

Kulturarv

Oldtid til middelalder (– ca. 1100)

I begyndelsen af yngre stenalder, ca. 4.000 f.Kr., begyndte den permanente bosættelse på den høje geest. Fra den tid er der fundet mange bopladser, og tidens talrige gravhøje er i dag med til at give landskabet karakter. De mindste høje er fra yngre stenalder, mens de største er fra bronzealderen.

Da marsken blev dannet i slutningen af bronzealderen for snart 3.000 år siden, gjorde den givtige kombination af kvæghold i marsken og korndyrkning på randen af den højere bakkeø, geest-randen, til et attraktivt sted at bosætte sig. I starten slog folk sig ned på spredtliggende enkeltgårde, men efterhånden kom flere gårde til, og landsbyerne opstod. Frem til 1000-tallet blev landsbyerne ofte flyttet, men det skete inden for det samme område, omtrent svarende til det, der i dag kendes som et ejerlav. Det betyder, at de fleste landsbyer langs Vadehavet har rødder mange tusind år tilbage i tiden.

Fra jernalderen er der fundet en række rige grave, hvis indhold vidner om, at man havde handelskontakter til det vesteuropæiske område. En stormandsgård ved Dankirke nær Vester Vedsted sydvest for Ribe synes i 300-500-tallet at have spillet en central rolle for formidlingen af luksusvarer fra først det romerske og siden det frankiske område.

Ribe indtager en absolut særstatus. I 700-tallets første årti blev der anlagt en markedsplads på nordsiden af Ribe Å. Pladsen blev inddelt i parceller og anvendtes af håndværkere, blandt andet kammagere, smede, skomagere, metalstøbere, ravslibere og perlemagere. Markedspladsen fungerede frem til midten af 800-tallet og var et knudepunkt for handelen mellem Skandinavien og Nordvesteuropa.

I mellemtiden var byen Ribe vokset frem, og Ansgar fik omkring 855 lov til at bygge en kirke her – men om det skete vides ikke.



Marskbyen Ribe er Danmarks ældste by – opstået i 700-tallet som handelsplads mellem vikinger og frisere – med åen som livsnerve til omverdenen. Domkirken fra 1100-tallet er Ribes altdominerende bygning, der står som vartegn for hele Vadehavsregionen.

Kortet viser dels fredede fortidsminder, som eksempelvis dysser, gravhøje og voldsteder, dels kulturarvsarealer, som er særligt bevaringsværdige arkæologiske lokaliteter af national betydning i det åbne land. Kulturarvsarealerne er ikke fredede, men skjuler værdifulde fortidsminder.

 Fredede fortidsminder

 Kulturarvsarealer



Hjørpsted Høje er en stor gruppe fredede bronzealderhøje, som stadig ligger markant i landskabet trods konkurrence fra nutidens anlæg.





Videnskabernes Selskabs Kort fra omkring 1800.



I midten ses resterne af Mithusums værfter i Ballummarsken. Tilbage af den oprindelige landsby er kun resterne af sommerdiget og de otte værfter, hvor man på de fleste endnu kan se spor af det livsvigtige reservoir til ferskvand, den såkaldte fedding. Havdiget fra 1919 ses foroven i billedet.

Middelalder til udskiftningstid (ca. 1100-1750)

Ved bosætning langs Vadehavet måtte man altid tage hensyn til de jævnligt forekommende stormfloder. To af de største var "De grote Mandrænke" – den store mandedrukning – i 1362, hvor tusindvis af mennesker druknede, og 1634-stormfloden, der satte Ribe under vand og skyllede det store fiskerleje Sønderside sydøst for Blåvands Huk bort.

Ved middelalderens begyndelse lå bebyggelsen stadig på geest-randen, men i de følgende århundreder flyttede nogle gårde fra geesten ud i selve marsken de steder, hvor den var bredest. For at holde sig fri af vandet byggede man gårdene på små moræneknolde, og efterhånden byggede man også kunstige forhøjninger til gårdene, de såkaldte værfter. En af de tidligste værftsbebyggelser er "Ved Åen" i Tøndermarsken, hvor 10 marskgårde ligger på række.

Nogle steder søgte man yderligere at beskytte gårdene på værfterne mod sommerens mindre storm-

floder ved at bygge lave sommerdiger. Et af de steder, hvor værfter og sommerdige ses meget tydeligt, er i Ballummarsken lige syd for Rømødæmningen. Her finder man den forladte landsby Misthusum, den nordligste værftsbebyggelse, der har været i Vadehavsregionen. Misthusum blev bygget i middelalderen og bestod af otte gårde på hver sit værft beskyttet af et sommerdige. Sommerdiget var dog på ingen måde kraftigt nok til at holde vinterens store stormfloder ude, og i 1700-tallet begyndte landsbyens beboere at rykke ind på den høje geest. I 1814 forlod den sidste familie Misthusum.

I de tyske og hollandske marskområder findes der tusindvis af værfter, men i hele det danske område findes kun omkring 60. De danske værfter er i forhold til de tyske og hollandske både unge og små. I det danske område er det kun landsbyerne Ubjerg og Rudbøl, der med sikkerhed kan siges at ligge på et værft. På øvrige værfter er der kun én gård.

I 1500-tallet begyndte man at bygge havdiger, der kunne inddige hele kog til landbrugsformål. Læs mere herom på side 8-11 og side 46-49.

På de tre største øer: Fanø, Mandø og Rømø, kender man først til bebyggelse fra 1200-tallet. På Fanø ser det ud til, at den ældste bebyggelse har ligget midt på øen, mens Sønderho og Nordby udviklede sig til to af områdets større fiskerlejer. Rømø har ingen egentlig bydannelse, men derimod en række mindre, åbne landsbybebyggelser langs østkysten.

Størstedelen af kirkerne på fastlandet er bygget i 1100- og 1200-tallet i romansk stil, ofte med senere tilbygninger. Over 50 af dem er bygget af tufsten importeret fra Rhinegnene. Kirkerne er forholdsvis store og vidner om den rigdom, der middelalderen igennem fandtes i sognene langs marsken.



Mandø. I 1200-tallet lå byen og kirken på den nordlige del af den nuværende ø. Stormfloder tvang beboerne væk, og omkring midten af 1500-tallet blev byen flyttet til sin nuværende placering.

Ribe udviklede sig i løbet af middelalderen til en livlig by, hvorfra der blev eksporteret heste, stude, fisk, salt, korn, smør og saltede kødvarer. Importen til byen bestod blandt andet af klæde og luksusvarer fra Flandern, frisisk salt samt tufsten. Ribe var også med den imponerende domkirke fra 1100-tallet et gejstligt centrum og hjemby for stiftets magtfulde



Ballummarsken mod øst med geestranden ved Skærbæk i baggrunden. De genopførte vandmøller skal minde om tiden efter 1836, hvor datidens møller transporterede vand fra åen til de græssende kreaturer i engene.

Et velholdt eksempel på en af Tøndermarskens gårde fra 1800-tallet. Gården er bygget på et af de middelalderlige værfter. I dag er denne bebyggelse et minde om tiden før digebyggeri og afvandingen i slutningen 1920'erne.



Kommandørgården på Rømø fra 1749 er blandt de ypperste eksempler på grundmurede huse i vestslesvigsk byggestil. Gårdanlægget vidner om hvalfangstens betydning for øen i 1700-tallet.



Sønderho. Fanøs to byer, Sønderho og Nordby, udviklede sig til små bysamfund med smalle gader og slipper samt institutioner knyttet til søfarten. Sådanne skipperbyer findes kun få steder i Danmark.



biskop. Desuden var der flere klostre, hvoraf i dag kun det meget velbevarede Sankt Catharinæ kloster er tilbage. Kongemagten var også stærkt repræsenteret i byen på slottet Riberhus. Det blev dog forladt omkring 1660, da enevældens indførelse trak magten mod København.

I middelalderen kom der to nye byer i Vadehavsregionen, Tønder og Varde. Sammen med Ribe fik de i løbet af middelalderen købstadsrettigheder, hvilket vil sige, at de fik privilegier på handel, håndværk og søfart. Byernes placering må ses i tæt sammenhæng med de dyb, der fører mellem øerne ud i Vesterhavet, og dermed gjorde det muligt at drive skibsfart til byerne. Havnene i de tre byer bestod af en skibbro langs byens å, men da større skibe havde problemer med at komme op ad åerne, opstod der en lang række ladepladser, hvor varerne kunne omlades.

For at sikre kongens toldindtægter søgte myndighederne at begrænse antallet af ladepladser, men nogle af ladepladserne fik med tiden tildelt visse rettigheder. I 1692 blev Vardes toldsted således helt flyttet til udskibningsstedet Hjerting, som i 1700-tallet blev den betydeligste havn i den danske del af Vadehavet. I 1736 fik Højer privilegium til at drive handel og håndværk og fik dermed status af "flække". Det var på den tid et positivt ladet ord, som betød en by med visse rettigheder.

På øerne ernærede befolkningen sig af en kombination af landbrug, fiskeri og søfart. Ofte var det kvinderne, der passede landbruget, mens mændene var væk på langfart. En del af mændene tog til de store byer i Tyskland og Holland for at tage hyre på nogle af de store ostindienfarere eller hvalfangerskibe. De fleste sejlede som menige søfolk, men nogle Rømøboere opnåede at blive kommandører, dvs. kaptajner, på hvalfangerskibene.

Udskiftningstid (ca. 1750-1850)

Fanø udviklede sig i 1700- og 1800-tallet til et af Danmarks største søfartscentre med sejlskibe i international søfart og et betydeligt skibsbyggeri.

En særlig produktion fandt sted i sognene omkring Tønder, hvor der var en omfattende hjemmeindustri af kniplinger. Produktionen nåede sit højdepunkt i 1700-tallet, hvor flere tusinde kvinder og børn i landområderne kniplede for købmænd i Tønder og for større landbrugere. På Ribeegegnen havde man tilsvarende i 1700-tallet en hjemmeproduktion af lærred, som købmændene i Ribe var forlæggere for. Langs kysten lå forskellige småindustrier: kalkbrænderier fremstillede kalk af muslinge- og østersskaller, trankogier kogte tran af sælspæk, og teglværker fremstillede mursten til de lokale byggerier.

Som andre steder i landet havde bindingsværk været almindelige i bøndernes bygninger, men i løbet af 1700-tallet blev grundmurede bygninger stadig mere almindelige på landet. Byggeskikken i den sydlige del af Vadehavsregionen og på øerne lå tæt op ad den frisiske byggeskik, hvor hovedhuset bestod af stald og beboelse adskilt af en tværgående forstue, mens antallet på de øvrige længer varierede. Fra Ribe og nordpå dominerede den firelængede gård, hvor stuehuset havde en længe for sig, mens stalde og lader var i de andre længer.

Udskiftningen i slutningen af 1700-tallet satte ikke sit præg på Vadehavsregionen i samme grad som i andre dele af Danmark. Den enkelte gårds jorder var sammensat af lodder af marsk, enge, ager, hede og mose, og det var derfor ikke let at samle den enkelte gårds jorder. Flere steder i marskengene har udskiftningen dog sat sig spor i form af lange, smalle fenner, markeret af grøfter.



De våde marskenge omkring Ribe har holdt byens middelalderlige bykerne fri for bebyggelse af nyere dato – til forskel fra enhver anden dansk middelalderby.

Mange steder, særligt i den nordlige del af området, blev jorden solgt fra på de mindre hovedgårde i slutningen af 1700-tallet. Jorden blev udstykket til nye gårde eller til husmandskolonier som husmandsudstykkningen på Krogsgård Mark. Omkring 1830 var næsten alle bønder i området selvejere. Kun Trøjborg og Schackenborg havde stadig fæstegods frem til sidste halvdel af 1800-tallet.

Andelstiden til i dag (ca. 1850 –)

Vadehavsregionen er en grænseegn, præget af skiftende grænsedragninger og tilhørsforhold. Vadehavskysten fra Kongeåen og nordpå har i historisk tid hørt til det danske kongerige, ligesom øerne Mandø og Fanø. Desuden var Ribe med opland fra gammel tid en kongerigsk enklave og dermed dansk. Rømø har en særligt kompliceret besiddelsesstruktur, i perioder delt mellem Danmark og Tyskland, i perioder helt tysk og i dag helt dansk.

Området syd for Kongeåen hører historisk set til hertugdømmet Slesvig, med undtagelse af de kongerig-



Vidåen på vej gennem Ny Frederiks Kog og Højer Sluse. Diget i forgrunden er Danmarks ældste havdige (1556) – i dag vejforbindelse mellem Højer (øverst) og Rudbøl.

ske enklaver, der var under dansk styre. Hertugdømmet blev efter krigen i 1864 indlemmet i Preussen. Den nye grænse kom til at følge Kongeåen, men længst mod vest blev der kompenseret for enklaverne, hvorved egnen omkring Ribe kom til at høre under kongeriget.

For at styrke tyskheden på den overvejende dansk-sindede egn mod syd begyndte den preussiske stat i 1896 at opkøbe store gårde, som ofte blev forøget gennem tilkøb. Disse såkaldte domænegårde blev på fordelagtige vilkår forpagtet til tyske landmænd, som forventedes at gøre en politisk og kulturel indsats for egnens tyskshed. De fleste domænegårde findes østpå, men i Vadehavsregionen findes blandt andet gården Røj ved Møgeltønder.

Langt de fleste havdiger i den danske del af Vadehavsregionen stammer fra tiden efter 1850, hvor der skete omfattende inddigning, regulering og afvanding af marsken. I 1861 blev Ny Frederikskog indiget, og Vidåen blev ved den lejlighed ført ud gen-



Vidåslusen i Det fremskudte Dige fra 1982 – set fra vest. Kun småbåde kan passere havslusen.

nem Højer Sluse, hvor skibene kunne sejle igennem. Mandø havde siden 1830 haft et sommerdige til at beskytte de bynære marker, men i 1887 fik øen sit første rigtige havdige, som sikrede større markarealer mod oversvømmelse. Diget blev gennembrudt ved flere stormfloder, og i 1937-1953 blev det nuværende havdige opført. Med dette dige blev Gammel Mandø forenet med Mandø By til én ø.

Omkring 1900 begyndte inddigning af de nordlige marskområder med Ribediget i 1911-1915, som afsluttes af et fløjdige ved Vester Vedsted. Efter Genforeningen i 1920 opførtes Kong Christian X's Dige, der forbandt diget ved Vester Vedsted med Astrup Banke. I 1914-1919 blev Ballum Dige fra Astrup Banke til Vesterende Ballum opført. Se kortet side 11. Ved Ballum Sluse opførtes en slusekro, og færgestedet til Kongsmark på Rømø blev flyttet dertil.

Tøndermarsken blev afvandet i perioden 1925-1928. Åløb blev rettet ud og reguleret med diger, og der blev opført pumpestationer, samtidig med at de gam-



Det vidtstrakte forland mellem Rømødæmningen og Ballum Dige illustrerer Vadehavsregionens storslåede landskaber – og er enestående i Danmark.

le vindmøller til af- og bevanding forsvandt. I 1939 blev Rømødæmningen påbegyndt som beskæftigelsesarbejde, men på grund af 2. verdenskrig blev den først færdig til indvielse i 1948. Dermed fik Rømø fast forbindelse til fastlandet.

Den senest inddigede kog er Margrethe Kog fra 1982. På dette tidspunkt var hovedformålet med inddigningen skiftet fra at være indvinding af landbrugsjord til at dreje sig om sikring af det bagvedliggende land mod oversvømmelse. Man har forsøgt at bøde på digebyggeriets indvirkning på naturen ved at frede kogen og i den sydlige del at oprette en saltvandsø af hensyn til fuglelivet. Dette giver et landskab, der er væsentligt anderledes end i de bagvedliggende koge. Vidåslusen i Det Fremskudte Dige fra 1982 er ikke bygget til gennemsejling og markerer dermed det endelige ophør af Tønderregnsens tid som søfartsområde.

1900-tallets digearbejder efterlod en vadehavskyst, der for en stor dels vedkommende er beskyttet af



Vadehav med slikgårde mødes med inddigede koge og geest ved Emmerlev. Nederst til højre ses den opdyrkede del af Margrethe Kog (1982), afgrænset af Det Fremskudte Dige (1982) og Emmerlev Dige (1927).

diger, og hvor sluser regulerer åernes udløb i havet. Eneste undtagelse er Varde Å.

Foran digerne søgte man at bygge forlandet op ved hjælp af slikgårde og grøblerender, der kunne holde på det "slik", som tidevandet fører med ind. Disse landvindingsforanstaltninger er i løbet af 1900-tallets sidste årtier opgivet de fleste steder og opretholdes nu udelukkende af kystbeskyttelseshensyn.

Den omfattende inddigning og afvanding øgede de arealer, der kunne bruges til landbrug. Kvæg- og fåreavl var fremherskende, men efterhånden begyndte man også at dyrke korn og andre afgrøder på de inddigede områder. På geesten blev nyt landbrugsland også inddraget i form af hedeopdyrkning, ligesom der blev anlagt plantager flere steder. Kun nord for Sjelborg er der bevaret og fredet et større sammenhængende hedestykke fra tiden før 1800-tallets hedeopdyrkning. Med det 20. århundredes voksende specialisering kunne den traditionelle kombination af landbrug, søfart og fiskeri ikke længere skaffe ud-



Industribyen Esbjerg er Danmarks yngste storby – anlagt omkring havnen som livsnerve. Dentrekantede dokhavn, påbegyndt 1868, i midten af billedet, var første etape og tjente som eksporthavn, især til England.

kommet til kystbefolkningen, og særligt øerne oplevede en affolkning. Den nordligste Vadehavsø, Langli, blev efter flere stormfloder helt forladt i 1913.

I 1868 besluttede Rigsdagen at anlægge Esbjerg Havn, og i 1873 anløb det første dampskib den ny-anlagte dokhavn. Med havnen fulgte en bydannelse, som i løbet af få år gjorde Esbjerg til den stør-

ste by i området; en status, den har haft lige siden. Anlæggelsen af Esbjerg Havn betød en uforudset vækst i fiskeriet. Fiskere fra de nærliggende kystområder flyttede til byen, hvor den nyanlagte jernbane gav gode vilkår for fiskeeksport til lukrative markeder. På grundlag af et omfattende snurrevods-fiskeri efter rødspætter udviklede Esbjerg sig til en af landets største fiskerihavne, og sidst i 1940'erne kom også trawlfiskeri efter industrifisk til. Antallet af fiskekuttere er siden gået stærkt tilbage, men til gengæld har den danske offshoreindustri fået base på havnen.

Med udviklingen inden for søfarten fulgte også et omfattende fyrsystem. Omkring Esbjerg Havn blev der både bygget faste fyr og udlagt fyrskibe. Det mest markante fyr er Blåvand Fyr, der markerer det frygtede Horns Rev, som strækker sig over 40 km mod vest fra Blåvands Huk. Redningsvæsenet, som i Danmark blev stiftet i 1852, har sat sit spor i området i form af de karakteristiske redningsstationer med to Dannebrog over kors på de grønne døre.

I 1964 blev der indviet en fiskerihavn i Havneby på Rømø for at skabe erhvervsmuligheder på øen. I dag er den centrum for det største hesterejefiskeri i Danmark og transithavn for både tyske og hollandske hesterejefartøjer. Desuden har havnen en vigtig funktion som færgehavn til List på den tyske vadehavsø Sild.

I midten af 1800-tallet skete der en kort industriel opblomstring i Ribe med bl.a. jernstøberi og bomuldsspindier, men udviklingen gik i stå efter 1864. Esbjerg blev derefter det industrielle centrum med hovedvægt på havnerelaterede erhverv og forarbejdning af fødevarer. Desuden blev der i landdistrikterne oprettet en lang række andelsmejerier efter 1882, hvor det første andelsmejeri åbnede, og i den nordli-

Højer Sluse i havdiget fra 1861 – set fra Margrethe Kog. I modsætning til Vidåslusen længere vest-på kan større fartøjer passere her. Metalringene på stormflodssøjlen fortæller egenshistorie. Øverste bånd viser vandstanden under stormfloden i 1634.



ge del af området var der i slutningen af 1800-tallet en del teglværker. Flere småindustrier opstod rundt omkring, blandt andet et uldspinderi i Skærbæk og en tæppefabrik i Højer.

Jernbanenettet blev udbygget 1870'erne og 1880'erne, og ved stationerne voksede byer frem. Fra slutningen af 1800-tallet etableredes elforsyning, og med den stigende lastbiltrafik i 1920'erne blev landevejene udbygget. I 1980'erne udvikledes den moderne vindmølleindustri, og en af de første danske vindmølleparker blev etableret på Fanø i 1983. Siden er flere vindmølleparker kommet til, blandt andet ved Hjerpsted, og i 2002 blev verdens hidtil største havvindmøllepark bygget på Horns Rev vest for Blåvands Huk.

I 1800-tallets slutning begyndte turismen at præge kystområderne, særligt på vestkysten af Rømø og Fanø. På Rømø blev der etableret en hestetrukket skinnebane til at transportere turisterne tværs over øen til de attraktive sandstrande. Med åbningen af Rømødæmningen lettedes turisternes adgang til øen yderligere. Ved de nordlige vestkyststrande skete der i løbet af 1900-tallet en stor udbygning af sommerhusområder, særligt ved Blåvand. Ved Sneum Sluse, Ribe Kammersluse og Sjelborg Klint blev der bygget mindre kolonier af fritidshytter.

I 1970'erne begyndte en udvikling, der ændrede synet på Vadehavet. I stedet for at se landskabet som produktionslandskab begyndte man at sætte fokus på naturen og friluftsliv.

Dette nye natursyn resulterede blandt andet i en fredning af Tøndermarsken i 1988 samt udlægning af Vadehavet og de tilgrænsende kyster som internationalt naturbeskyttelsesområde. De tre lande, der har kyst ud til Vadehavet: Holland, Tyskland og



På Rømø tiltrækkes turisterne især af den fine badestrand og klitterne.

Danmark, har siden 1978 samarbejdet på ministerplan om beskyttelse af området. Det ændrede syn på Vadehavet indebar også, at hvor man tidligere havde arbejdet for at indvinde ny jord til landbruget, blev naturinteresserne nu mere tungtvejende i forvaltningen af området.



Blåvand Fyr – på Danmarks vestligste punkt – markerer Vadehavsregionens overgang til det øvrige Vestjylland. Det 40 meter høje fyr, bygget i 1900, er det sydligste af en lang række på den jyske vestkyst og kan ses 40 km til havs.



Varde.

Byer

I Vadehavsregionen ligger der en lang række gamle bysamfund, som strukturelt set har en fælles reference, nemlig tilknytningen til havet og marsken samt den kulturelle påvirkning, der opstod som følge af sejlads kystlokaliteterne imellem og varetransporterne langs stuedrivervejen.

Ned langs kysten på fastlandet ligger mindre landsbyer og klynger af bebyggelser som en tæt perlerække. På kortet side 7 er fremhævet de beskrevne strukturer og bysamfund, men der er mange flere i området, og samlet udgør bysamfundene, både de mindre byer og de store byer, en værdifuld struktur, der bygningskulturelt og landskabeligt hænger sammen.

Vadehavsregionen præges i dag af de fire største byer: Varde som den nordligste, Esbjerg som landsdelens største og yngste, Ribe som den ældste og Tønder

som den sydligste. Vadehavsregionens tre gamle byer, Varde, Ribe og Tønder, ligger i de største ådale. Esbjerg blev planlagt og etableret yderst på Esbjerg Bakkeø, hvor der var havnemuligheder.

Siden middelalderen er der i områdets "gamle" byer ikke sket store forandringer i deres struktur, byplan og i store dele af det omgivende landskab. De begrænsede ændringer skyldes den generelle økonomiske stagnation i regionen, hvilket har bevirket, at man passede på det, man havde. Derfor er de tre gamle store byer og mange af de mindre byer og landsbyer særdeles velbevarede. Byerne er generelt set forskåned for voldsomme nedrivninger, store gadegennembrud og ombygninger, som mange andre byer i landet har oplevet i 1900-tallet.

For landsbyerne og de ældste større byers vedkommende er det først og fremmest naturens ressourcer, herunder særligt forekomster af vand, agerjord, skov- og engarealer samt havnemulighederne ved de store åer, der har betinget de enkelte byers beliggenhed frem til sidste fjerdedel af 1800-tallet. Herefter skete der store forandringer med Esbjergs etablering i 1868, jernbanens udvikling fra 1874 og forbedring af det overordnede vejnet.

Flere af landsbyerne langs Hovedvej 11 i Vadehavsregionen er i deres udvikling præget af den tætte kontakt til Bramming-Tønder-jernbanen, som forbinder mange af landsbyerne. Her er således i slutningen af 1800-tallet og i de første tre årtier af 1900-tallet opført en lang række bygninger i købstadslignende arkitektur.

Bebyggelsen på vadehavsøerne har deres særegne træk. På Fanø ligger Nordby som øens største bysamfund, og på øens sydligste spids ligger Sønderho. Begge er skipperbyer og prægede af øens søfartshistorie.

På Rømø er der ikke egentlige bysamfund, men åbne landsbybebyggelser. Øen domineres i stor udstrækning af sommerhuse og feriebebyggelser. Mandø By ligger gemt bag diget på øens sydvestlige del.

Varde

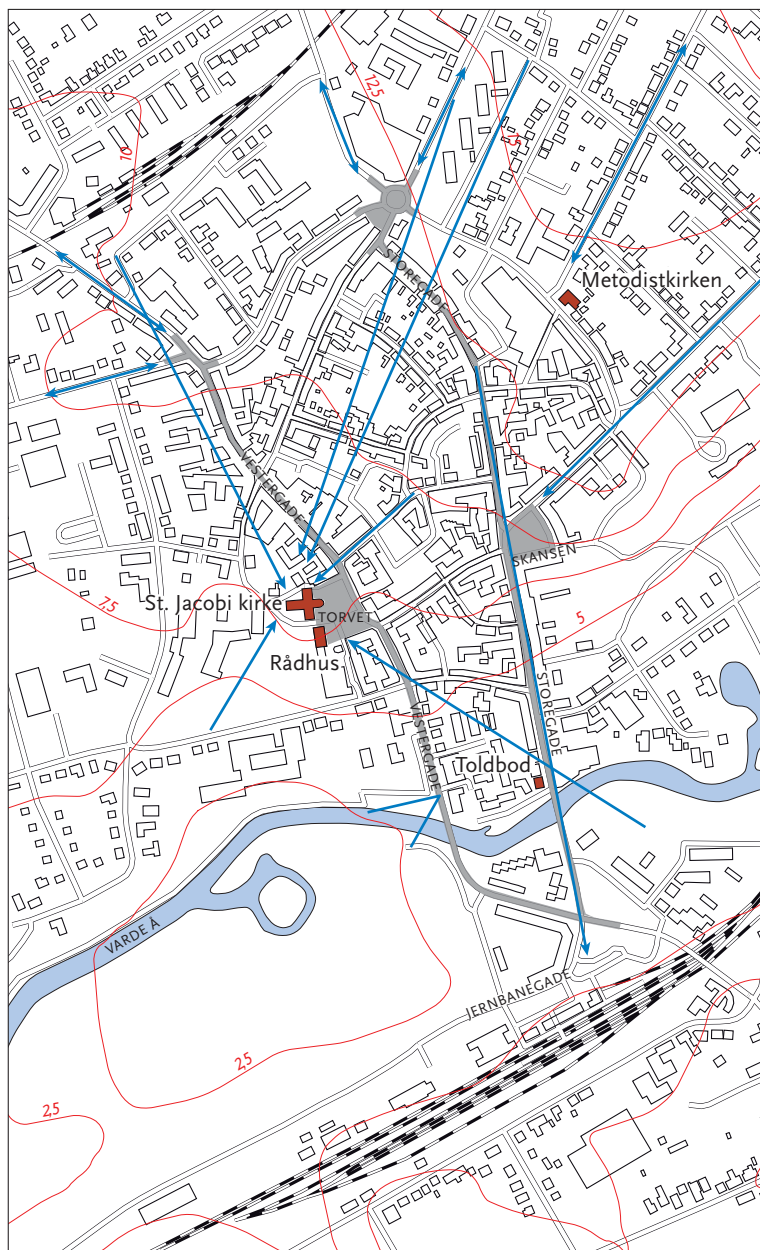
Varde ligger ved Vadehavsregionens nordligste ådal, der er op til flere hundrede meter bred med marsk på begge sider. Marsken strækker sig fra Ho Bugt ind til byen, som er anlagt ved et vadested. I dag krydses åen inde i Varde by via to overordnede gadestrækninger: Torvegade/Vestergade og Storegade. Gaderne fører fra nord ned over åen. Herfra fordeler vejene sig videre ned i Vadehavsregionen med forbindelse til Esbjerg og Ribe. Overgangen ved Storegade er den ældste.

Hovedstrøgene i bymidten har et buet – næsten knækket forløb, hvilket giver flere spændende rumoplevelser.

Imellem de to hovedstrøg, Torvegade/Vestergade og Storegade, er der en række smalle og korte tværgader, hvor der er bygget såvel boliger som erhvervsjendomme.

Vardes arkitektur i hele bymidten er kendetegnet ved den enkle og afklarede klassicistiske udtryksform, som blev fremherskende i perioden efter de store brande, senest i 1821.

Vardes mest dominerende bygning er kirken, der er omkranset af store bygninger, blandt andet rådhuset. Den Kampmannske Gård i Storegade er en stor klassicistisk bygning og et af byens fineste huse. Se foto side 128. De fornemme huse, som omfattede de offentlige bygninger, blev ofte opført i gule sten med røde tegltage.



Det store "V" i gadenettet.



Broen over Varde Å ved Torvegade.

Varde – sårbarhed og anbefalinger

De klassicistiske huse er af høj bevaringsværdi. Byens gadenet, arkitektur og struktur er unik. Gaderummenes form og størrelsesforhold, uanset om det er i hovedstrøgene eller sidegaderne, bør sikres. Man bør undgå facadeindrykninger i bebyggelserne, og man bør fastholde de gængse proportioner i karrébebyggelserne.

Samspillet mellem landskabet og byen er af høj kvalitet. Det er derfor vigtigt, at de åbne områder, især langs åen, bevares og ikke “fyldes op” med bebyggelser, anlæg eller tilplantninger.

Den gamle ladeplass i Varde by ved Varde Å.



Esbjerg

Esbjerg ligger på en meget stor bakkeø, som markerer sig med store skrænter ned mod stranden. Fra Esbjerg Klev – 22 meter over havet – oven for byens første havneanlæg, Dokhavnen, falder terrænet ind mod byens centrale gade, Kongensgade. I bymidten opleves terrænet som fladt, bortset fra Torvegades forløb, som falder fra begge ender ned mod Torvet, der er byens centrum.

Esbjergs specielle byplan, det retvinklede gadenet, gridnettet, som dækker hele det centrale byområde, har en hierarkisk struktur.

Kongensgade er den vigtigste forretningsgade. Gaden forløber øst-vest. Vinkelret på denne, krydsende Torvet, ligger Torvegade, som en gennemgående nord-syd gående akse, der strækker sig fra toppen af Esbjerg Klev til parcelhusområder i den nordlige del af byen.

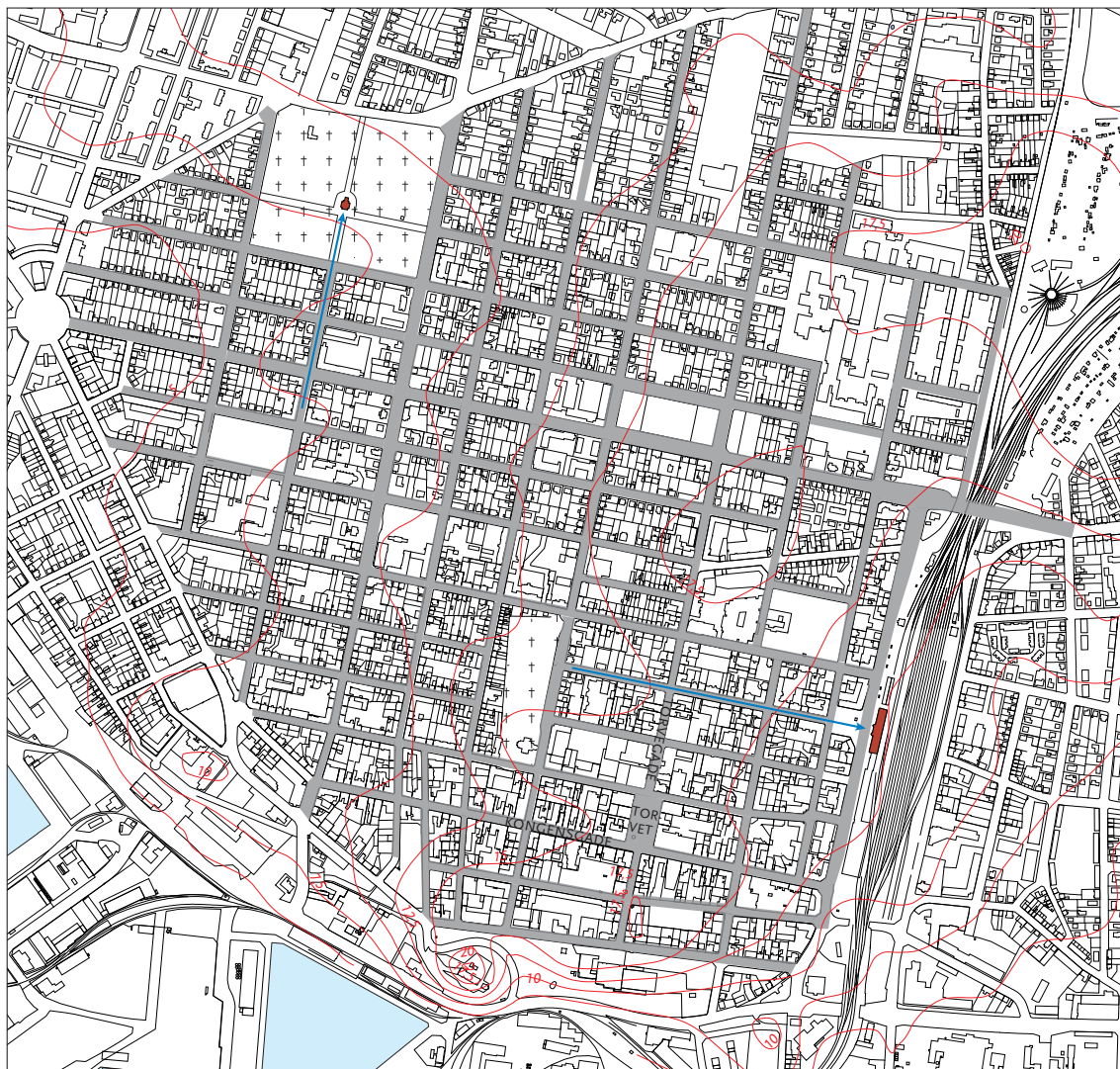
Herudover er der gader, der har status som trafikgader, og andre har status som bolig-gader. Gridnettet er igennem lange perioder blevet udbygget, dog blev der omkring 1924 udarbejdet en ny byplan for den videre udbygning med en mere opløst struktur.

Den første bebyggelse, der blev bygget oven for Dokhavnen fra 1868 og de næste 2-3 årtier frem, var små ydmyge huse og værksteder. Næsten alle disse bygninger er i dag erstattet af andre huse.

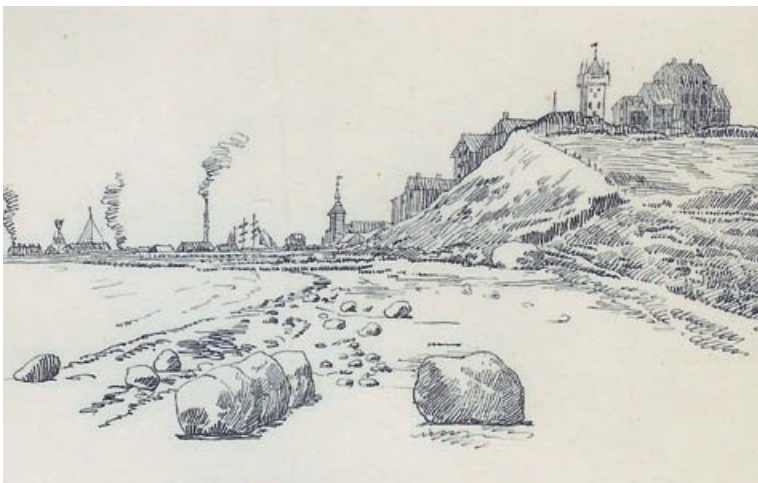
Bebyggelserne omkring Kongensgade er huse i 3-5 etager opført i forskellige stilarter fra ca. 1880 og frem til ca. 1920. De første egentlige byhuse er præget af historicismens arkitekturidealer, som i 1880'erne var meget moderne. De var bl.a. inspireret af gamle palæer fra Firenze og Sydtykland. Disse huse præger i dag Esbjergs bymidte.



Esbjerg Klev før og efter havnens etablering.



Den første byplan fra 1870 blev udarbejdet af statsbanernes landinspektør F. Wilkens. Det var en lille tillempet renæssancebyplan efter klassisk forbillede. Tre gange, i 1878, 1887 og 1896, blev gadeplanen udvidet efter gridnetmodellen.



Esbjerg Klev. I baggrunden ses Dokhavnen og på toppen af klev-
ven ses Esbjerg Vandtårn. På arealerne ved vandtårnet er sene-
re anlagt Byparken og senere endnu også Esbjerg Musikhus.
Tegningen er fra Esbjergs dispositionsplan fra 1949.

Efter 1915 blev der bygget mange Bedre Byggeskik huse, mest i periferien af centrum, senere kom også bygninger i funkisstilen.

Esbjerg – sårbarhed og anbefalinger

Esbjergs særlige byplan, gridnettet, og arkitektur har et fint samspil, som bør bevares, således at nye huse indpasses med pietetsfølelse over for de gamle både i højde og drøjde. Man bør derfor undgå at bygge højt i det centrale byområde.

Gadens byggelinier og proportioner bør ligeledes fastholdes.

I byparken og langs Havnegade og videre mod vest, på begge sider af Stormgade, opleves stadig de oprindelige skrænter, der udgjorde grænsen mellem Esbjerg Bakkeø og den oprindelige strand. Fornemelsen af klev-
ven har høj bevaringsværdi og bør sikres ved en bevarende lokalplan.

De grønne kiler mellem Esbjergs byområder er af meget stor kvalitet og har stor bevaringsværdi.

Dokhavnen og bassinets form bør bevares, og der bør skabes en tættere sammenhæng mellem byen og havnen. Dokhavnen er i 2007 udpeget som nationalt industriminde af Kulturarvsstyrelsen.

Esbjerg Kommune har en god bevaringsplanlægning, for så vidt angår bymidten, men det er væsentligt at holde fast i helheden i de enkelte bydele og i hele byens karakter.

Det er vigtigt, når der bygges nyt, at det nye har en høj standard og proportionsmæssigt indpasses i forhold til byen, og de nabohuse, det nye hus skal ligge imellem.



Esbjerg. Kongensgade med de mange historicistiske bygninger.

Ribe

Ribes centrale byområde er klart afgrænset af vandløbene Ribe Å, Stampemølle Å og Tved Å. Allerede ved middelalderens slutning var dette område næsten fuldt udbygget.

Domkirken er den mest dominerende bygning, og tårnet kan ses på lang afstand i kraft af sin størrelse og arkitektur. Husenes tage er for det meste røde teglsten.

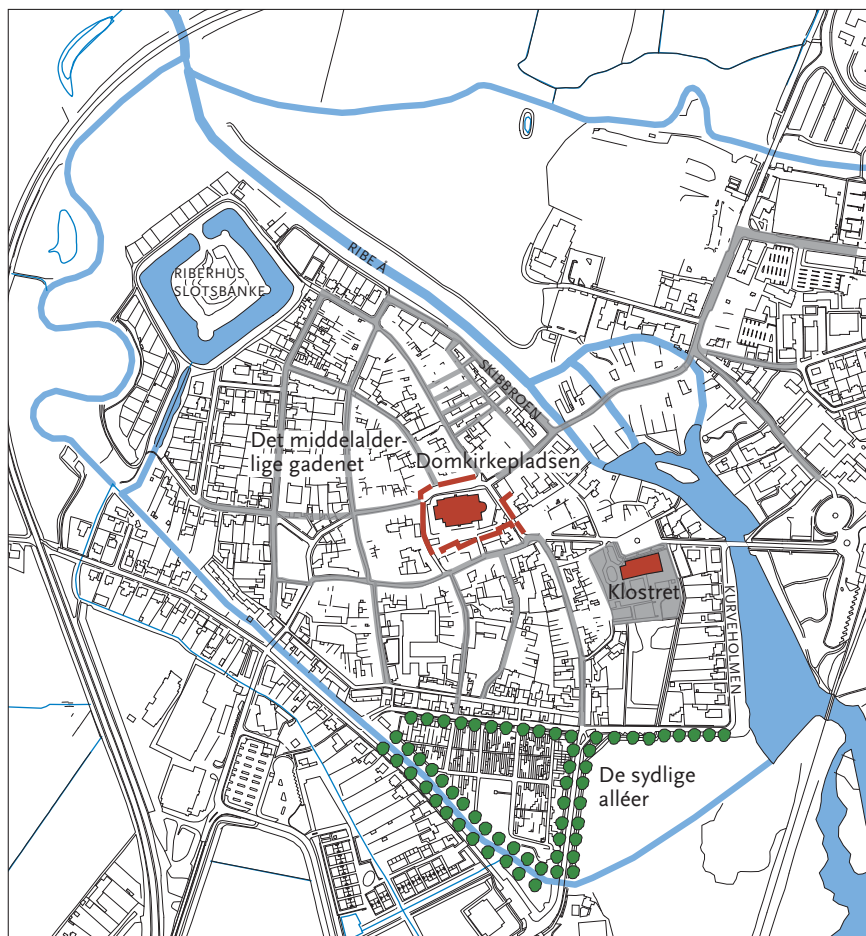
Det er karakteristisk for Ribe, at den centrale del af byen stadig har et næsten uændret middelalderligt gadenet med Domkirken liggende som det centrale punkt. De ældste gader i byen er Dammene, som ligger på en dæmning, der krydser åerne.

Domkirken står lavt i forhold til byen, nærmest som i en udgravning, hvilket skyldes, at Ribes huse igennem århundreder er bygget på kulturlag blandt andet for at sikre husene mod oversvømmelse i forbindelse med stormfloder.

Ribe er nok den by i Danmark, som i forhold til byens størrelse har flest bindingsværkshuse. Hele den gamle bydel er præget af bindingsværkshuse eller huse med grundmur fra slutningen af 1500-tallet og frem til begyndelsen af 1800-tallet. I de fleste af gaderne er der mange "rækkehuse" i 1-2 etager, opført med en fast opdeling i tre eller flere fag.

Bindingsværkshusene ligger ofte med gavlene ud mod gaden, og husenes markante udformninger præger derved bybilledet meget. Byens huse ligger tæt og udgør sluttede karréer.

Skibbroen, byens havn, som ligger langs Ribe Å, har en facaderække med fine tidstypiske klassicistiske huse.



Ribes særlige karakter, dens identitet, er først og fremmest bestemt af hovedtræk og bymæssige strukturer i den gamle bymidte.



Ribes tætte bebyggelse er i kontrast til det åbne marskområde.



Villaer fra begyndelsen af det 20. århundrede på Kurveholmen. I forgrunden Ribe Å.



Ribe Å og Skibbroen.

Ribe – sårbarhed og anbefalinger

Det tydeligste indtryk af Ribes kompakte bygningsmasse og dens klare afgrænsning mod åsystemet og mod det flade landskab får man fra den nye ringvej vest om byen.

På dette sted går marsken helt op til åen og den sammenbyggede husrække ved Skibbroen. Mod vest har man udsigten ud over marsken, og Ribe Å slynger sig gennem det åbne landskab.

Den åbne landskabskarakter og de mange værdifulde kig her bør ikke sløres af beplantninger, byggeri, tekniske anlæg eller lignende.

Fra Skibbroen er der en flot udsigt ud over Ribes hovedeng, som dog begrænses af omfartsvejens dæmning. Hovedengen bør friholdes for byggeri og tekniske anlæg.

I øst er byen præget af åsystemet. Her er bebyggelserne placeret langs åerne og har dannet skarpe grænser, som er smukke arkitektoniske elementer. Det ses tydeligt ved Kurveholmen. Her ligger villaer fra begyndelsen af sidste århundrede på rad og række langs Ribe Å. Disse områders helhedsindtryk bør sikres.

Ribes byplanstruktur, der går tilbage til middelalderen, og som er skabt i et samspil med åsystemets muligheder, er særdeles bevaringsværdig.

Ribes særlige arkitektur med bindingsværkshuse og mange klassicistiske huse er af meget stor bevaringsværdi.

Tønder

I 1100-tallet anlagde man på geesten dele af gadestrækningerne Nørregade, Storegade og Vestergade. Gadestrækningerne har i alle århundrederne været Tønders gennemgående bygader og er i dag byens centrale forretningsgader.

Tønders opdeling i matrikler omkring bygaden, de såkaldte *stavne*, skete oprindeligt ved, at man fik tildelt smalle lodder, som kunne bebygges, således at man havde facade til bygaden og via bagsiden adgang til ejendommens landbrugsarealer og til marsken. Fra gaderne var der også forbindelse til "havnen" ved Vidåen.

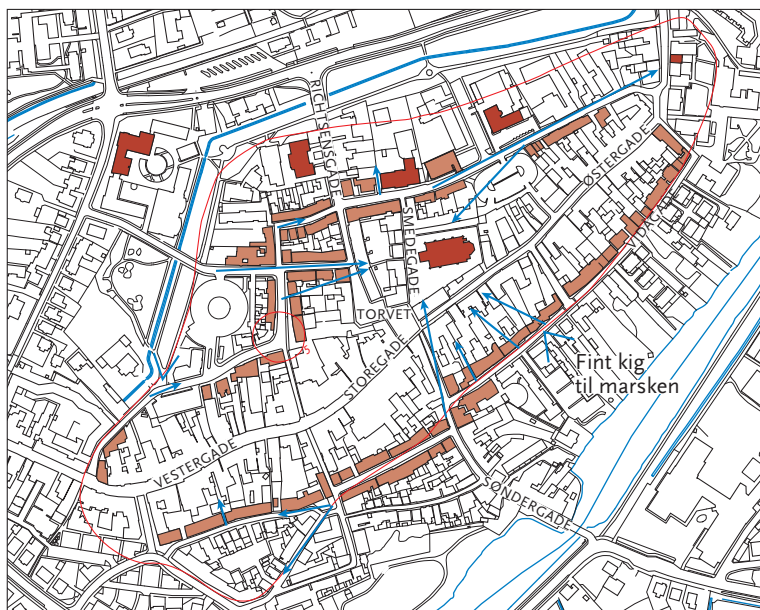
De smalle lodder resulterede i et bebyggelsesmønster med smalle men dybe gavlhuse efter hollandsk tradition. At grundejere skulle have adgang til bygaden, baggaden samt græsnings- og landbrugsarealerne omkring byen resulterede ligeledes i, at man var tvunget til at anvende denne bestemte byggeform. Endnu i dag er de fleste huse i bymidten udformet som gavlhuse. Mange er dog stærkt ombyggede med nye facader.

Længehusene, der ligger gavl mod gavl i facaderækken næsten som rækkehuse, er også almindelige i mange af de meget tætte karréer.

Tønder – sårbarhed og anbefalinger

Den skarpe afgrænsning mellem marsken og byen bør bevares. Imellem Tønder og Møgeltønder ligger der store landbrugsarealer, som bør fastholdes som åbne landbrugsområder og ikke inddrages til byformål.

Tønders "byprofil" med forholdsvis lave huse bør bevares.



Tønder med parallelgaderne nord og syd for hovedstrøget (Vestergade, Storegade og Østergade).



Tønders nære beliggenhed ud til marsken. Træerne markerer overgangen til marsken.

Tønder med byens typiske gavlhuse.

Skærbæk

Skærbæk er oprindelig en landsby på geest-randen mellem Ribe og Tønder. Skærbæk har igennem de seneste hundrede år udviklet sig omkring jernbanen og Hovedvej 11.

Byens arkitektur er købstadsagtig med en forretningsbebyggelse i centrum. Den oprindelige landsbybebyggelse er næsten helt forsvundet.

Det er banegården og forbindelsen fra banen med den købstadsagtige karakter, og forløbet over Ribevej gennem Storegade med dens tætte bebyggelse, som i dag udgør Skærbæk by. Kirken er meget dominerende i byen, og den er synlig fra en stor del af den nærliggende marsk.

Skærbæk – sårbarhed og anbefalinger

Byens fine købstadskarakter bør sikres med en bevarende lokalplan, ligesom der bør udarbejdes en arkitekturpolitik for bymidten med en skilte- og facadevejledning. De lave områder vest for byen bør ligeledes sikres i kommuneplanlægningen, så de friholdes for bebyggelse og høj beplantning.



Skærbæks bymidte er beliggende vest for Ribevej.

Højer

Højer ligger ligeledes på geest-randen, i dag beskyttet af diger. Husene i bymidten fremstår ofte i røde mursten eller er kalkede. Flere huse har stråtage. De gamle parallelgader er velbevarede.

Møllen, kirken og Kiers Gaard er de mest dominerende bygninger, men også det gamle rådhus ved siden af kirken, præstegården og ikke mindst Nørregade 31, som er en stor købmandsgård, er bemærkelsesværdige.

Højer – sårbarhed og anbefalinger

I Højer er der en bevidsthed om kvaliteten i gadestrukturen, ligesom en stor del af husene er fredede. Der bør udarbejdes en ny bevarende lokalplan for den gamle bydel med mere præcise bestemmelser for vedligeholdelse og bevaring. Der bør også vedtages en politik for byens gader og torve med henblik på at ændre dem ved kommende renoveringer, så de får en udformning og et udstyr, som passer til byens huse og byens karakter. I kommuneplanlægningen bør marsk- og engområderne sikres, så de friholdes for bebyggelse og høj beplantning.



Bebyggelse i Højer med fine murstensdekorationer.