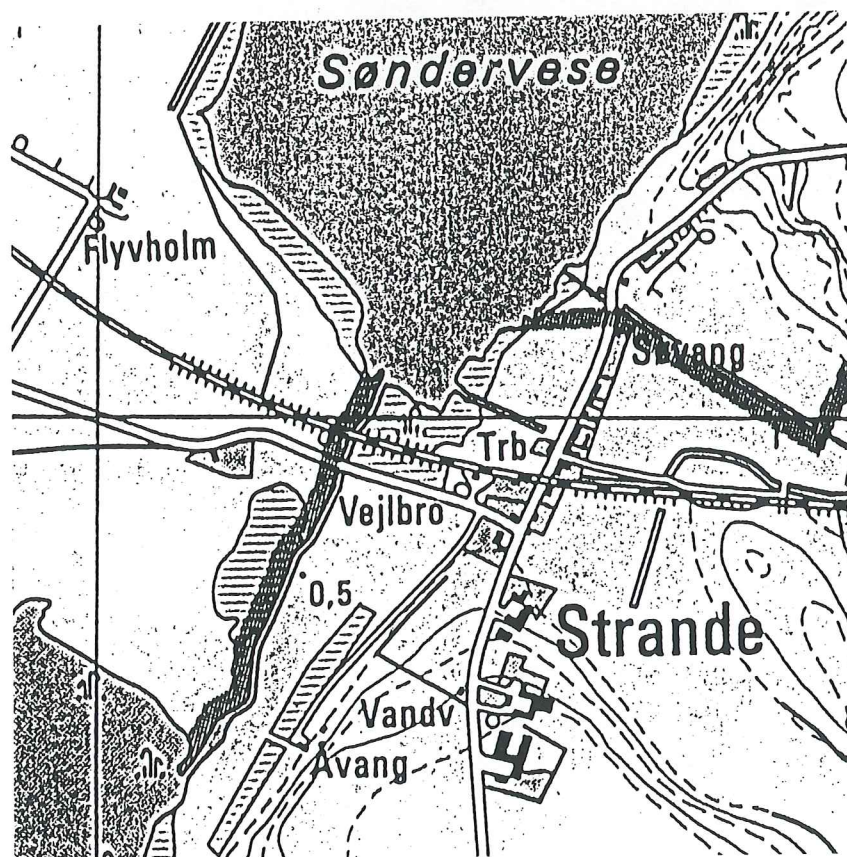
Strande er den eneste by, der ligger ved foden af morænebakkerne for enden af et mindre dalstrøg, der munder ud i det flade forland til Vesterhavet. De stejle moræneskrænter var ufarbare, mens dalstrøgets topografi inviterede til langsom nedstigning fra bakkeland til forland. Her i dalbunden mødtes et par ældre veje med jernbanen for at fortsætte ud på forlandet.

Med stationen blev stedet til et lokalt knudepunkt for samfærdselen og et naturligt sted for bosætning. Nogle få huse, lægebolig og bageri, skød op langs Engbjergvej. Nogle få hovedtræk præger bebyggelsen. Det er bakkerne i baggrunden og husenes fælles front mod havet. Enkelt og forståeligt.



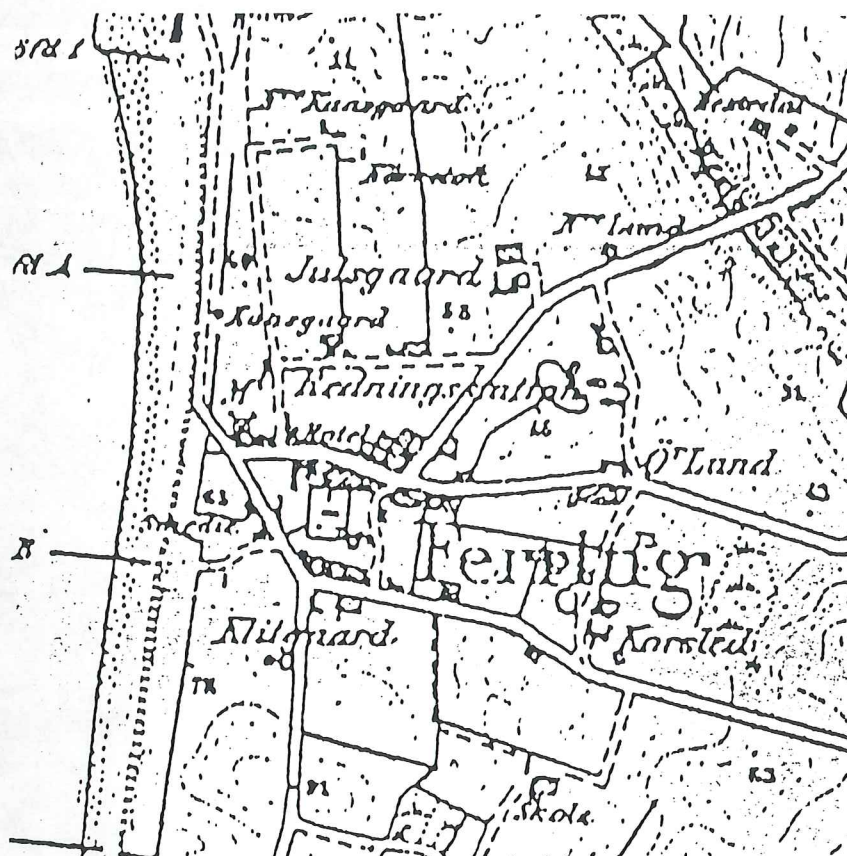
1:10.000.

1919.



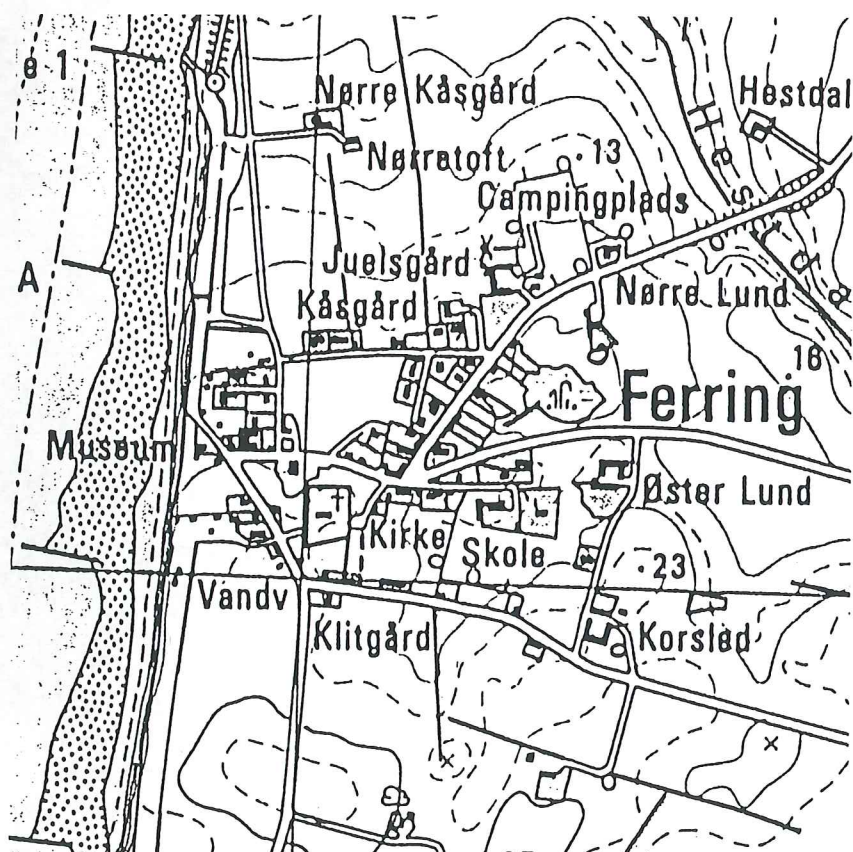
1:10.000.

1985-86.



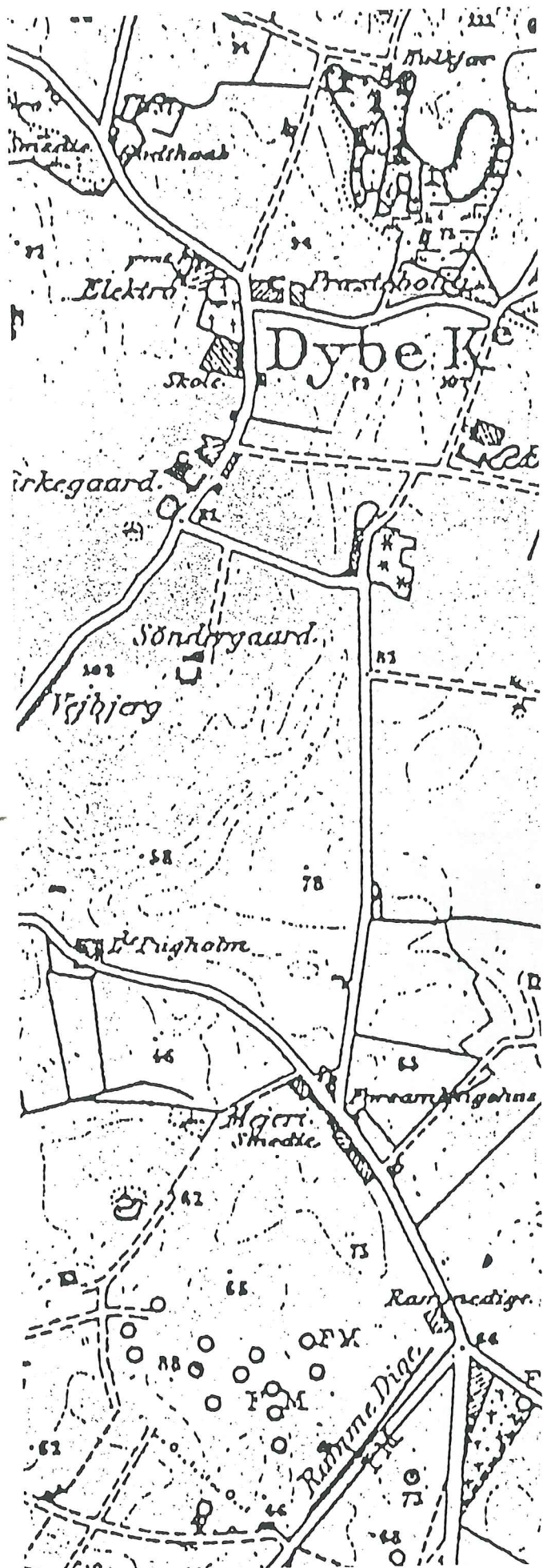
1:10.000.

1919.



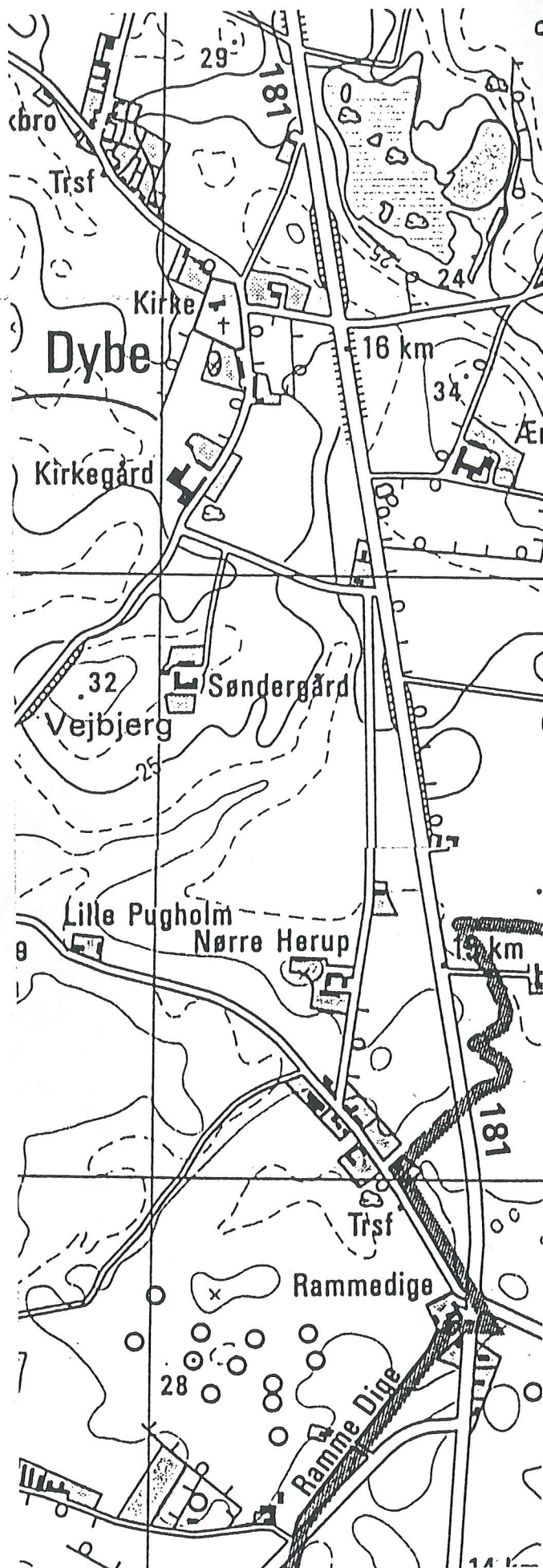
1:10.000.

1985-86.



1:10.000.

1919.



1:10.000.

1985-86.

Ferring

Ferring er kommunens eneste kystby ved Vesterhavet. For nogle århundreder siden lå kirken alene her med opland mod vest, men med Vesterhavets nedbrydning af kystlandet er havet og den høje, stejle kystklint rykket tæt ind på byen, der opstod omkring kirken. Den udsatte beliggenhed er blevet byens særkende, understreget af naboskabet med Bovbjerg Fyr, der bestandig minder os om færdens og farernes på havet.

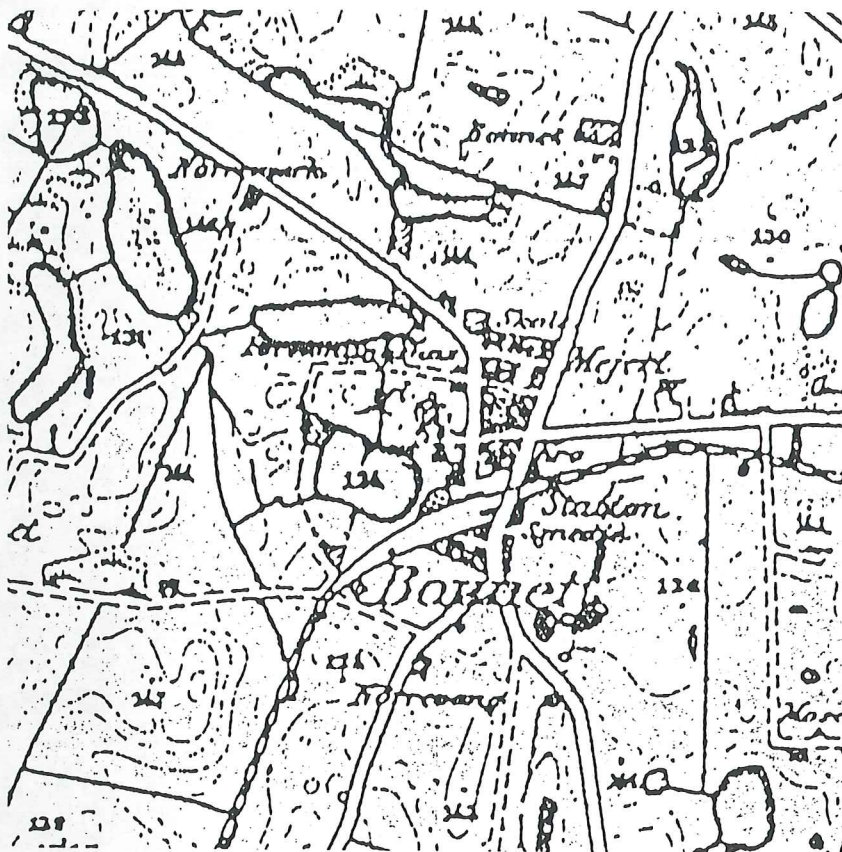
Som følge af sin placering er Ferring blevet et turistmål, hvor Vesterhavet kan opleves fra stor højde, når stormen raser og bølgerne slår mod land, eller fra badestranden på de stille sommerdage. Byens vejnet og enkelte ældre huse vidner stadig om byens landsbyfortid. Anlæggelsen af de mange hofder har ligeledes sat sig spor i byen, hvor Kystinspektoratets røde træhuse ligger på kanten ud til kystklinten. I et par af husene findes et minimuseum over egnens geologi, kulturhistorie og kystsikring m.m. Men ellers er det turistudviklingen, der præger byens udvikling, hvor et nyopført badehotel, gaveboder, cafeteria og parkeringspladser tegner byens nye profil, mens de karakteristiske hvide stakitter omkring kirkegården er bevaret som et værn mod klimaet og de nye kulturstrømninger, der præger bybilledet.

Det nærliggende Bovbjerg Fyr er egnens store seværdighed. Det markante og fornemme fyrtårn, opført i 1877, ligger 41 m over havet og er pejlemærke for orienteringen, såvel søværts som landværts. Fyret er rødmalet, så de søfarende ikke forveksler fyret med et af kystlandets kirketårne.

Dybe

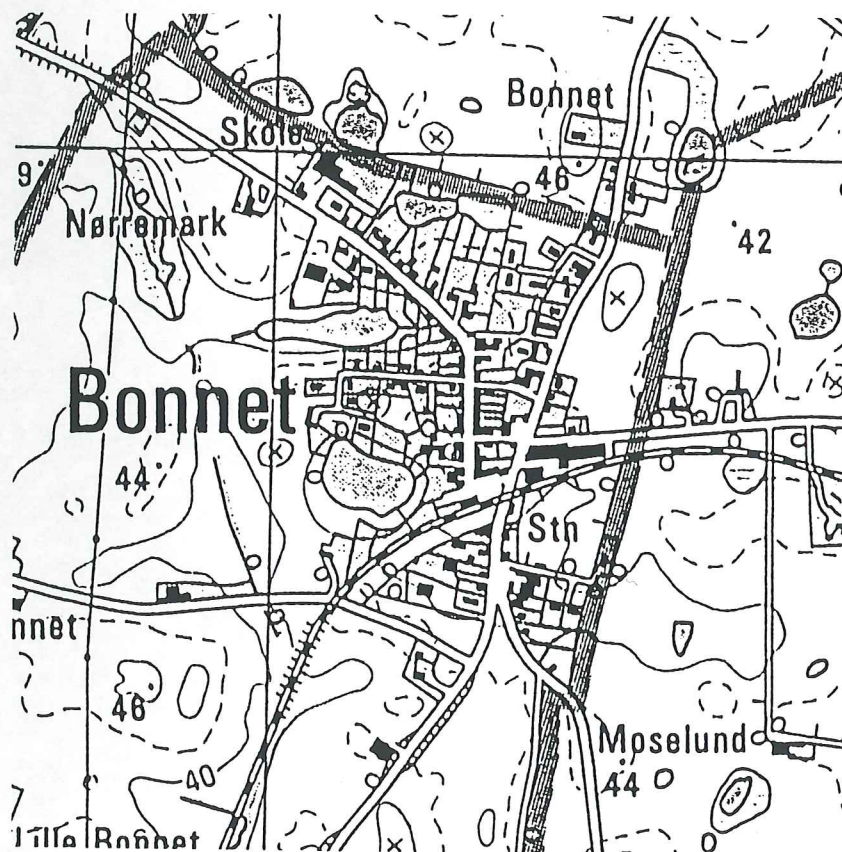
Landskabet omkring byen er forholdsvis fladt og uden markante karakteristika. Endnu langt op i 1800-tallet lå den romanske kirke alene her i det åbne land, men efterhånden dukkede enkelte offentlige bygninger op omkring kirken. Syd og øst for kirken er det tre generationer af skolebygninger, der tegner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

Dybe fik også sine små satellitbyer. Ved vejkrydset vest for Dybe opstod et mindre boligkvarter omkring en smedie og en fornem hørnebygning, der husede en købmandshandel. Og 1 km syd for byen ligger Dybe Mejeriby, en mindre vejbebyggelse opstået omkring et ældre mejeri, der nu er kro, samt smedie, forsamlingshus og købmand.



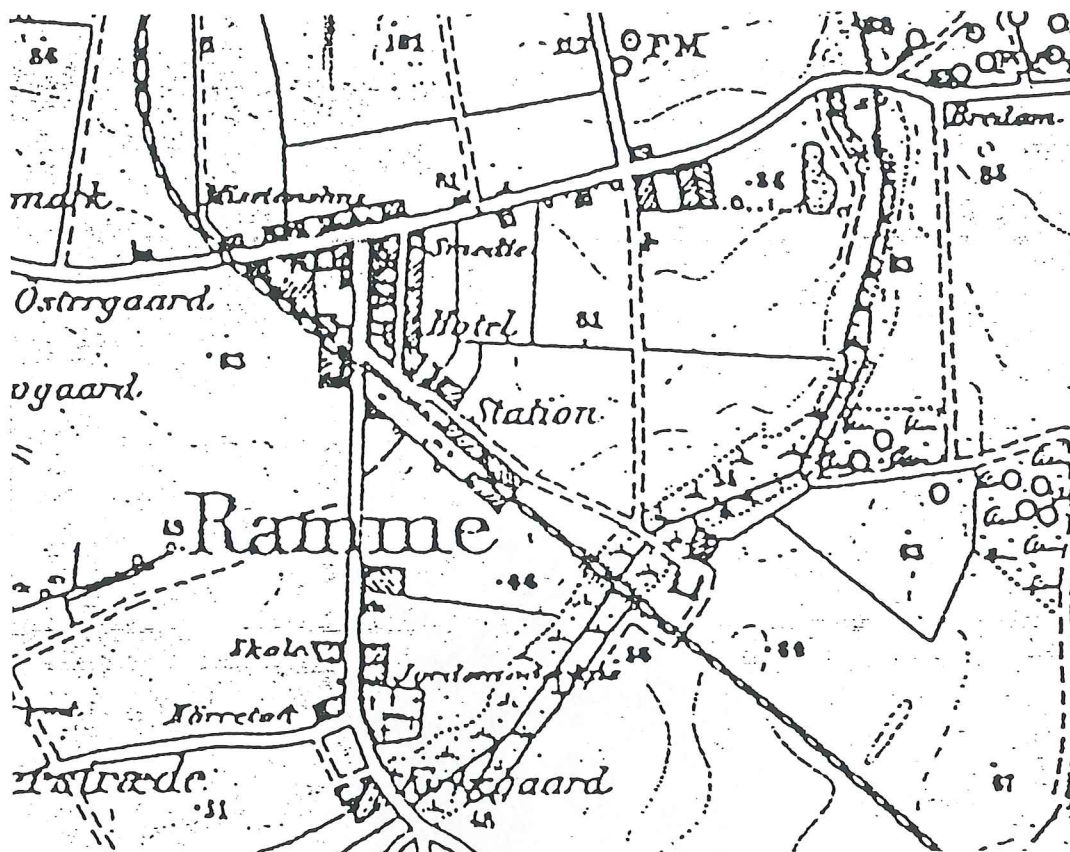
1:10.000

1919.



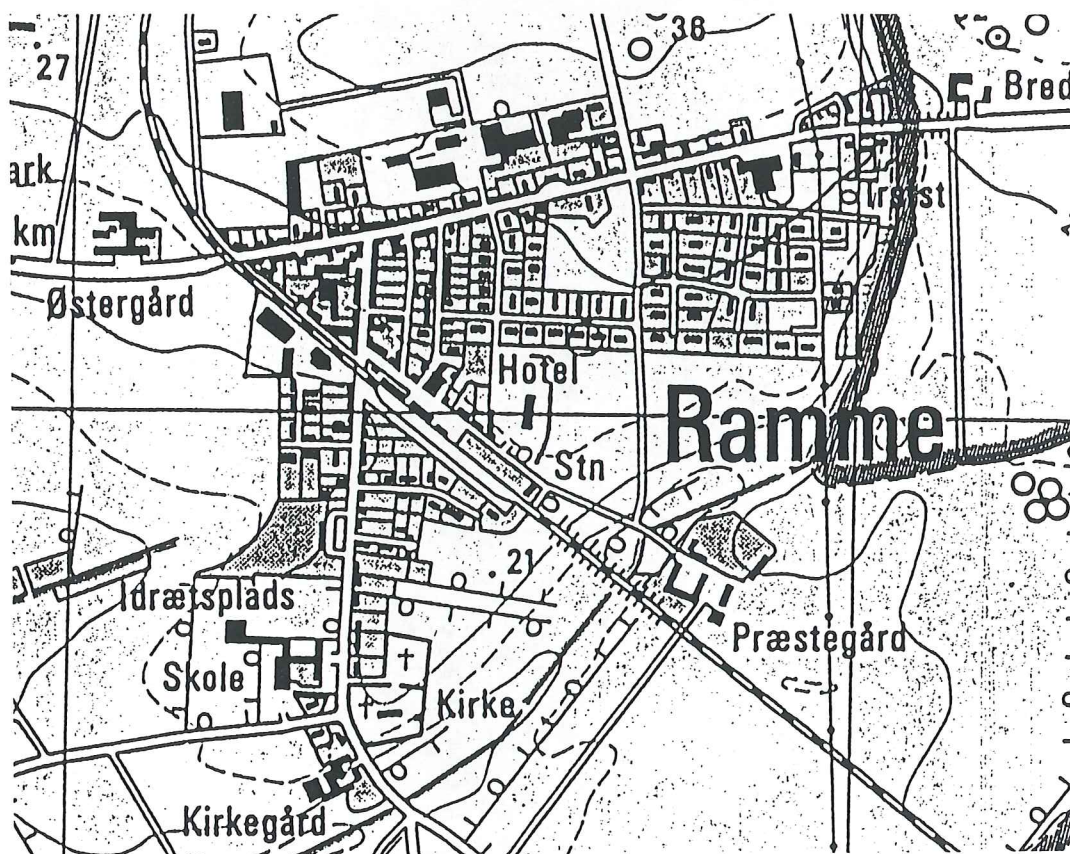
1:10.000

1985-86.



1:10.000.

1919.



1:10.000.

1985-86.

Bonnet

Bonnet ligger i det forholdsvis flade dødislandskab på morænen, hvor der var langt til vandløb og engdrag. Placeringen afslører, at byen har sin rod i nyere tid, hvor andre faktorer 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 de tilflyttede hedeopdyrkere. Og hermed var rammerne for Bonnets fremtid afstukket.

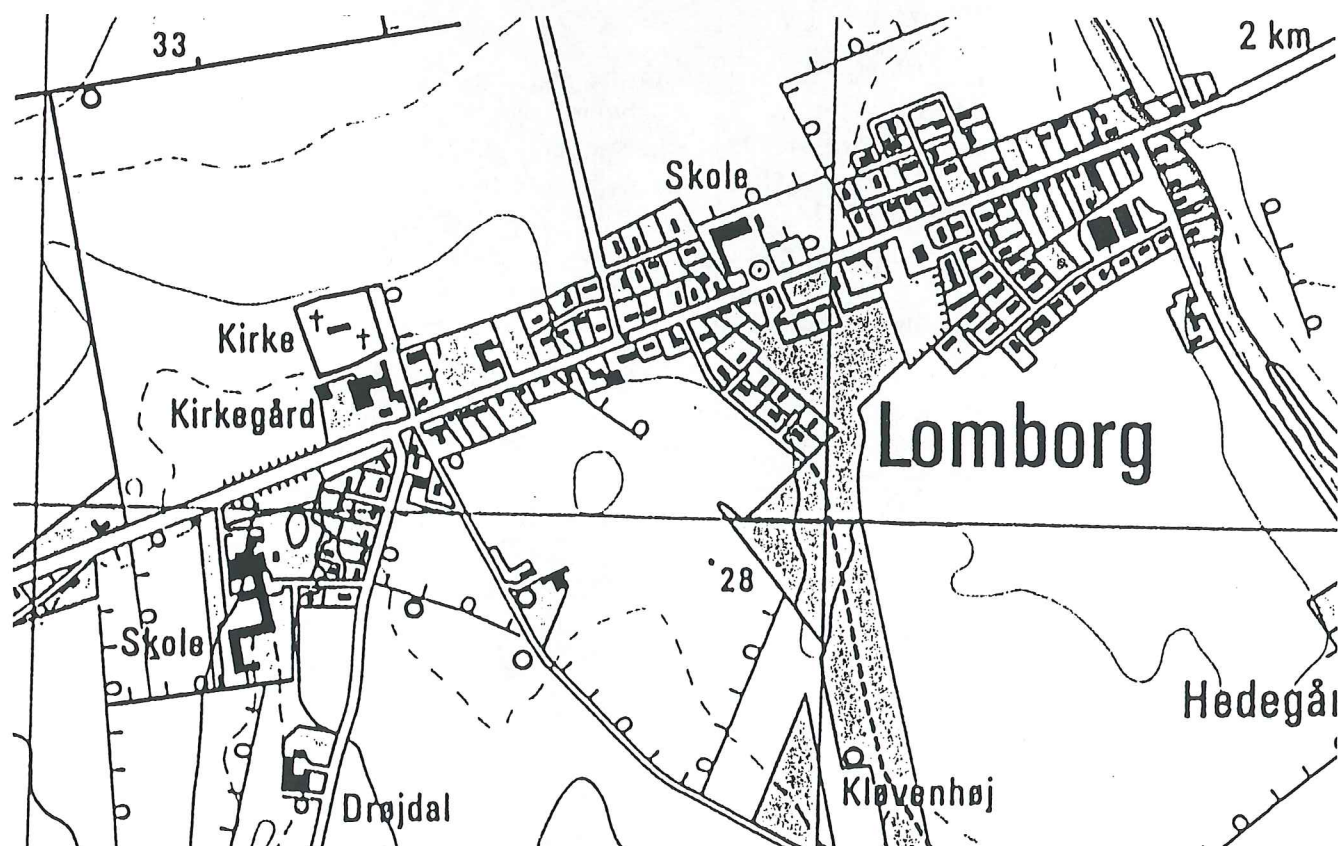
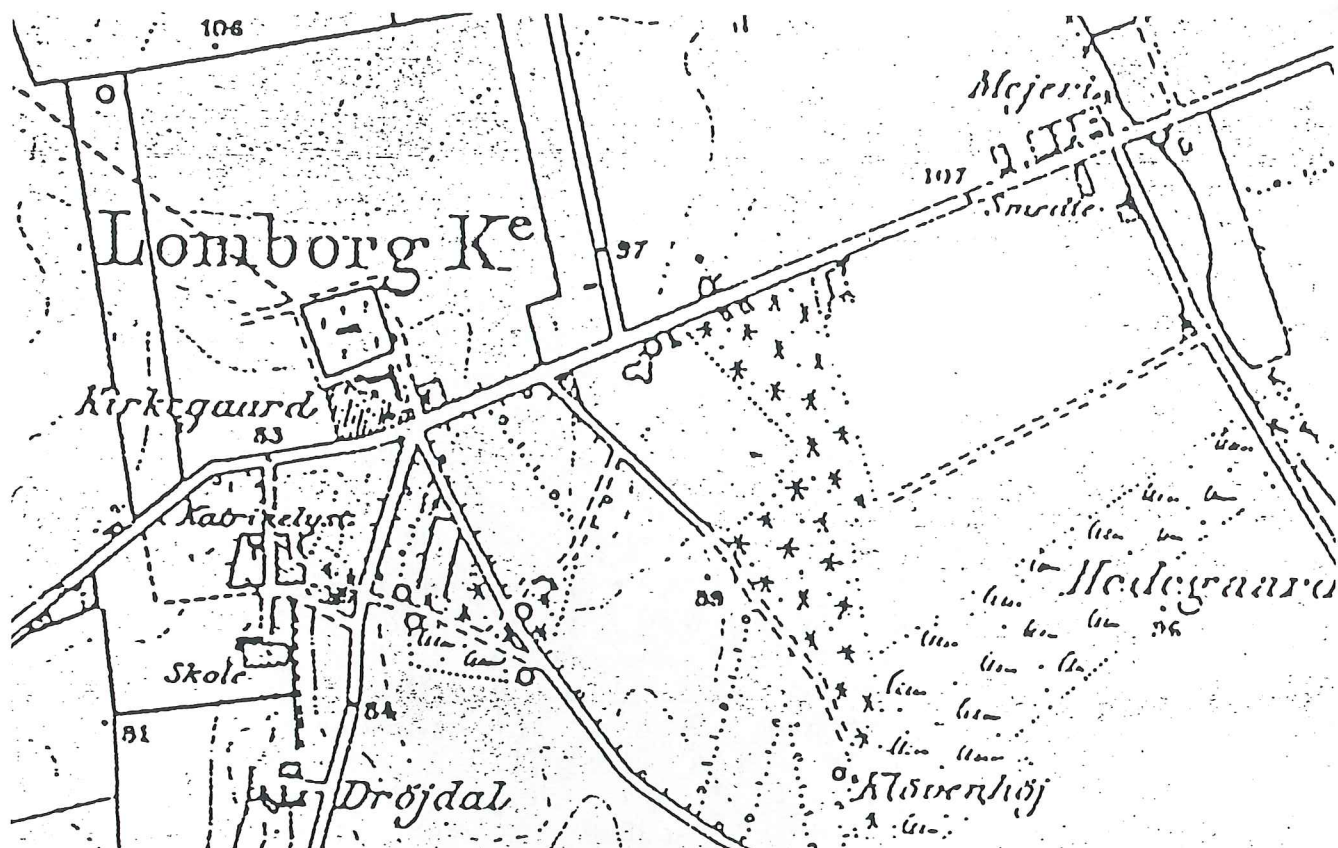
Fra stationen voksede byen ud langs de ældre veje nordpå, mens et mindre bykvarter skød op lige syd for banen. Omkring århundredskiftet havde byen kro, forsamlingshus (1897), andelsmejeri (1908) foruden friskole og smedie. En by med alsidige funktioner var under udvikling.

Bøgelundvej, der udmunder foran stationsbygningen, er byens hovedgade. Her har handelen etableret sig i et egentligt strøg, og husene i en og to etager ligger tæt i gadelinien. Stationsbygningens placering i aksens for enden af hovedgaden er et særsyn i de nye stationsbyer. Normalt voksede byen ud langs den gennemgående vej, mens stationen blev opført ved en sidevej et stykke fra hovedgaden. I den henseende danner Bonnet heller ingen undtagelse. Hovedgaden var tidligere en mindre markvej, før stationen blev opført. Det var således mere et tilfælde end planlægning, der førte til stationsbygningens aksefaste placering for enden af hovedgaden.

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. Med afholdshotel, et missionshus fra 1915 samt en smedie, var en alsidig udvikling af byfunktionerne igang.

Den tætte bebyggelse med gadehuse og stationsbyejendomme langs Algade og Strøggade danner en markant og tæt vejbykarakter i byens centrum. Vejnavnene Algade og Strøggade er 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 landevejen. I byens sydlige udkant har kirken fået følgeskab af skolen, alderdomshjemmet og en række fornemme ældre rødstensvillaer, der danner deres eget kvarter i mere landskabelige omgivelser, mens parcelhusene især har bredt sig i byens nordvestlige udkant.

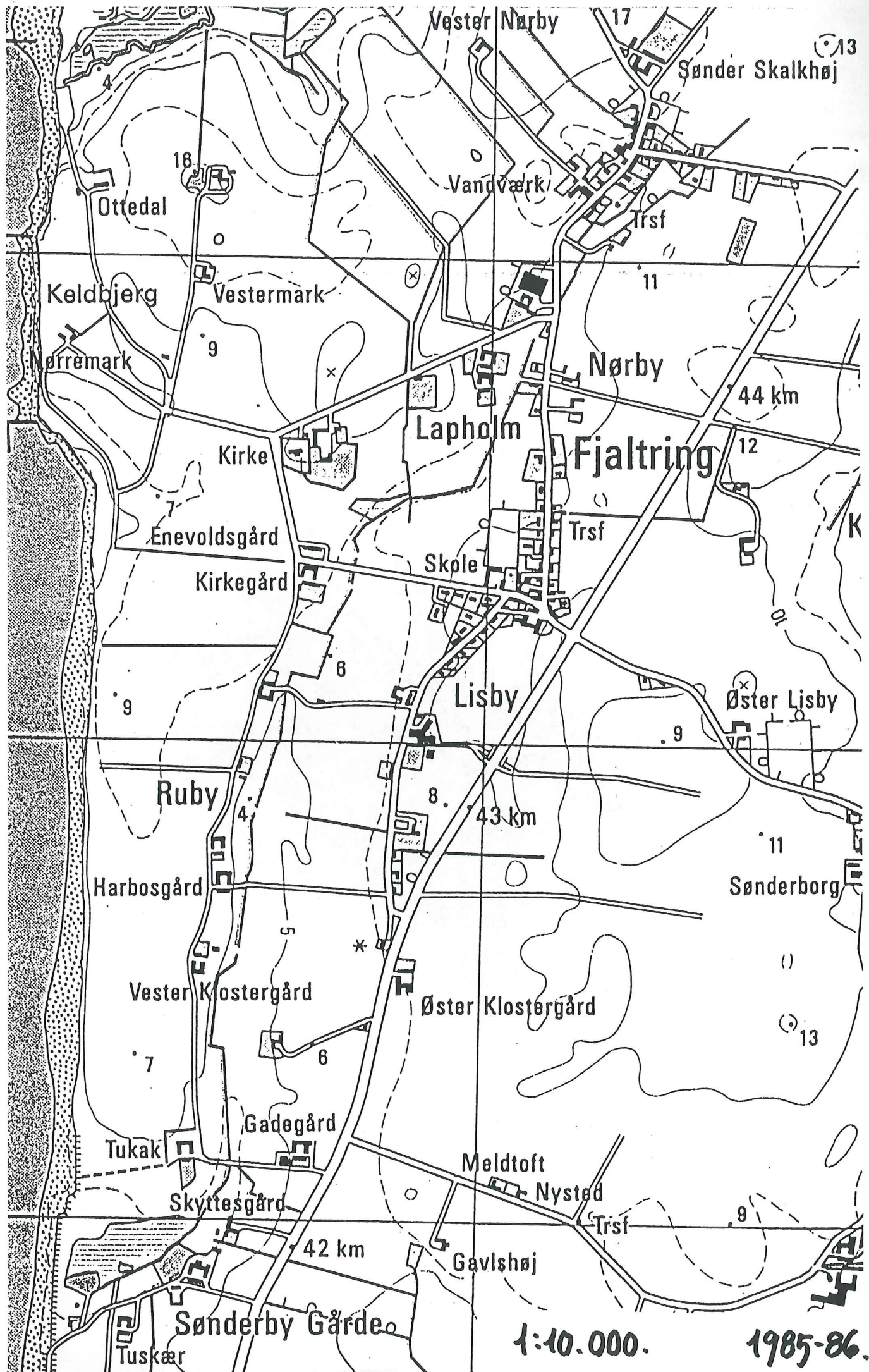


Lomborg

På den flade hedeslette midt mellem Ramme og Rom By har Lomborg udviklet sig som en nyere langstrakt vejby. Byen fik trinbræt ved Vemb-Lemvig-banen allerede i 1880, men banen og trinbrættet lå så langt fra byen, at den ikke fik status og kendetegn som stationsby. Byen begyndte først at tegne sig efter århundredskiftet, hvor der var kirke, skoler og missionshus. I 1920'erne havde byen også fået forsamlingshus, kro, købmandshandel, andelsmejeri, smedie og elværk.

Byen bestod på det tidspunkt af et par knudepunkter ved vejkryds. Et kundepunkt med skole og kirke mod vest, mens mejeriet og smedien lå 1 km længer østpå ad landvejen. Og disse to knudepunkter danner stadig ydergrænserne for den langtrakte by.

Den forholdsvis sene byudvikling tegner sig i husenes placering langs vejene. I de ældre vejbyer blev husene i de nærmeste årtier omkring århundredskiftet opført som gadehuse med facaden i vejlinien, hvorved husrækkerne dannede et karakteristisk gaderum. Men i vejbyerne, der især udviklede sig fra 1930'erne og fremefter, blev husene opført længere tilbage på grundene, så forhaverne med deres beplantninger i stedet prægede bybilledet. Denne udvikling ses tydeligt i Lomborg, hvor bybilledet er åbent og præget af beplantninger. Kun mindre dele af vejstrækningen nær de to ældre knudepunkter og i byens midte omkring forsamlingshuset er gadehusene og den bymæssige karakter fremherskende.



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 bebyggelsesmønstre, 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 knudepunktbebyggelser. Men i modsætning til andre af byerne, har det været begrænset, hvad der er kommet af udfyldningsbebyggelse mellem knudepunkterne i Fjaltring. Derfor kan de enkelte knudepunkter stadigt opleves forholdsvis tydeligt, og byopfattelsen må således relateres til disse adskilte bydele. Stednavnene vidner ligeledes om ændringerne i byopfattelsen. I 1919 hed de to største knudepunkter 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 opfattet bygrænse, der fortæller, hvornår man er inde i og ude af byen, slår ikke til i Fjaltrings tilfælde.

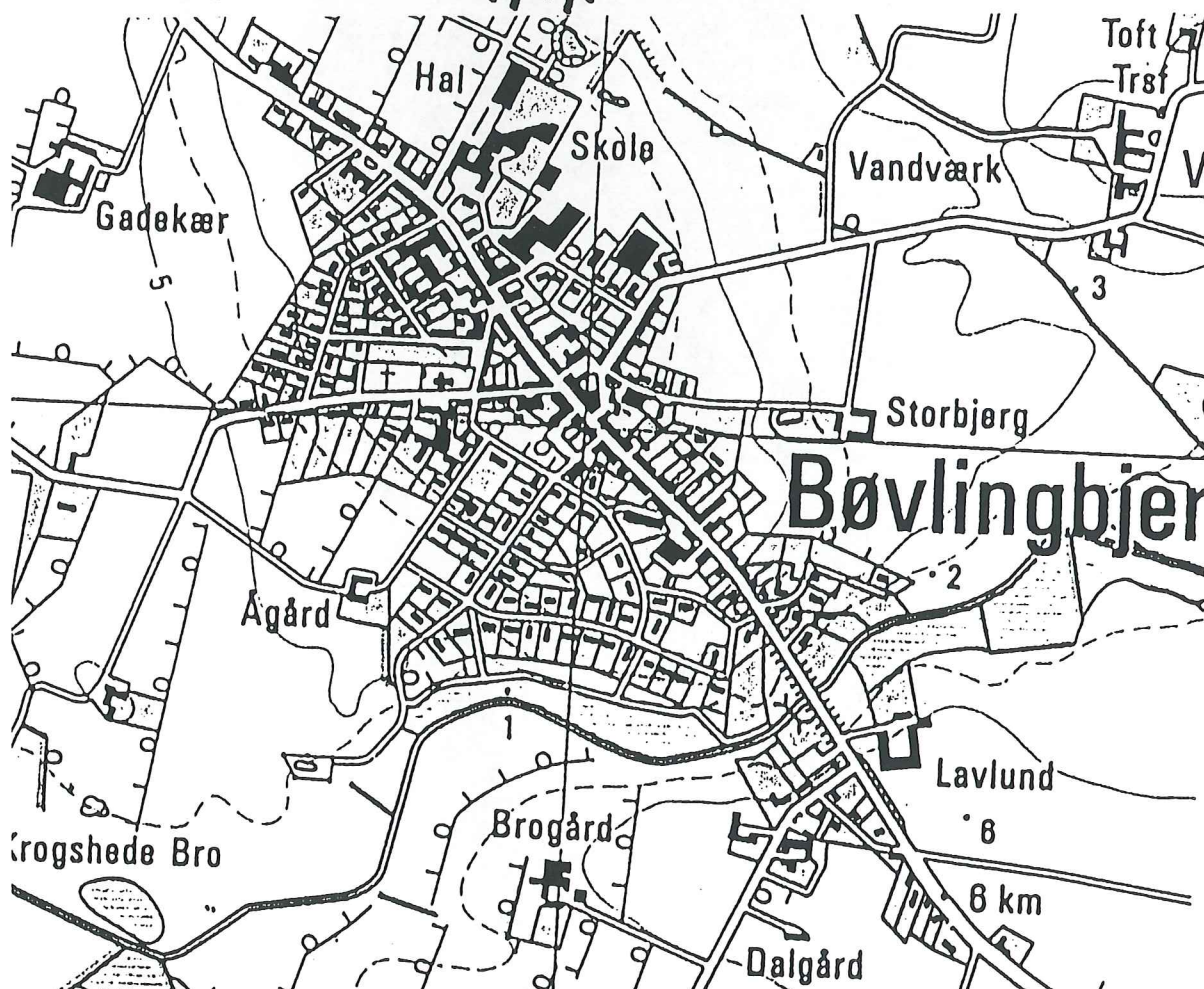
Det var de fællesejede bygninger, detailhandelen og smedierne, der var udgangspunktet for knudepunkterne, og det var vejkrydsene, der var bestemmende for deres lokalisering. Endvidere havde bydannelse opdeling i knudepunkter ofte sin baggrund i forskellige trosretninger.

I det nordlige knudepunkt ved Øster Nørbyvej var det en skole, brugsforening og forsamlingshus, der var samlingsstederne for grundtvigianismen, mens Indre Mission holdt til i det sydlige knudepunkt ved Vestermøllevej omkring deres skole og missionshus. Og midt imellem de to bydele lå mejeriet og smedien.



1:10.000.

1919.



1:10.000.

1985-86.

Bøvlingbjerg

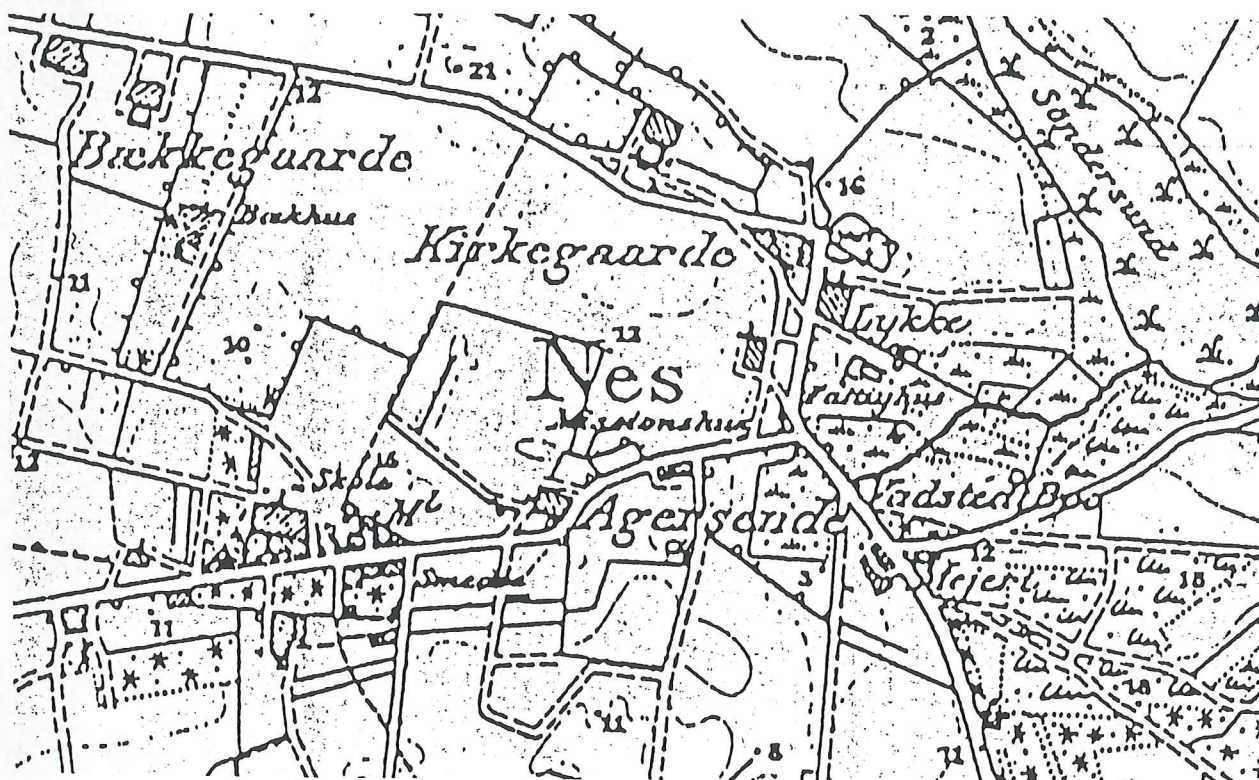
En af de få bakkepartier, der rager op over den flade hedeslette, tiltrak sig opmærksomhed og blev udset som hjemsted for Bøvlingbjerg. Morænebakken, der stammer fra næstsidste istid, var så høj, at den ikke blev overskyldet af det sandfyldte smeltevand, der strømmede sydpå fra den sidste istids isrand. Selv om bakken har svage hældninger ned mod hedesletten, opleves den tydeligt i landskabet. Man kører opad for at komme til byen, og fra byen giver højen udsyn over den omkringliggende hedeslette.

Byen er som egnens øvrige byer en forholdsvis ung by, hvis spirer blev lagt i sidste halvdel af 1800-tallet, hvor der opstod behov for nye større byer, der kunne betjene de nye hedeopdyrkere, der bosatte sig på landet. Med en mils afstand til stationsbyerne Bækmarksbro og Ramme var der opland til en større landsby her.

Bøvlingbjergs vækst til en forholdsvis stor oplandsby har formodentligt også sin baggrund i den tidligere bebyggelsesudvikling på egnen. Nord for Bøvlingbjerg havde der i slutningen af 1600-tallet ligget en forholdsvis stor landsby, Øster Bøvling, med hele 7 gårde og 7 huse. Og i slutningen af 1700-tallet, hvor de store lyngheder endnu lå øde hen, var området omkring Bøvlingbjerg, Bøvling Fjord og Indfjorden opdyrket, og mange enkeltgårde opført omkring de store frugtbare engdrag, der var en vigtig forudsætning for datidens jordbrug.

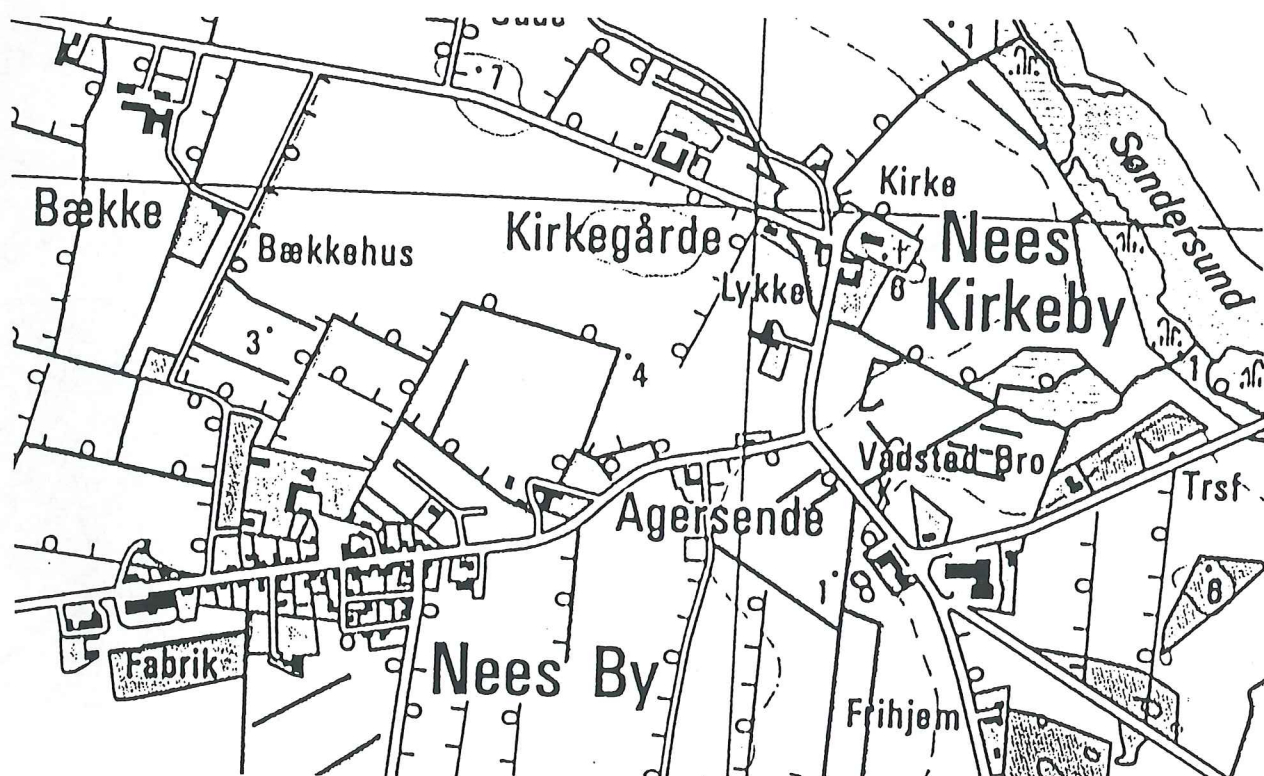
Opdyrkningen af heden og bedre adgang til jernbanenettet styrkede således den igangværende udvikling, der fremmede bydannelsen i Bøvlingbjerg. På denne baggrund er det forståeligt, at byen i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af dette århundrede udviklede sig forholdsvis hurtigt med alsidige byfunktioner. Fra vejkrydset ved Tangsøvej, Høvsørevej og Kærvej voksede byen ud langs vejene, især den befærdede Tangsøvej. I 1920'erne havde byen valgmenighedsskirke, Marie Kirke fra 1875, skole og friskole, missionshus, forsamlingshus, apotek, afholdshjem, købmandshandel, brugsforening, andelsmejeri (1888) og elværk (1914) samt smedie, mølle og postekspedition.

Selv om det især var Tangsøvej, der trak byvæksten med sig, bredte byen sig også ud til siderne på bakken. Den en- og to etagers gadehusbebyggelse langs byens hovedgade er markant og med en udpræget bymæssig karakter, men hovedgaden var ikke alene om udviklingen. Byen fik også et gadenet med tæt bebyggelse langs enkelte sidegader og mindre parallelveje til hovedgaden. Og i den sydøstlige udkant fik byen også et egentligt villakvarter, hvor ældre individuelle villaer danner et homogent kvarter, som kun ses få steder på landet. Senere har nye parcel- og typehuse bredt sig på bakkens sydskråning, byens solside.



1:10.000.

1919.



1:10.000

1985-86.

Nees By

Nees By ligger mellem Indfjorden og Nissum Fjord, hvor de flade strækninger er karakteristiske for landskabet mellem engene og fjordene, mens jordens farve vidner om naturens nøjsomhed. Den ringe bonitet har også sat sit præg på byen, hvor ydmyge småhuse langs en enkelt vej er byens særkende. Det var småhusmænd, der købte, opdyrkede og bebyggede de små hedeparceller, hvor byen ligger. Byen er forblevet en forholdsvis lille by. Det begrænsede opland og den afsides beliggenhed gav ikke grundlag for større byvækst.

Bækmarksbro

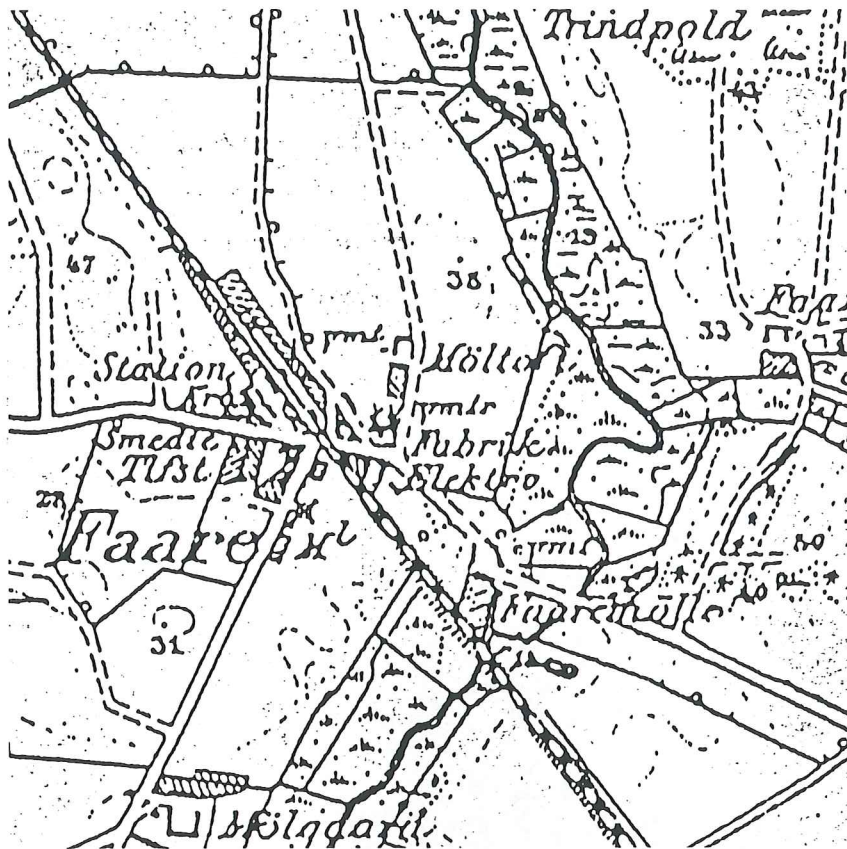
Enkelte steder har brede dalstrøg med enge og åløb skåret sig ned i hedesletten som brede flodlejer. Et af de mest markante dalstrøg med fugtige enge findes omkring Dride Å samt Flynder Å, der har sit udspring nord for Klosterheden, hvor den løber sydpå og runder Bækmarksbro på tre sider inden udmunding i Indfjorden. Ved Bækmarksbro var dalstrøget forholdsvis smalt, og som bynavnet antyder, har der været en ældre bro, der førte over åen til den fremskudte pynt af hedesletten, hvor Bækmarksbro er vokset op. Senere er den lige landevej ført over samme sted, hvor vejen dykker svagt ned over lavningen 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. Og dette trafikknudepunkt er stationsbyens udtrykte billede.

De første bebyggelser blev opført ved veikrydset 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, men en smedie etablerede sig ved Bækmarksbrovej i den nordlige udkant.

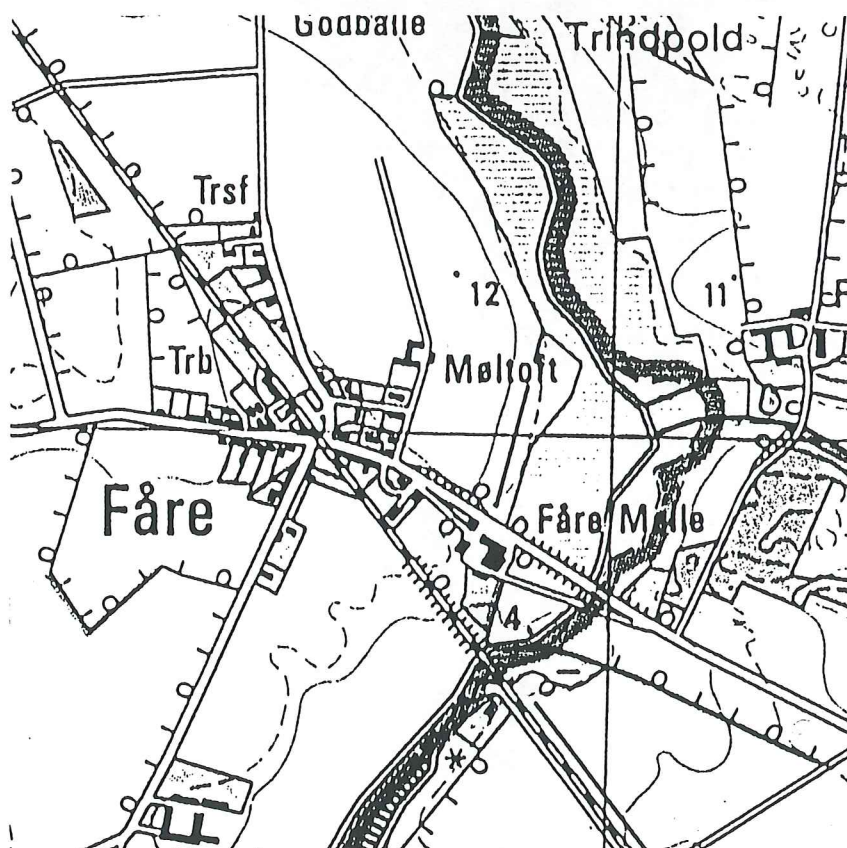
Byens bycenter var ved at blive lagt fast. Senere fortsatte udviklingen nordpå langs vejen og ud til jernbanen mod vest og engdraget omkring Flynder Å mod øst. Den nye bebyggelse mod nord, hvor husene er placeret tilbagetrukket fra vejlinien har en åben karakter, mens skiftet til de tætliggende gadehuse i den sydlige bydel fortæller om skiftet i de historiske udviklingslag.

På brohovedet syd for byen er der dannet et mindre kvarter omkring et veikryds, og dermed har Bækmarksbro også fået sit lille "Frederiksberg".



1:10.000.

1919.



1:10.000.

1985-86.

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 byvækst. Udover den store statelige stationsbygning havde byen smedie, købmand, kro, forsamlingshus og en elektrofabrik. Og et stort historiscistisk hus nær stationen skulle efter sigende være tiltænkt en slagterforretning. Herudover er der kun opført få huse, der især ligger koncentreret ved vejkrydset mellem Fårevej, Kærvej og Godballevej.

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 og bebyggelse.

Byen har et karakteristiske vejkryds, som var det mest befærdede og strategisk bedste sted i byen, og krydset lå tilmed ganske nær ved stationen. Og som det kan ses i byen, var det her, de første huse indfandt sig. Dernæst er der jernbanen, der skærer sig lineært gennem byen og dens hovedgade, og oven i købet diagonalt gennem vejkrydset. 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 trafikale knudepunkt med de tilstødende spidse og ubebyggede grundarealer bevaret. Dertil kommer de ældre gadehuses placering i vejlinien, som giver byen en udtalt vejbykarakter.

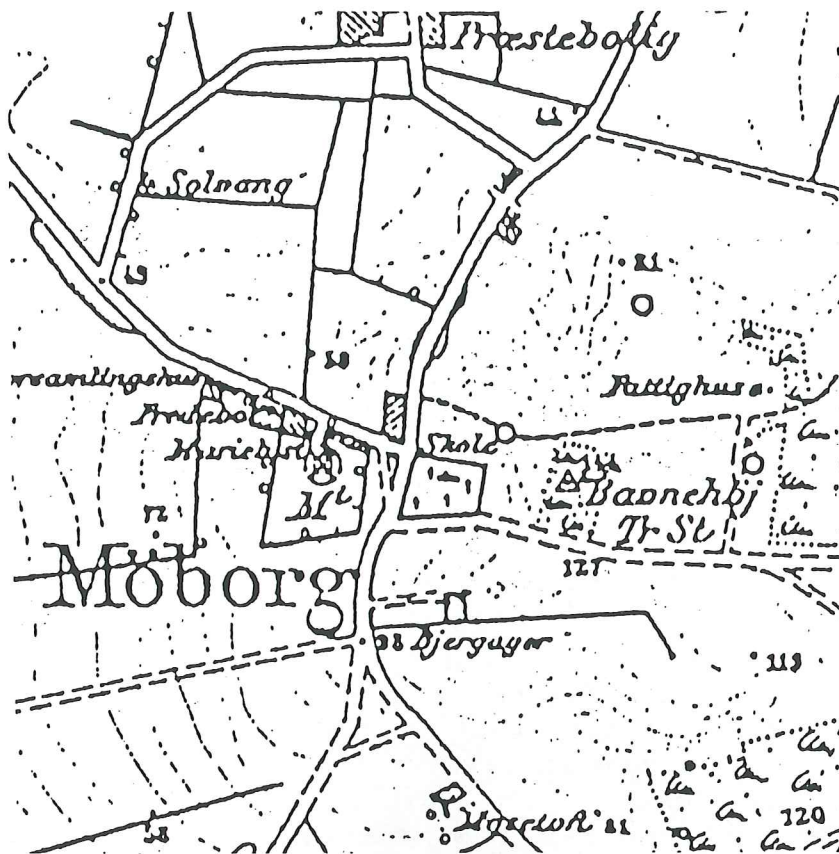
I kultur- og byhistorisk henseende er vejbykarakteren og det umulige trafikale knudepunkt sjælen og identiteten i enhver stationsby. Og derfor er en bevaring og synliggørelse af disse træk afgørende for forståelsen af stationsbyerne. Fåre er et godt billede på en tidlig fase i stationsbyernes udvikling.

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 skåning, mens kirken er placeret nær bakketoppen, der når en højde af 47 m over havet.

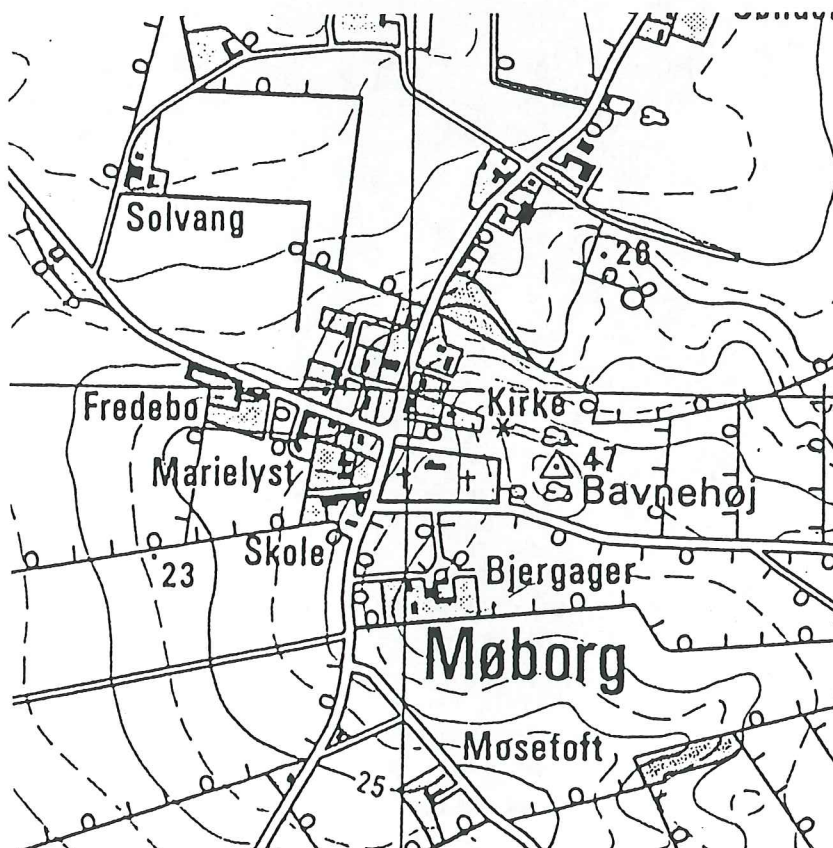
Bebyggelsen er opstået omkring vejkrydset Holmgårdvej og Møborgkirkevej nedenfor kirken og er fortsat med enkelte huse ud langs Møborgkirkevej, hvor den ensidigt beliggende vejbebyggelse danner en markant lille byfront ud mod de åbne vidder mod nord.

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.



1:10.000.

1919



1:10.000.

1985-86.

Byggeskik i Lemvig by

I den middelalderlige byplan har gadestrukturen i hovedtrækkene ligget fast i århundreder, mens husene er udskiftet flere gange gennem tiderne. 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 de fleste ældre huse 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.

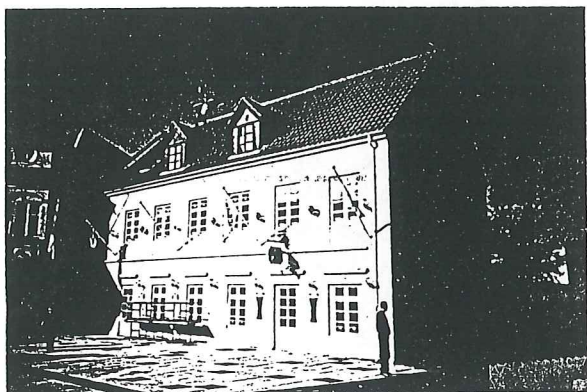
Husene i Lemvig by afspejler især udviklingen i de sidste halvanden hundrede år. Udover byens kirke findes kun få reminiscenser af huse før den tid. Der har flere gange været planer om at flytte kirken, men den er i stedet blevet stærkt ombygget flere gange, senest i 1933-34, hvor tårnet fik løgkuppel, mens kun få dele fra den gotiske periode er bevaret. En enkelt bindingsværksgavl fra 1700-tallet i huset Søndergade 31 er vist nok den eneste bevarede bygningsdel fra byens ældre bindingsværksperiode.

De ældste huse, der findes i dag, er grundmurede huse fra byens opgangstider i begyndelsen af 1800-tallet, hvor en torveomdannelse var indledt. Opgangstiden skyldtes den gennembrudte Agger Tange, der fra 1834 var åben for sejlads vest ud af Limfjorden, mens Frederik d. VII's Kanal ved Løgstør åbnedes i 1861. Herefter var der også forbindelse øst ud gennem Limfjorden til Kattegat. Det førte til øget skibstrafik og travlhed på havnen og i byen, hvor den nye vækst gav mod på byggeri.

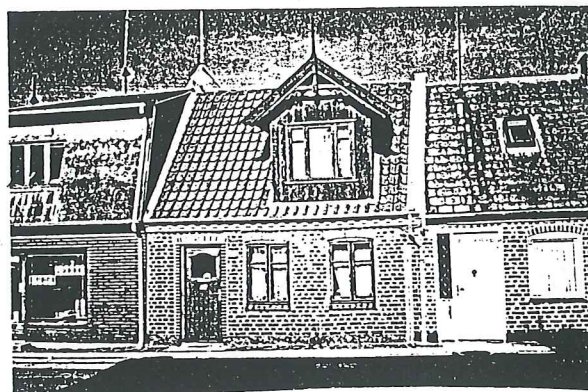
Nogle få fag af byens første sygehus fra 1824, Østergade 23-25, og det gamle rådhus på Torvets nordside, opført 1822, er nogle af de ældste grundmurede bygninger. Det gamle rådhus ved Torvet er en enkel to-etagers empirebygning, som med sine pudsede facader og tegltaget har været markant i forhold til byens øvrige huse, selv om facaderne formentlig er moderniseret i 1880. Det blev også empiren, som kom til at præge det omfattende byggeri, der fulgte efter opgangsårerne efter 1834.

Et par fine eksempler fra denne periode er museets bygning "Vestehus" i Vestergade 44, opført i 1841, og "Borgerskolen", Skolegade 8, fra 1857. I Havnegade viser et beskedent hus fra 1839 det lave terrænniveau, hvor byhusene dengang mødte havnepladsen. Søndergade 45 og det eneste bevarede bomhus, Søndergade 44, er andre eksempler på ældre mindre byhuse med en enkel og fast facaderytme og uden unødigt pynt og facadedekoration. Et par af byens første toetagers ejendomme, Vasen 17-19, stammer fra perioden 1845-50, hvor de idylliske småhuse i en etage er ved at blive fortrængt.

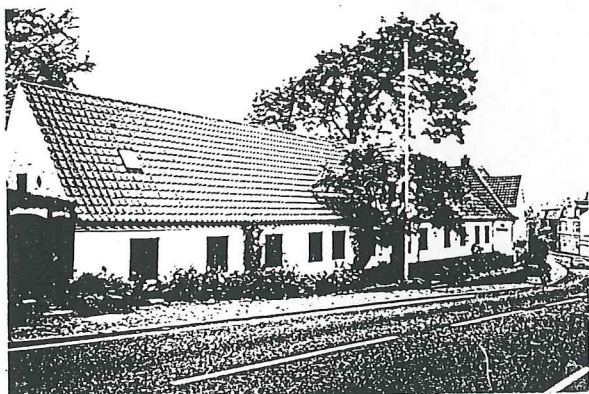
I løbet af 1870'erne nåede industrialismen og jernbanen til Lemvig, og en ny epoke med fremgang og nybyggeri var på vej. I den gamle bykerne blev empiretidens byhuse udskiftet med nye forretningsejendomme



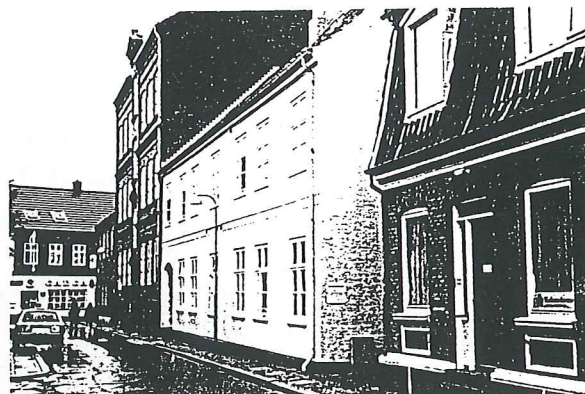
*Torvet 2, Lemvig, 1822.
Tidl. Rådhus.
Historicistisk pudsarkitektur.*



*Østergade 23-25, Lemvig, 1824.
Tidl. sygehus.
Traditionalisme.*



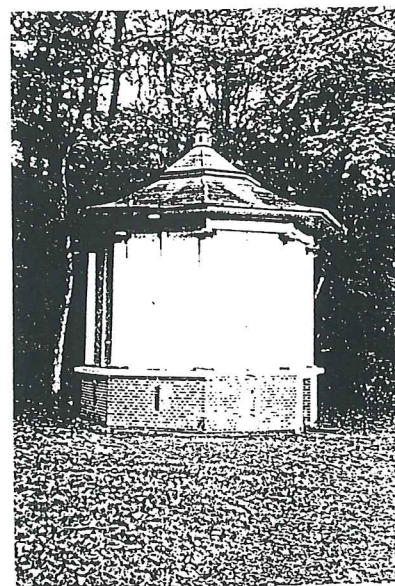
*Vestergade 44, Lemvig, 1841.
Gadehus, Lemvig Museum.
Senklassicistisk præg.*



*Skolegade 6, Lemvig, 1857.
Tidl. Borgerskole.
Klassicisme.*



*Vestergade 41, Lemvig, 1895.
Byejendom.
Historicistisk pudsarkitektur.*



*Strandvejen 11, Lemvig, 1923.
Musiktribune.
Nationalromantik.
Arkitekt Helge Bojsen-Møller.*

med bolig til ejeren i overetagen. Arkitekturen var præget af historicismens frie brug af klassiske stilarter og begejstring for det fabriksfremstillede. Blankt murværk med dekorationer og formpressede teglsten eller cementstøbte elementer afløste til dels de pudsede facader og kom, sammen med skiferdækkede tage, til at ændre byens helhedspræg.

Fra denne periode stammer hjørnejendommen Vestergade-Nørregade (1895), de dekorerede gadehuse i Frederiksgade (1885-1895), Valgmønsterskirken (Johanneskirken) i stationsbykvarteret (opf. 1883, arkitekt Andreas Bentzen), kommuneskolen i Skolegade (1895) og Teknisk Skole i Søndergade fra 1901, tegnet af arkitekt Berg. Det var markante ejendomme, der endnu pryder bybilledet med deres righoldige opvisning af stiltræk og dekorationer.

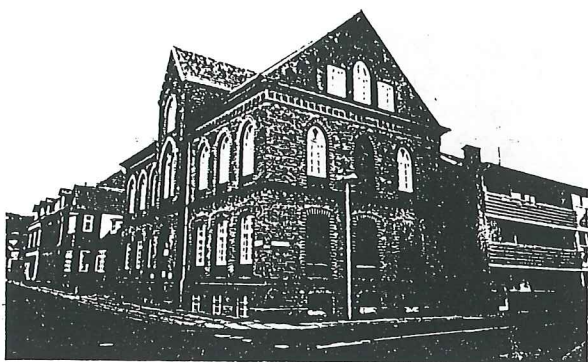
Omkring århundredskiftet fik bygningerne et mere romantisk præg med træk fra schweizisk byggeri, såsom stort tagudhæng og frispær i gavlen, mens den tidligere herredsfogedbolig i Østergade havde træk, der ledte tanken hen på nordisk mytologi. Storvillaen Breidablik fra 1898 (ark. Thorvald Jørgensen) er et andet godt eksempel på det romantiske villabyggeri fra denne periode, mens nationalromantikken fandt sit udtrykte billede i bindingsværksoverbygningen på huset i Vestergade 46 fra 1906.

Omkring århundredskiftet voksede interessen for et mere nationalt præget byggeri med vægten lagt på enkelthed og håndværksmæssig sans for udnyttelse af traditionelle byggematerialer. Især landsforeningen "Bedre Byggeskik"s virke kom til at præge byggeriet i de nye forstads-kvarterer og til dels også ved nybyggeri i det ældre byområde. De nye villaer, som dukkede op i udkanten af den gamle bydel og i stationsbykvarteret oppe på bakken blev opført med murværk i blødsrøgne sten med kraftige fuger eller fintpudsede facader, enkle detaljer, højt teglstenstag med stor valm og fint opsprossede, hvidmalede vinduer.

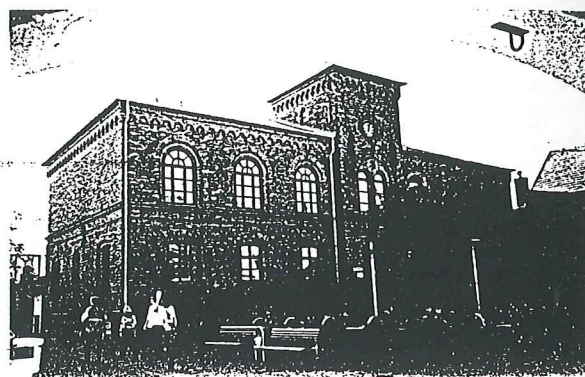
Sognepræst Fr. Nielsens mansardvilla fra 1896, Nygade 16, og De Gamles Hjem fra 1908 i Nygade (ark. Helge Bojsen-Møller) er nogle af de tidlige eksempler på den nye strømning. Oppe i stationsbykvarteret opførte ansatte ved Lemvig-banen i 1919 en række fine villaer efter Bedre Byggeskiks forbillede, blandt andre Danmarksgade 15. Den nye individuelle villastil fik et smukt udtryk på Udsigten 6, hvor der i 1928 blev opført en villa 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. Huset, der er tegnet af ark. Kresten P. Dalgaard og opført i 1932, er en fornem og markant villa med påvirkning fra funktionalismen. Villaer har fået sit navn efter det tilbageliggende midterparti og ejeren, der var tandlæge.

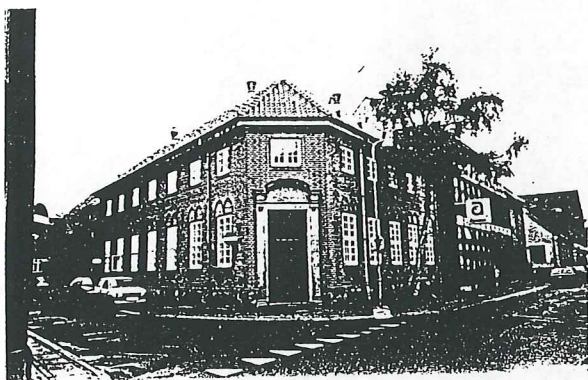
I bymidten begyndte de store byejeendomme at dominere bybilledet efter århundredskiftet. Med industrihotellet i Vasen, opført 1919, og Lemvig Filmteater i Bredgade fra 1921 blev palæstilen med de pudsede facader og dekorationer for alvor introduceret i byen. Men det var også tiden, hvor et par store gedigne murværksejendomme dukkede op og prydede bybilledet. Det var dels biblioteksbygningen fra 1930 i



*Søndergade 8, Lemvig, 1901.
Tidl. Teknisk Skole.
Historicistisk teglstensarkitektur.*



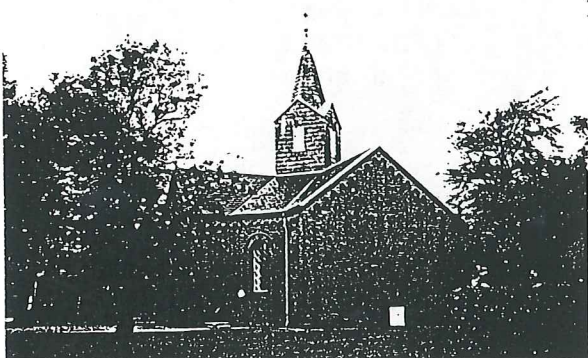
*Østergade 10, Lemvig, 1877.
Tidl. Ting-, Råd- og Arresthus.
Historicistisk teglstensarkitektur.
Arkitekt J. B. Løffler.*



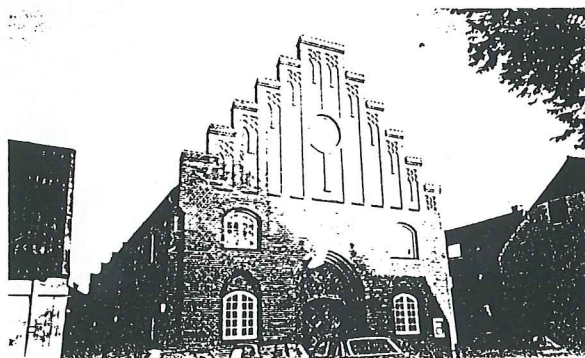
*Skolegade 3, Lemvig, 1930.
Bibliotek.
Bedre Byggeskik.
Arkitekt Kristian Jensen.*



*Havnegade 4, Lemvig, 1920.
Tidl. Toldkammer.
Klassicisme.
Ark. Kgl. Bygningsinspektør
Jens Vilhelm Petersen.*



*Kirkevej 6, Lemvig, 1883.
Lemvig og Omegns Valgmenighedskirke,
(Johanneskirken).
Historicistisk teglstensarkitektur.
Arkitekt Andreas Bentzen.*



*Vasen 15, Lemvig, 1930.
Missionshus.
Historicisme præget af Bedre Byggeskik.
Arkitekt S. J. Brun.*

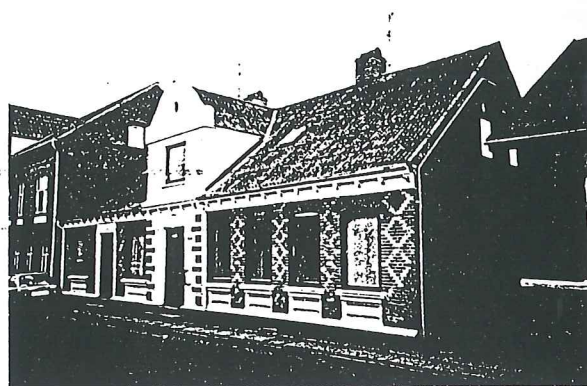
Skolegade (ark. og bygmester Kristian Jensen) og dels Lemvig bank på hjørnet af Torvet og Østergade i 1921 (ark. H. Th. Andersen), idet sidstnævnte dog har været udsat for en modernistisk ombygning.

I 1934 blev Vasegården opført på hjørnet af Vasen og Østergade, og hermed havde funktionalismen for alvor holdt sit indtog i byens hjerte. Som byens første, største og mest gennemførte funkisbygning brød den radikalt med alle hidtidige byggetraditioner. Vasegården var også tegnet af ark. Kresten P. Dalgaard, som siden tegnede flere funkisvillaer i byen. Ud over Dalgaards villaer findes en række bungalows præget af funktionalismen, bl.a. Nørrebro 21, opført i 1935, Lindevej 18 fra 1940, og Storegade 19 fra 1945, tegnet af arkitekt J. Trillingsgaard. Funktionalismen vandt i øvrigt ikke større udbredelse på egnen.

Industrialismens fremkomst omkring århundredskiftet satte sig kun få spor i bybilledet. Savværksbygningerne fra ca. 1900 i Østergade 6, Værkstedbygningen 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.



*Frederiksgade 26, Lemvig, 1886.
Gadehus.
Historicistisk hus med elementdekorationer.*



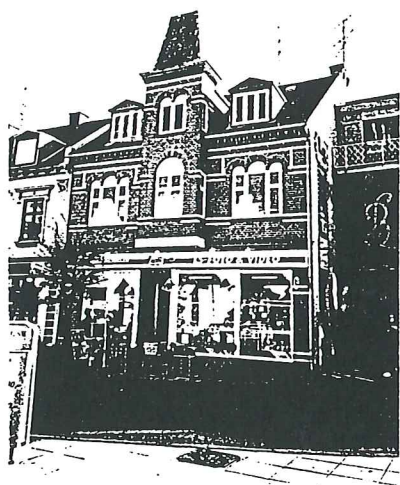
*Bredgade 4, Lemvig, 1890.
Gadehus.
Historicistisk teglstensarkitektur.*



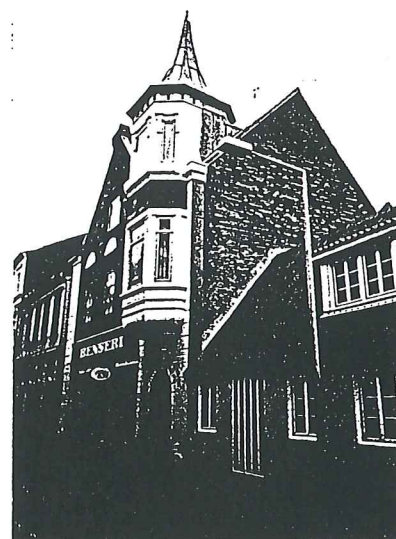
*Vestergade 2, Lemvig, 1895.
Byejendom.
Historicistisk pudsarkitektur.*



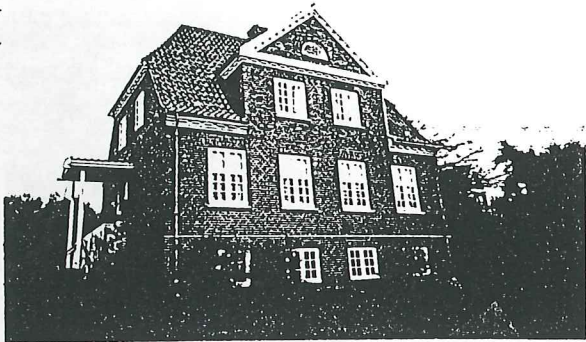
*Vasen-Østergade 2, Lemvig, 1934.
Byejendom, "Vasegaarden".
Funktionalisme, "Funkis".
Ark. Kresten P. Dalgaard.*



*Torvet 9, Lemvig, 1900.
Byejendom.
Historicistisk teglstensarkitektur.*



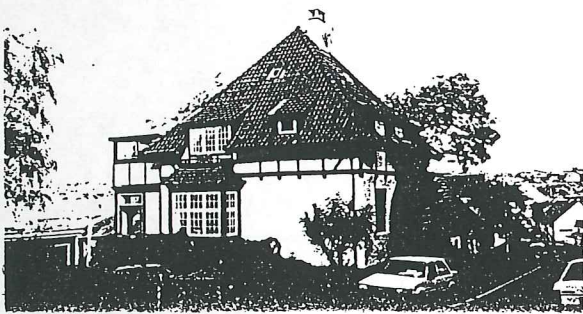
*Nørregade 3, Lemvig, 1900.
Byejendom.
Historicistisk "gavlhus".*



*Udsigten 6, Lemvig, 1928.
Villa.
Bedre Byggeskik.*



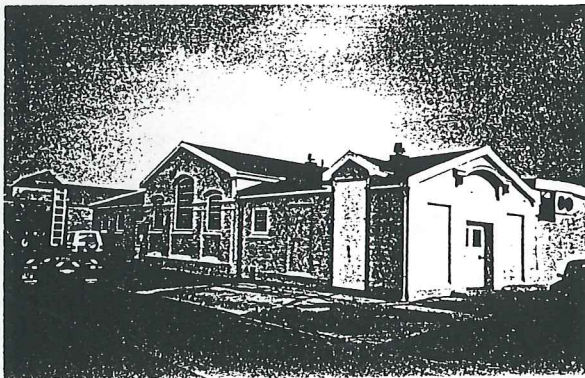
*Voldgade 20, Lemvig, 1928.
Villa.
Nybarok.
Tegnet af Tømmerhandler Magnus Skou.*



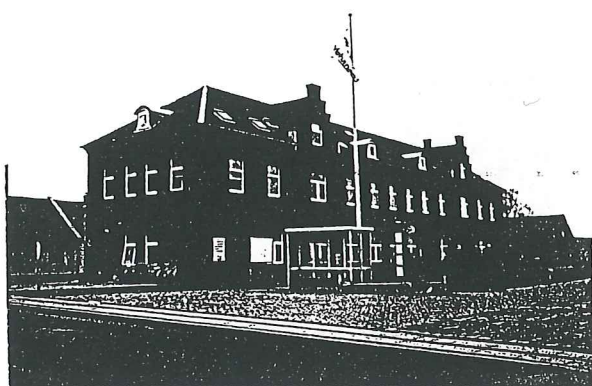
*Vestergade 46, Lemvig, 1906.
Villa.
Nationalromantik.*



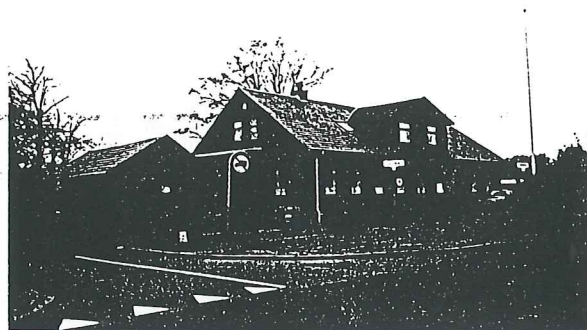
*Kirkevej 9, Lemvig, 1898.
Gadehus.
Historicistisk teglstensarkitektur.*



*Vangevej 9, Lemvig, 1927.
Slagteri.
Historicisme, industriarkitektur.*



*Banegårdsvej 2, Lemvig, 1908.
Stationsbygning.
Tegnet af banemester Oscar Pedersen.*



*Banegårdsvej 4, Lemvig, 1900.
Tidl. banemesterbolig.
Karakteristisk stationsbygning.*



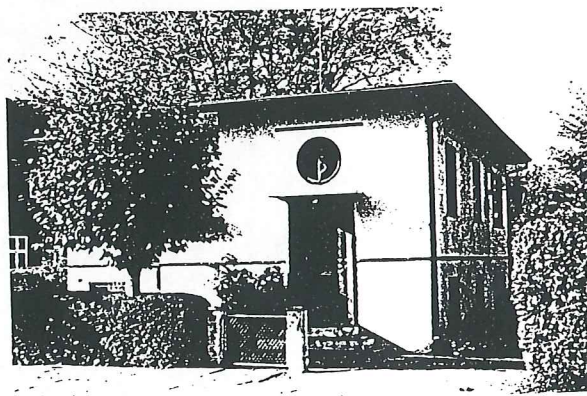
*Storegade 24, Lemvig, 1900.
Gadehus med tidl. forretning.
Senklassicisme.*



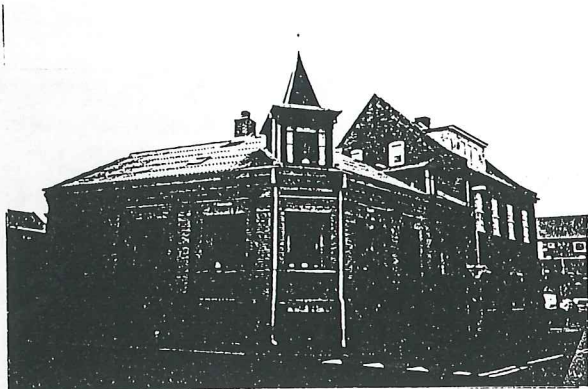
*Danmarksgade 15, Lemvig, 1919.
Villa, banearbejdernes fællesbygning.
Bygmesterhus.*



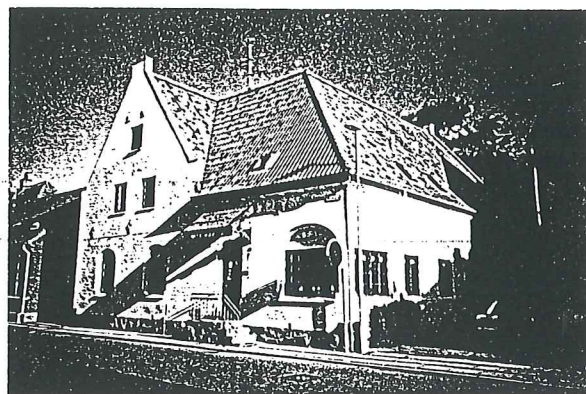
*Heldumvej 26, Lemvig, 1932.
Villa, "Den Hule tand".
Bedre Byggeskik.
Arkitekt Kresten P. Dalgaard.*



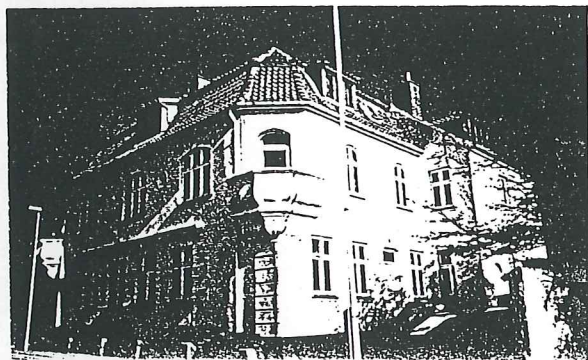
*Lindevej 18, Lemvig, 1940.
Villa.
Funkis.*



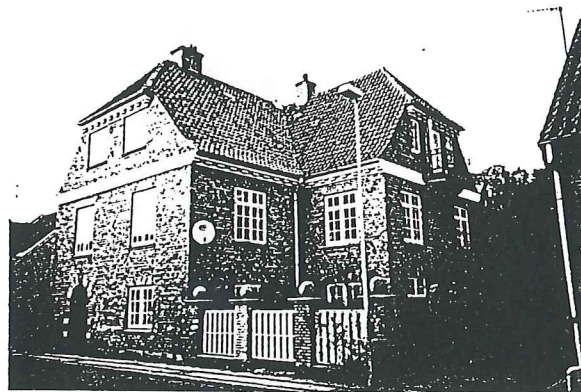
Ågade 22, Lemvig, 1905.
Byejendom, "Gamma", tidl. præstebolig.
Historicistisk teglstensarkitektur.



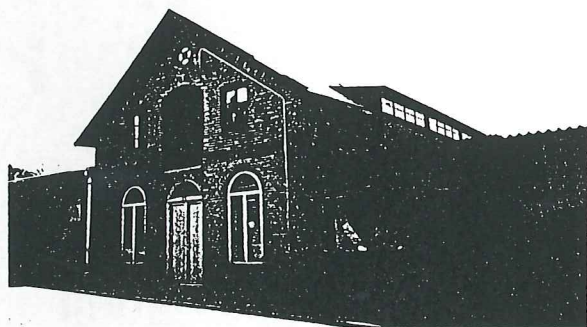
Østerbrogade 23, Lemvig, 1898.
Villa, "Breidablik".
Mytologisk præget nationalromantik.
Arkitekt Thorvald Jørgensen.



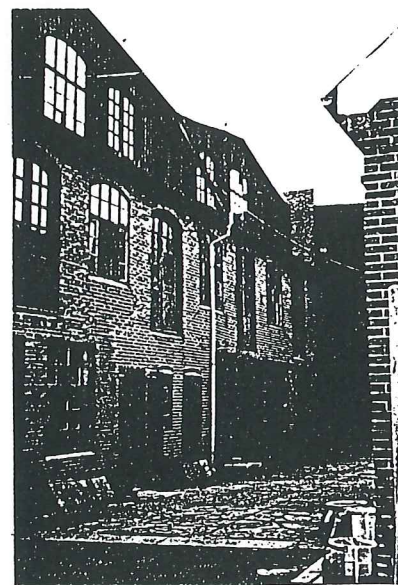
Østerbrogade 35, Lemvig, 1910.
Byejendom, tidl. borgmesterkontor.
Arkitekt Helge Bojsen-Møller.



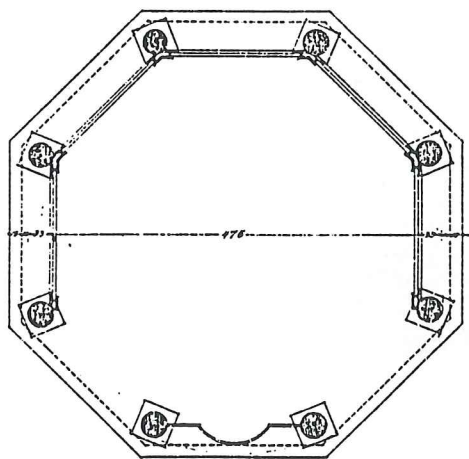
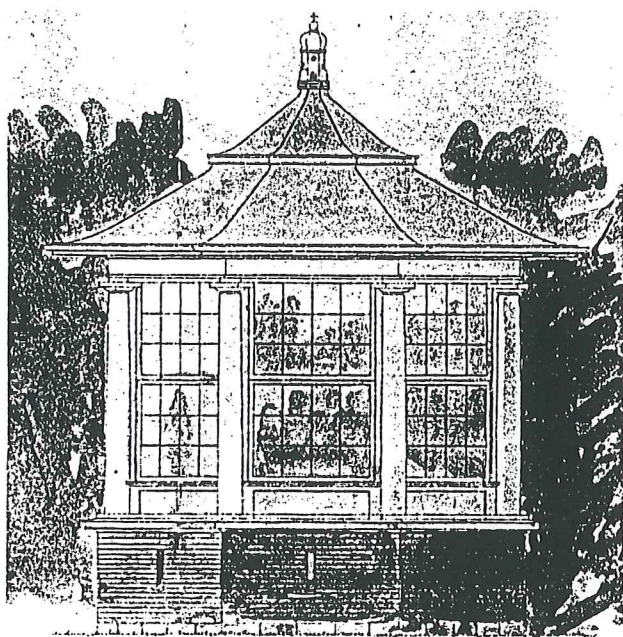
Østerbrogade 19, Lemvig, 1919.
Tidl. politikontor.
Bedre Byggeskik.
Arkitekt Charles Jensen.



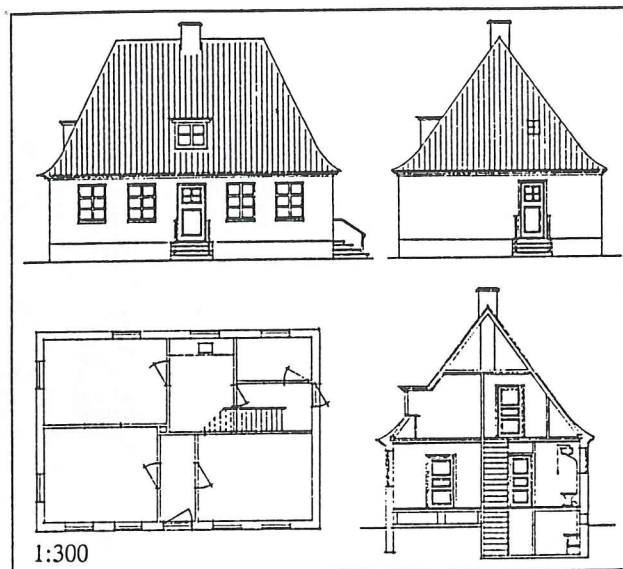
Østerbrogade 16, Lemvig, 1910.
Værkstedbygning.
Historicistisk industriarkitektur.



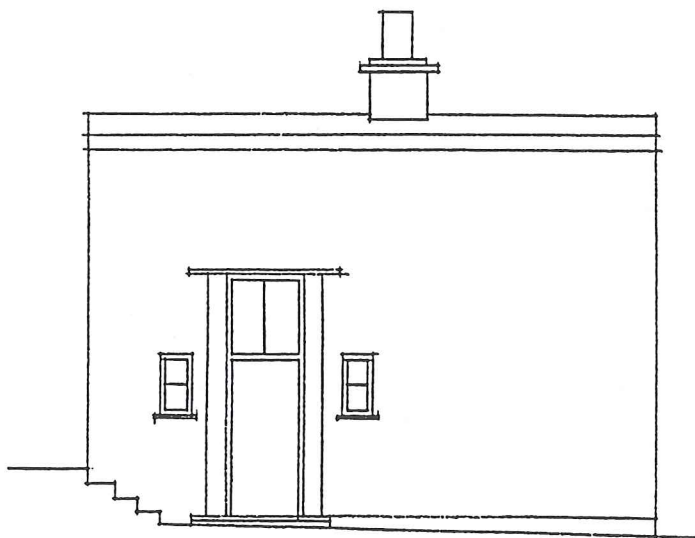
Østerbrogade 6, Lemvig, ca. 1900.
Værkstedbygning, Lemvig Tømmehandel.
Historicistisk industriarkitektur.



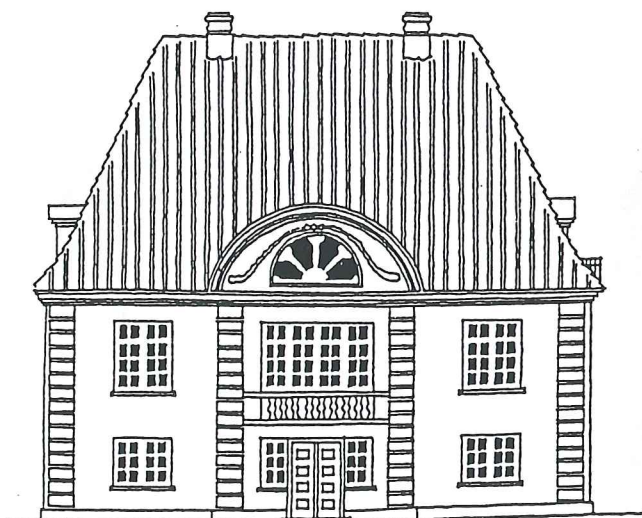
Musiktribune i Anlægget, tegnet af ark. Helge Bojsen-Møller i 1923. 1:100.



Skovvej 1. »Bedre Byggeskik«-hus tegnet af ark. Kr. P. Dalgaard.



Sølystvej 15, tegnet af ark. Kr. P. Dalgaard 1938. 1:100.



Tømmerhandler Schou's villa i Voldgade. 1:200.

Byggeskik på landet

Bebyggelsen på landet har traditionelt været præget af fritliggende gårde, husmandssteder og huse i det åbne land. Stationsbyerne og landsbyerne er forholdsvis nye byer fra slutningen af 1800-tallet og fremefter, og det er da også huse fra den periode, der i dag præger bycentre i disse byer.

De såkaldte parallelgårde, der var en karakteristisk og udbredt gårdtype i Nordvestjylland og Vendsyssel langt op i midten af 1800-tallet, findes ikke mere som gårdtype på Lemvig-egnen.

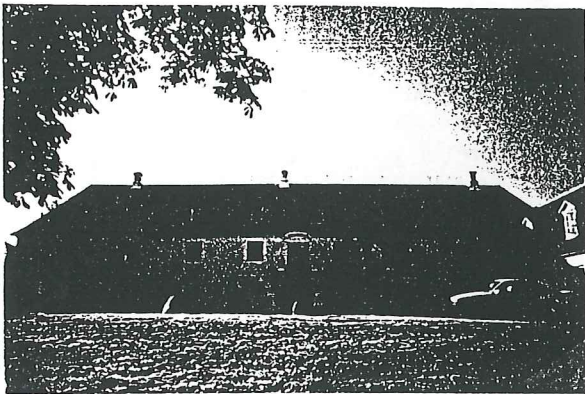
De firlængede gårde har traditionelt haft et øst-vestvendt fritliggende stuehus, der har været placeret nord eller syd for en gårdsplads afgrænset af tre sammenbyggede udlænger. Også denne gårdtype er ved at forsvinde, dels som følge af landbrugsdriftens ophør og dels ved nedrivning af overflødiggjorte bygninger samt opførelse af nye mere frit placerede driftsbygninger.

Udstykninger med karakteristiske husmandsbrug tegner sig kun ganske få steder, bl.a. langs Kabbelvej, som en særlig bebyggelse i landbrugslandskabet. Dels er antallet af udstykninger relativt begrænset, og dels har husmandsbebyggelserne ikke det fællespræg, der kendes i mange andre egne. En karakteristisk brugstype findes dog på egnen. 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.

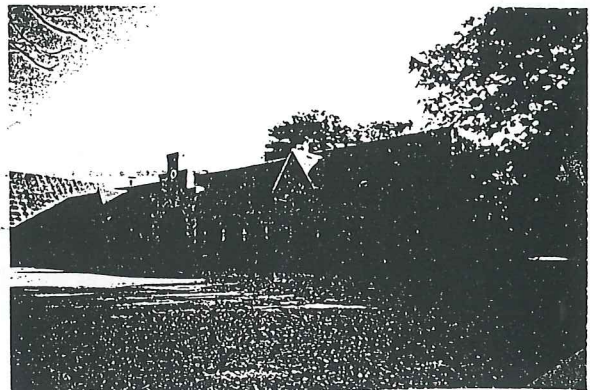
Ud over kirkebygningerne og de ældste dele af de tidligere godser, Ryssensten og Bækmark, repræsenteres egnens ældste bebyggelse af grundmurede stuehuse og udlænger opført tidligt i 1800-tallet. Det ældre bindingsværk er helt forsvundet, bortset fra en enkelt undtagelse, Kloster Mølle ved Gudumbro. Træmangelen førte til spinkelt bindingsværk, som ikke holdt i det lange løb, og endvidere var bygninger opført i grundmur almindelige allerede 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 pilastre ved hushjørner og døre. Tilslutningen mellem facade og tag varierer mellem fint udkragede muresimser og en enkel bred sugfjæl. I ældre tider var tagene stråtækket og udført med store stejle valme, ofte helvalm mod vest. Gavlens murankre er ofte kunstfærdigt udsmedede med hjerter, kors og ankre som indflettede motiver.

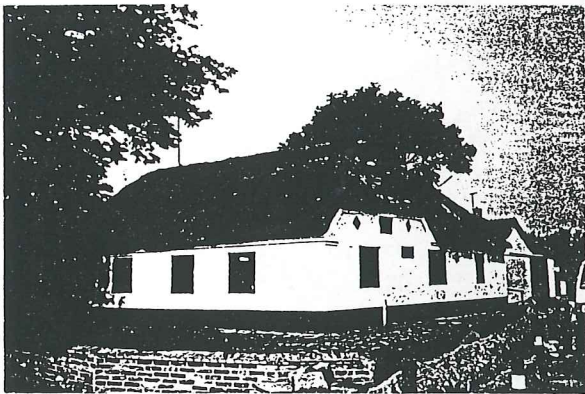
Senere op i 1800-tallet bliver murstensformatet noget mindre, men brændingens karakter bevares. Herved synliggøres et udbredt genbrug, idet mange stuehuse fra midten af 1800-tallet har murværk, hvor de store sten er kombineret på forskellig vis med mindre sten. Fra omkring midten af 1800-tallet begynder stenene at få standardstørrelse i takt med industrialiseringen af teglstensindustrien. Senere bliver fremstillingen mekaniseret på de større teglværker (Lemvig Teglværk,



*Bøvlingvej 40, 1638.
Rysensteen, hovedbygning.*



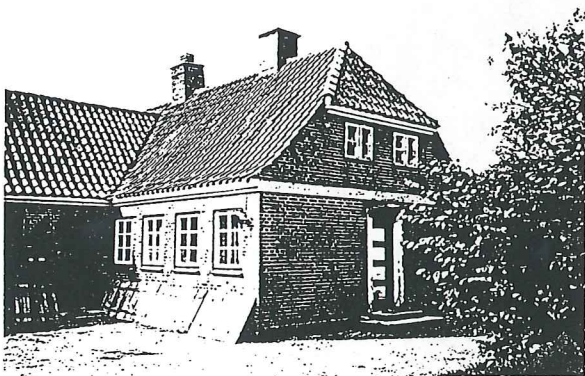
*Kabbelvej 55, 1908.
Kabbel, portfløjen.
Historicisme.*



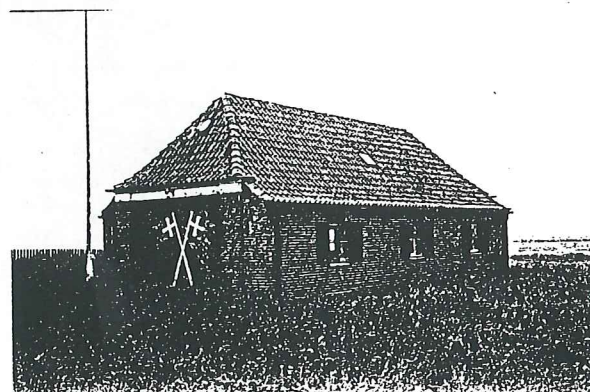
*Åbergvej 2, Bækmarksbro, 1850.
Husmandsted.
Traditionalisme.*



*Fabjergvej 58, 1912.
T-formet husmandssted.
Historicisme, vinduer skønvirke/jugend.*



*Rammedigevej 61, 1926.
U-formet husmandssted.
Bedre Byggeskik.*



*Rubyvej 23, Fjaltring, 1934.
Tuskjær Redningsstation.
Bedre Byggeskik.*

grundlagt 1851 og moderniseret i 1891, Strande teglværk, grundlagt omkring 1899). Dermed forsvandt teglstenenenes lokale særpræg, og samtidigt begyndte den lokale byggetradition langsomt at forsvinde.

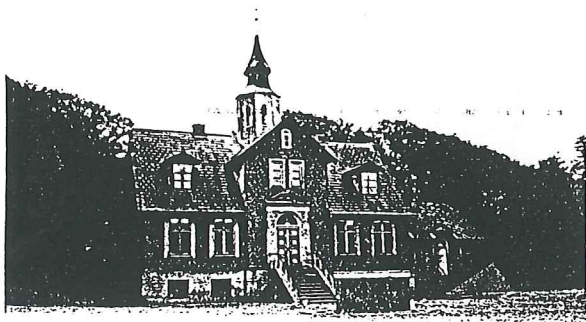
Med industrialiseringen og mekaniseringen fulgte nye byggematerialer. På landet blev husene gjort højere, taghældningen blev lavere, og de glatmurede facader fik enkle murede gesimser efter klassiske forbilleder. Enkelte fik pudsede blændingsfelter omkring gavlvinduerne og dekorative udhængsspær i gavle og kviste. Det er bemærkelsesværdigt, at der på Lemvigegnen kun findes ganske få bygninger opført af kløvede marksten, selv om denne bygningstype i øvrigt blev meget udbredt i slutningen af 1800-tallet på morænelandet.

I de nye stationsbyer og landsbyer voksede nye rødstensbebyggelser op omkring århundredskiftet. Det var huse med udbredt brug af røde maskinsten, formsten, puds, støbte dekorationsselementer og fremmedartede stiltræk. Det stilprægede byggeri blev efterhånden afløst af den danske håndværkstradition, som bl.a. Bedre Byggeskik stod for. Det var enkle bygninger i bløddstrøgne sten eller med pudsede facader og beherskede dekorationer, baseret på håndværkstraditioner, hvor byggematerialernes gode egenskaber gav husene karakter. Bedre Byggeskik-husene kom stærkt til at præge byggeriet i de nye byer og i landbrugsbyggeriet i det åbne land helt op i 1950'erne. Der findes mange fine eksempler på denne byggeskik på landet, både blandt stuehuse, udlænger og gårdanlæg.

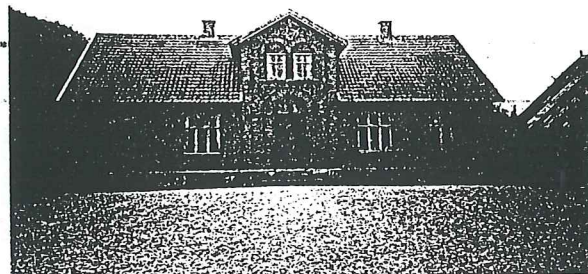
På egnen findes et betydeligt antal store højremslader bevaret. Ladernes særlige konstruktion, hvor en stor del af den bærende tømmerkonstruktion står beskyttet for vejret inde i bygningen, har været velegnet i egne med barsk klima. Mange ældre højremslader står derfor endnu med konstruktionen intakt, men med nye tag- og vægbeklædninger uden på den fornemme gamle konstruktion.

I kommunens vestlige del er en stor del af bygningstømmeret strandings- eller skibstømmer, opkøbt ved strandingsauktioner. Til stuehuset på "Vestergård" og "Fodbæk" i Flynder sogn er således anvendt tømmer indkøbt på strandingsauktion og opskåret på pladsen. Men ikke nok med det, også balystre fra agterpoopen og skisklokker pryder nu de to stuehuse.

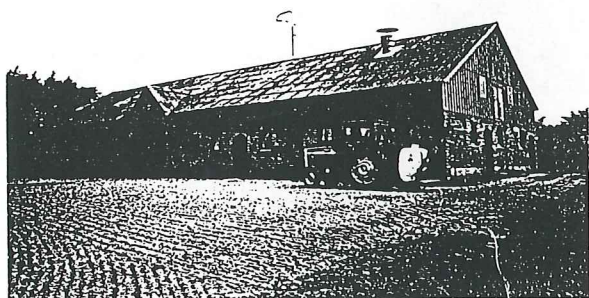
Et bemærkelsesværdigt træk er en udbredt brug af trævinduer i staldbygninger helt frem til omkring 1940. I kommunens vestlige del er det helt dominerende, mens der i de østlige egne overvejende er anvendt støbejernsvinduer som de kendes fra andre egne. Det er ligeledes karakteristisk for egnens byggeskik, at der kun sjældent forekommer kviste på udlængerne. Og der hvor de findes, sidder de altid i tagfladen ind mod gårdspladsen.



*Holmgårdsvej 49, 1888.
Stuehus til Nørre Holmgård.
Historicisme.*



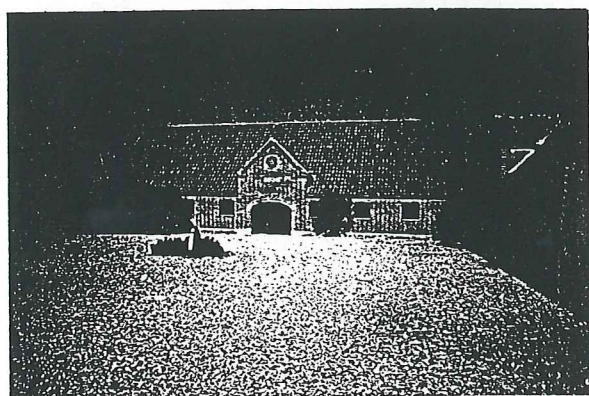
*Vestermøllevej 66, 1887.
Stuehus til Vestermølle.
Historicisme.*



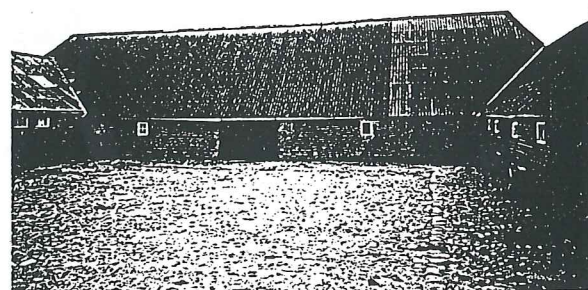
*Grønkærvej 3, 1935.
Udlænge med stald, lade og
maskinhus til Nørgård.
Bedre Byggeskik.*



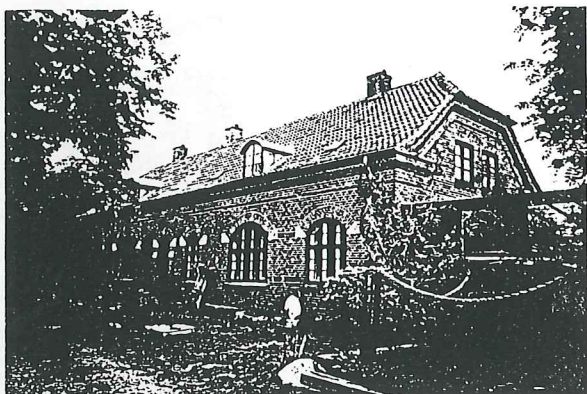
*Holmgårdvej 13, 1923.
Stuehus til Vestergård.
Bedre Byggeskik.*



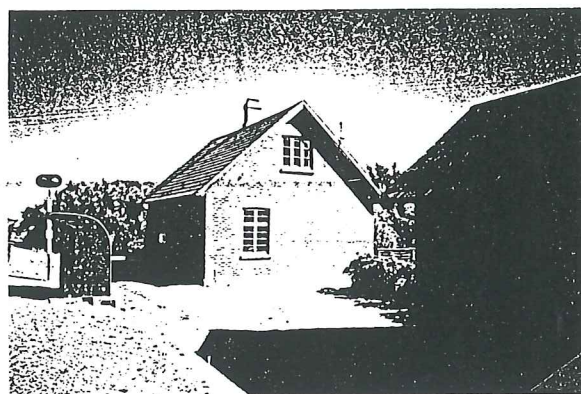
*Krogshedevej 14, 1936.
Udlænger til V. Krogshede.
Bedre Byggeskik.*



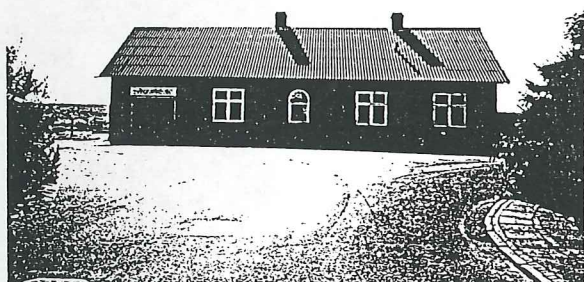
*Rubyvej 15, 1780.
Højremslade, Nr. Ruby.
Vestjysk byggeskik.*



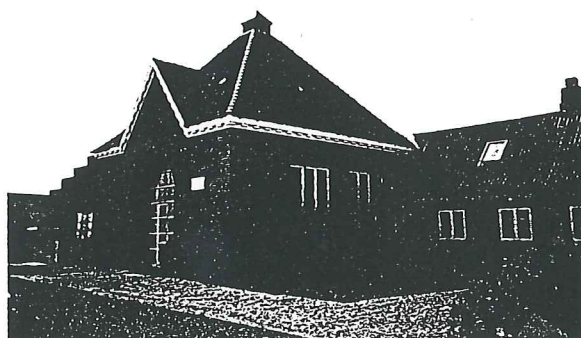
*Fårevej 46, Fåre, 1916.
Tidl. stationsbygning.
Bedre Byggeskik.
Arkitekt Helge Bojsen-Møller.*



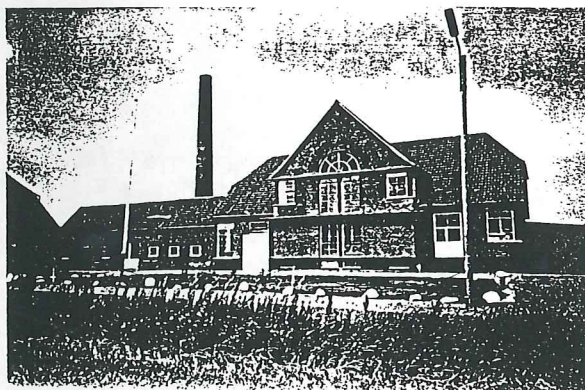
*Ballebyvej 27, Balleby, 1892.
Tidl. Balleby Station.
Historicisme.*



*Stationspladsen 3, Hove, 1899.
Hove Station.
Historicisme.*



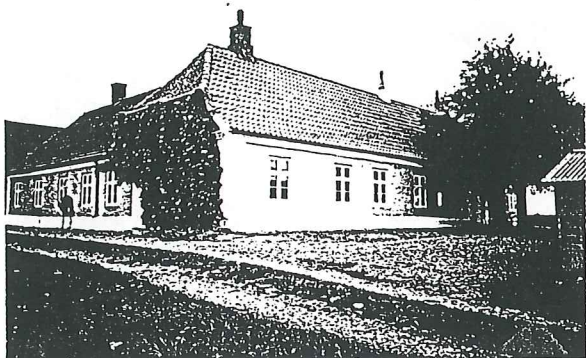
*Vråvej 37, 1932.
Tidl. Fjaltring Elværk.
Bedre Byggeskik.*



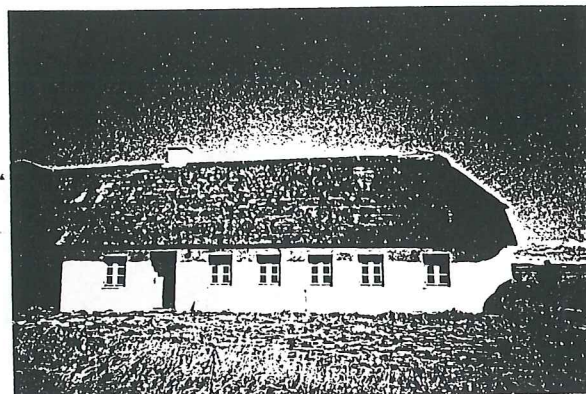
*Gåskærvej 12, Vandborg, 1934.
Tidl. Vandborg Mejeri.
Funkispræget bygning.
Arkitekt Erik Lind.*



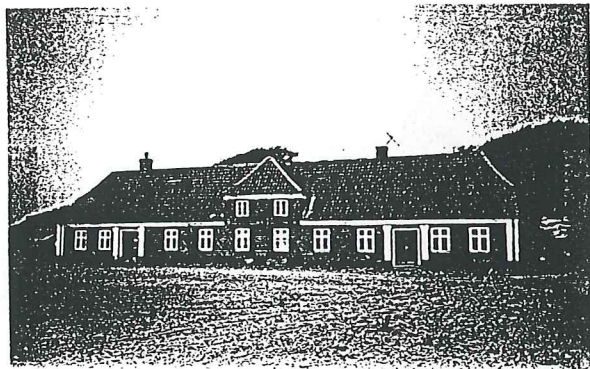
*Klostermøllevej 2, 1819.
Kværnhaus til Klostermølle.
Traditionalisme.*



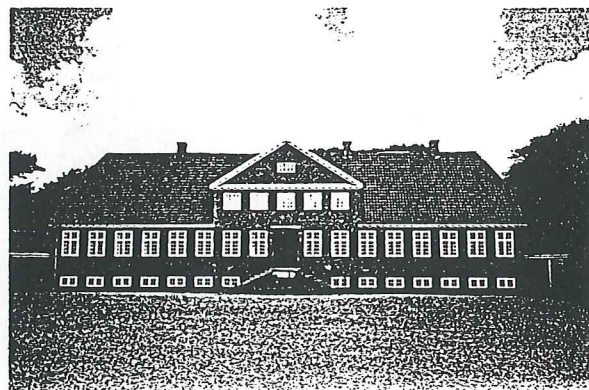
*Remmerstrandvej 186, 1939.
Stuehus til Åmølle.
Vestjysk byggeskik.*



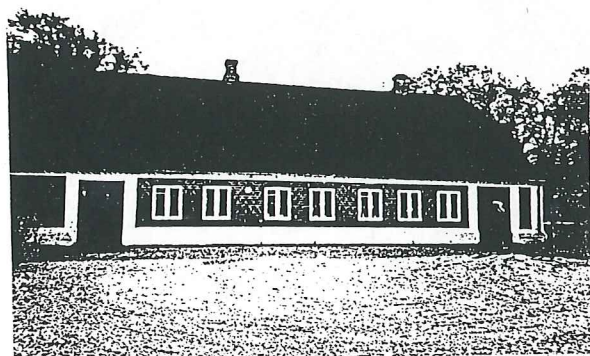
*Høvsørevej 62, 1880.
Trelænget gård.
Traditionalisme.*



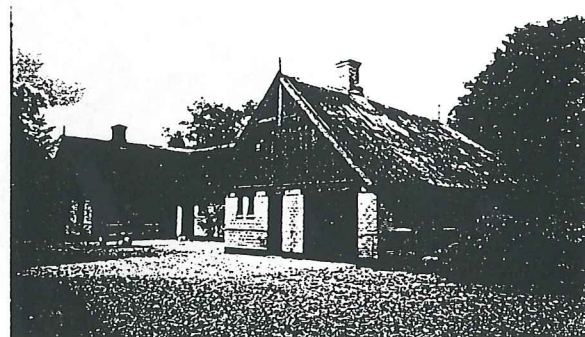
*Vejbjerg 10, 1846.
Stuehus til "Kirkegård".
Vestjysk byggeskik.*



*Rammegårdvej 26, 1916.
Stuehus til Rammegård.
Bedre Byggeskik (klassicisme).*



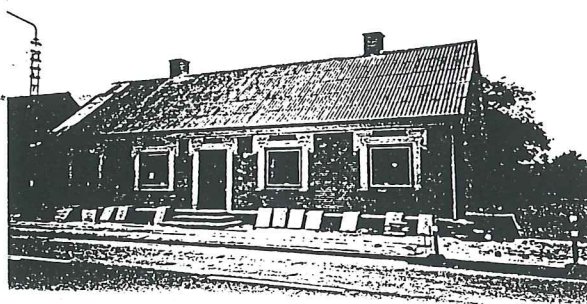
*Holmgårdvej 30, 1857.
Stuehus til V. Flyndergård.
Vestjysk Byggeskik.*



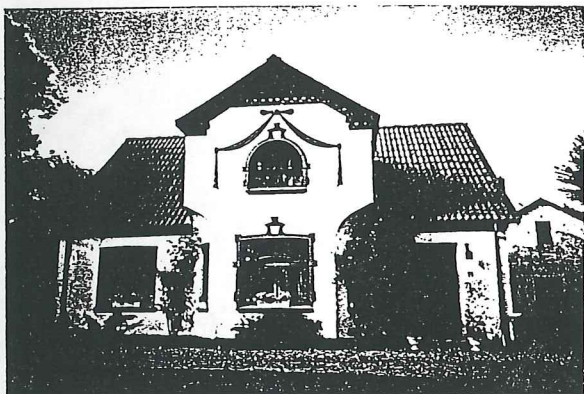
*Hovedvejen 1, 1882.
Skovfogedgård til Klosterhede Plantage.
Nationalromantik.*



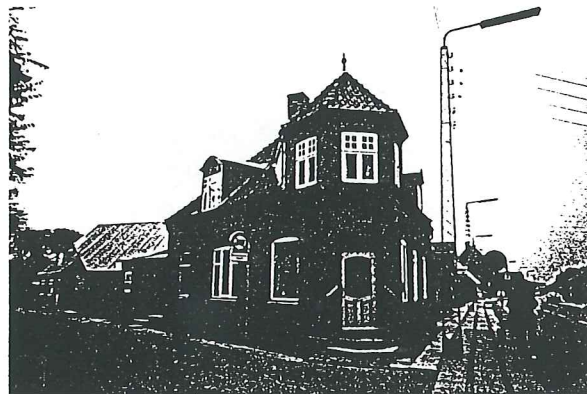
*Hovedgaden 27, Nr. Nisum, 1910.
Gadehus.
Historicisme.*



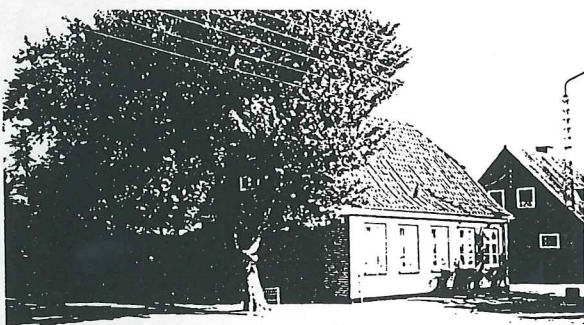
*Brogade 31, Bækmarksbro, 1910.
Gadehus.
Historicisme.*



*Pugholmvej 11, Dybe Mejeriby, 1911.
Villa (stuehus).
Jugend (skønvirke).*



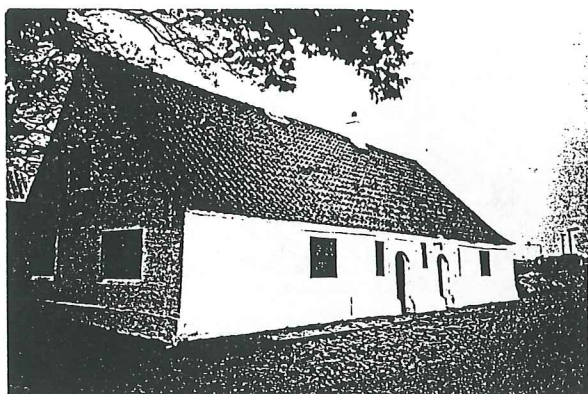
*Tangsøgade 31, Bøvlingbjerg, 1913.
Gadehus, hjørnehus.
Historicisme.*



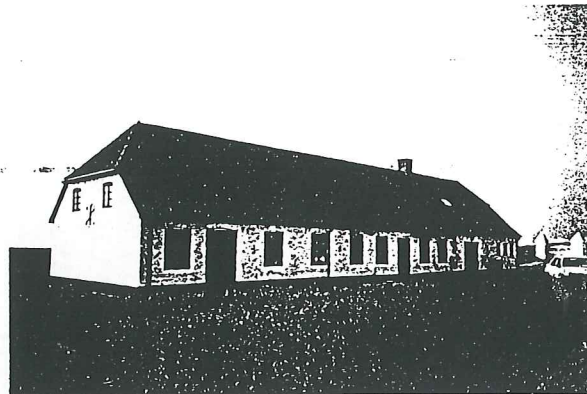
*Algade 27, Ramme, 1927.
Gadehus.
Bedre Byggeskik.*



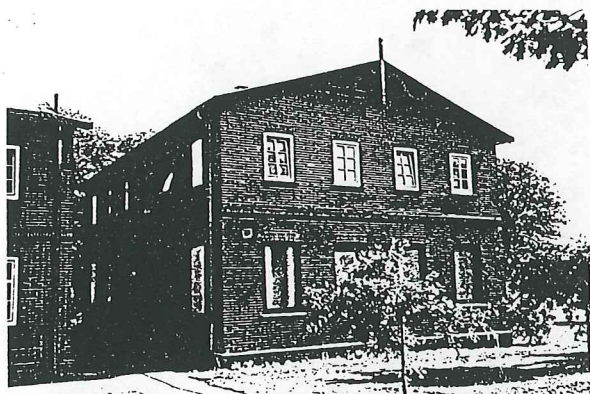
*Brogade 12, Bækmarksbro, 1923.
Gadehus med butik.
Bedre Byggeskik.*



*Kabbelvej 1, Nr. Lem, 1780.
Stiernhielms Hospital.
Traditionalisme.*



*Mollerupvej 24, Trans, 1876.
Tidl. Trans Skole.
Traditionalisme.*



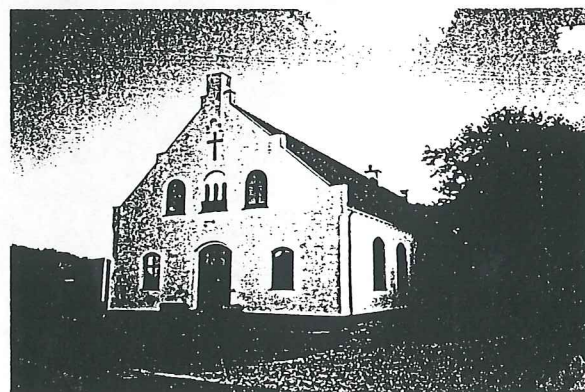
*Hellasvej 9, Nisum Seminarieby, 1893.
Seminariebygning.
Historicisme.*



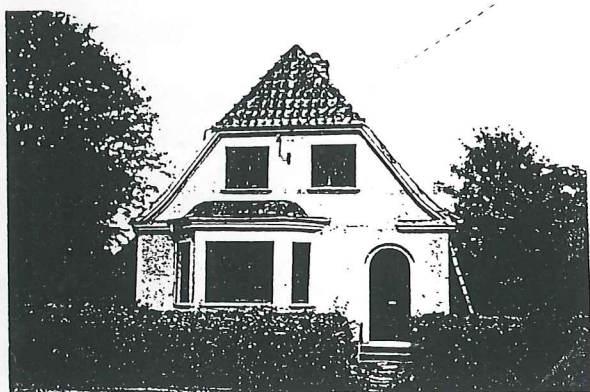
*Vejbjergvej 4, Dybe, 1912.
Tidl. Dybe Skole.
Historicisme.*



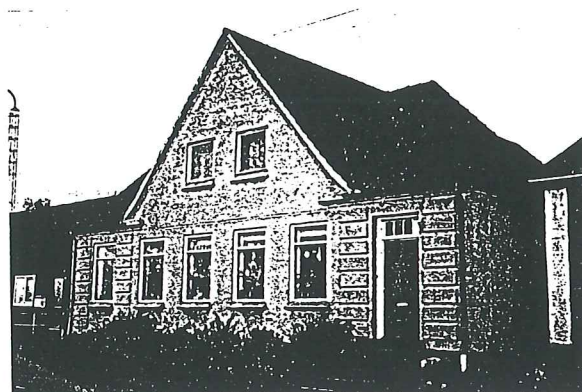
*Råbjergvej 28, Vandborg, 1900.
Missionshus.
Historicisme.*



*Kirkebyen 30, Nr. Nisum, 1906.
Missionshus.
Historicisme.*



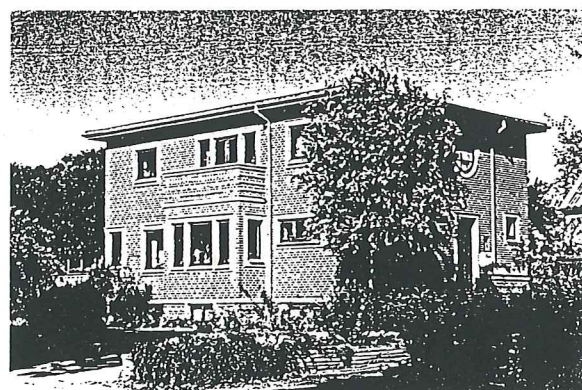
*Brogade 64, Bækmarksbro, 1900.
Villa med værksted.
Bedre Byggeskik.*



*Hovedgaden 54, Nr. Nisum, 1920.
Tidl. forsamlingshus.
Bedre Byggeskik.*



*Tangsøgade 2, Bøvlingbjerg, 1938.
Villa.
Bedre Byggeskik.*



*Gudumvej 7, Nisum Seminarieby, 1935.
Villa.
Funkis.*



*Kjeldbjergvej 13, 1921.
Hus.
Bedre Byggeskik.*



*Knakkervej 50, 1890.
Hus.
Traditionalisme.*

Bygmestre og arkitekter

Adolf Andersen (1891-1966)

Født i Harboøre. I lære hos tømrermester N. Bruun i Lemvig. Svendebrev i 1912. På Teknisk skole i Randers 1917-20. Bygningskonstruktør 1921. Borgerskab som tømrer i Lemvig 1923. Første tømrerarbejde som selvstændig mester er musiktribunen i Anlægget (ark. H. Bojsen-Møller) 1923. Eget hus i Jyllandsgade 6, Lemvig, 1925-26, inspireret af Bedre Byggeskik. Har endvidere bl.a. tegnet Voldgade 14 (1925), Højbovej 13 (1928), Jyllandsgade 3 (1930) og 4 (1931). Tømrerarbejde på det nye spir på Lemvig kirke 1933-34.

Andreas Bentzen (1839-1914)

Tømrersvend 1861, på seminarium 1861-64 og derefter privatlærer. Fra 1868 lærer ved Triers Højskole i Vallekilde, hvor han startede "Bygmesterskolen". Håndværkere fra hele landet fik kurser i bygningsudformning og konstruktion efter "Bedre Byggeskik"s mønstertegninger. A.B. har tegnet 11 kirker, bl.a. Valgmenighedskirken ved stationen i Lemvig 1883 og Vallekilde korskirke, en række gymnastikhuse til højskoler samt mejerier og svineslagterier. Hans senere arbejder var præget af samarbejde med arkitekterne Martin Nyrop (Københavns Rådhus) og sønnen Ivar Bentzen (arkitekt og professor ved Akademiet i København).

Helge Bojsen-Møller (1874-1946)

Uddannet som tømrer. Afgang fra Akademiet 1903. Egen tegnestue 1904. Har deltaget på flere udstillinger, bl.a. landsudstillingen i Århus 1909, hvor de første Bedre Byggeskik-huse blev vist. Har tegnet en del offentlige bygninger i Lemvig: Lemvig Sygehus 1913, Dommerkontoret 1909, Alderdomshjemmet i Nygade 1908, Musiktribunen i Anlægget 1923. Endvidere Vestergade 13 1916, villaer på Teglgårdsvej 12 og 14 (nuværende Teglgårdsbakken 15 B og 17) i 1915 og et par villaer. H.B.M. har også været meget produktiv i den øvrige del af landet, bl.a. har han tegnet ca. 200 bygninger på Grønland. H.B.M.'s tidlige arkitektur var meget påvirket af ark. Ulrik Plesner, den senere først og fremmest af solid teknisk indsigt.

Kresten P. Dalgaard (1885-1946)

Tømrersvend, Teknisk Skole i København 1912. Håndværker, indtil han i 1925 begyndte for alvor som arkitekt. Han er en af de få lokale bygmestre, der har sat sit præg på dette århundredes byggeskik i Lemvig. 1925-35 tegnede han en række villaer og landbrugsejendomme stærkt inspireret af "Bedre Byggeskik": Vestergade 42 (1927), Skovvej 1 og 3 (1931), Heldumvej 26 (Den hule Tand), Kviesgård i Fabjerg, udlænger til Nr. og Sdr. Vinkel i Heldum, Vilhelmsborg Kro og Ramme og Vandborg skoler samt Søvejen 3 i Lemvig, 1926. Sit første funkishus Vasegaarden ved Torvet i Lemvig tegnede han i 1934. I 1938-39 en række funkisvillaer bygget over samme grundplan, bl.a. sit eget hus fra 1938 på Sølystvej 15, huse på Strandvejen 1B (1938), Rosenvænget 3 og Søndergade 57.

Kristian Jensen (1883-1942)

Teknisk Skole i Odense. Tilsynsførende for ark. Anton Rosen (bl.a. chefarkitekt på Århus-udstillingen 1909). Siden hos ark. Ulrik Plesner i Ringkøbing som medarbejder bl.a. på Ringkøbing-Ørnhøj banens stationsbygninger. Havde samtidig egen virksomhed i Holstebro, hvorfra han bl.a. videreførte flere af Ulrik Plesners arbejder. Forstander for teknisk skole i Holstebro. Hans arbejder er hovedsageligt beliggende i Ringkøbing amt: Skoler, alderdomshjem, biblioteker og talrige præstegårde og kirkerestaureringer. Lokalt har han bl.a. været arkitekt på: Præstegården i Lomborg 1923, Lemvig bibliotek 1930 (på hjørnet af Skolegade og Vasen), inspireret af Bedre Byggeskik, og tilbygning til Lemvig Sygehus 1941.

J. B. Løffler (1843-1904)

Student. Akademiet 1862-68, tog ikke afgang, men fortsatte et allerede påbegyndt arkæologisk studium og knyttedes til Nationalmuseet. Hans arbejder som arkitekt er ikke mange. Lokalt kan nævnes: Tilbygning til Vestervig kirke 1874, Ting- og arresthus i Østergade, Lemvig, 1876-77, No kirke 1877.

Hother Paludan (1871-1931)

Tømrersvend, teknisk skole, tegner hos arkitekt Hans J. Holm 1894-1902, afgang fra Akademiet i 1904. Egen tegnestue fra 1902 (1905-32 i Ålborg). Medlem af bestyrelsen for Landsforeningen "Bedre Byggeskik" 1922 og af Det særlige syn for landets Hovedkirker 1930. Lokale arbejder: Thyborøn kirke 1908, restaureringer af Jegindø kirke 1918-19, Lemvig kirke 1934, Kirken i Ringkøbing 1935 og Ulfborg kirke 1940.

Jens Vilhelm Petersen (1851-1931)

Tømrersvend, Teknisk skole, afgang fra Kunstakademiet 1875, lille guldmedalje 1881. Kgl. Bygningsinspektør i Odense 1889-1929. Har næsten udelukkende tegnet offentlige bygninger, bl.a. Toldkammerbygninger i Jylland og på Fyn. Toldkammerbygningen i Lemvig 1920 er en af de seneste. Har forestået en del ombygninger og restaureringer, bl.a. Nr. Nisum kirke 1895.

Registreringsområder

Feltregistreringen af enkeltbygninger er udført i perioden august-oktober 1995 og er således afsluttet før færdiggørelse af denne forundersøgelse.

Opdelingen i registreringsområder følger områdeinddelingen i Lemvig Kommuneplan.

Litteraturliste

AVreklame (Udg.): Lemvig fortalt i billeder. 1982.

Boligselskabet af 1945. Lemvig 1995.

Knud Bistrup: Portræt af Lemvig. 1972.

E.D. og Jens Clemmensen: Lemvig, Arkiték Lokalguide. Dansk Byplanlaboratorium. København 1981.

Ellen Damgaard: En byvandring i Lemvig købstad. 1983.

Ellen Damgaard: Lemvig. 1981.

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), 1992.

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, Anden række - bind 5.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt (Udg.): Hardsyssel Årbog, 1982, Anden række - bind 16.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt (Udg.): Hardsyssel Årbog, 1984, Anden række - bind 18.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt (Udg.): Hardsyssel Årbog, 1986, Anden række - bind 20.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt (Udg.): Hardsyssel Årbog, 1994, Anden række - bind 28.

Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen, red.: Historisk Atlas Danmark. 1988.

J. Søndergaard Jacobsen: By og Borger. 1957.

J. Søndergaard Jacobsen: Lemvig Købstads Historie. 1969.

(Jørgen Elsåe Jensen: Manuskript om Lemvig som led i udgivelsen "Danmarks Middelalderlige Byplaner", 1995.)

Hakon Lund, red.: Danmarks Arkitektur. 2. udg. 1985.

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

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

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

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

Vigand Dann Rasmussen: Nørrejske Jernbanebyer. 1981.

Peder Hansen Resen: Atlas Danicus VI D, Ribe Stift. (Udgivet af Susanne Lykke Nielsen 1987).

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

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

Axel Steensberg: Den danske bondegård. 1974.

Axel Steensberg, 2. udgave 1962 ved D. Yde Andersen: Gamle Danske Bøndergårde.

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.

Anvendt kortmateriale

P. Hansen Resen: Atlas Danicus 1677, kort over Lemvig o. 1675. København 1974.

Erik Pontoppidans Danske Atlas, kort over Lemvig o. 1768.

Kort fra Trap Danmark, 1.-5. udg.

Videnskabernes Selskabs Kort, kort nr. 6, 1:120.000, o. 1800.

Kort over Lemvig fra 1797. (Opmåling foretaget af vejvæsenet).

Kort: Lemvig - konsumptionslinie 1822. (Rigsarkivet).

Minorerede sognekort fra 1838-39, 1:20.000.

Generalstabskort, målebordsblade 1:20.000, udgivelser 1882 og 1919.

Geodætisk Instituts målebordsblade, 1:20.000, 1964.

Kort- og Matrikelstyrelsens 4-cm kort, 1:25.000, 1985-86.

Kort- og Matrikelstyrelsens 1-cm kort, 1:100.000. 1990.

Geomorfologisk kort, 1:100.000, Danmarks Geologiske Undersøgelser.

Bevaringsværdige sammenhænge

De bevaringsværdige sammenhænge, som følgegruppen har udpeget, og som vil blive nøjere kortlagt under efterfølgende feltregistrering, er følgende:

I Lemvig by:

Dominerende træk

Byen og landskabet

Byen og vigen

Byen og søen

Bebyggelsesmønstre

Den ældste bydel

Stationsbykvarteret

Villaer med udsigt

Skrænten

Fjordvænget-Teglgårdsvej

Rumlige udsnit og dele

Torvet

Havnefronten

Søndergade

Frederiksgade

Voldgade

Teglgårdsbakken-Udsigten

Vasen, Søvejen og Bredgade

Sølystvej

På landet:

Nr. Nisum

Nisum Seminarieby

Gudumbro

Vandborg

Dybe

Bonnet

Ramme

Fjaltring

Bøvlingbjerg

Bækmarksbro

Fåre

Møborg

Karakteristiske gådrækker på landet:

Gådrækker langs engdraget omkring Flynder Å.

Gådrækker på bakkeranden ud mod Vestersø og Harboør.

Gådrække langs Rubyvej vest for Fjaltring.