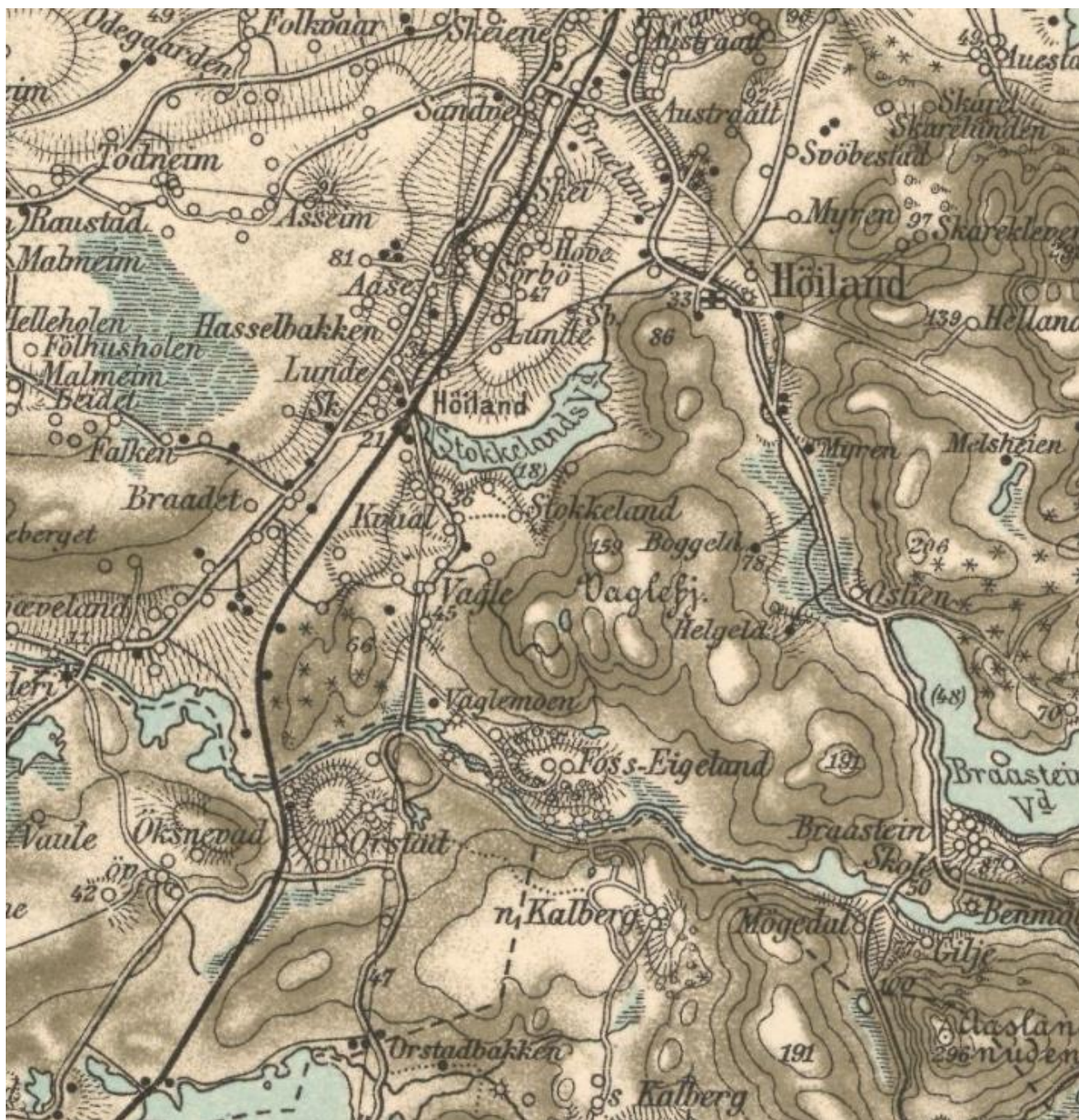




GANDDAL

KULTURMILJØ OG KULTURMINNER

Dokumentet er utarbeidet som:

- kunnskapsgrunnlag i plan og byggesaksprosesser
- kunnskapsgrunnlag for de som ønsker å bli kjent med historie og lokal identitet gjennom fysiske spor
- supplement til registreringene i Kulturminneregisteret

Automatisk fredete kulturminner er ikke omtalt her. For informasjon om disse se Riksantikvarens nettsteder Kulturminnesøk eller Askeladden.

GANDDAL

KULTURMILJØ OG KULTURMINNER



Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta

- Stokkalandsvatnet med Storåna som karakteriserende landskapselement – uløselig knyttet til bydelens industrihistorie, men også til historien om Gandsparkene. Landskapsparken som i dag strekker seg fra Stokkalandsvatnet til Skeiane – og snart til utløpet av Vågen.
- Figgjo, grenseelva mot Klepp, med historie og spor etter mølledrift, og flere lag kulturminner som forteller om kryssing av elva bakover i tid. Steinbrua ved Skjæveland som den fremste, med i Statens vegvesens landsverneplan.
- Den store morenen med gamle gårder på høyden, med særlig grunnlag for rik forhistorisk kulturminnebestand. Og i nyere tid industrielt masseuttak.
- Spredte fabrikkbygninger som dokumenterer den familiebaserte industrikulturen. Som særlig gjorde den varierte og omfattende møbelindustrien til Ganddals varemerke på midten av 1900-tallet.
- De fem grunnleggende, gamle ferdselslinjene: Den gamle kongeveien på østsida (Lundegeilen, Elveosen, Øykjabakken (Hoveveien), Vagleveien/Kvernelandsveien, Jærveien, Jærbanen (1878) og Ålgårdbanen (1924).
- Krossen som knutepunkt – mellom Lundegeilen og Kvernelandsveien.
- Stedets jernbanehistorie – sporene etter jernbaneparken og festplassen ved den gamle stasjonen til Jærbanen. Dagens stasjon etter flyttingen i 1935 på grunn av Ålgårdbanen. Ålgårdbanen fra 1924 med forbindelse til industrien på Figgjo og Ålgard.

INNHold

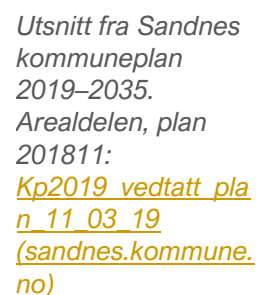
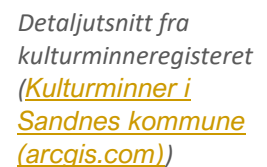
Registreringsoversikt – kart	2
Naturgrunnlag	3
Gårdene	4
Ferdsel	10
Andre næringer	20
Sentrale steder	30
Stasjonsbyen	30
Fellesskapets kulturminner	33
2. verdenskrig	38
Kulturmiljøer Ganddal	40
Krossen	<u>30</u>
Vagleleiren	42
Rogaland Radio	43
Ålgårdbanen	44
REGISTRERINGSOVERSIKT	46
KILDER	46

Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

[Kulturminner i Sandnes kommune \(arcgis.com\)](#)

[Link til Kulturminneregisteret](#)

- ## REGISTRERINGSOVERSIKT – KART



NATURGRUNNLAG



Sammensatt utsnitt av to originalkart fra NGOs kartlegging i 1855 ved Jonas Ravn Daae. Kartet viser de viktigste veiene i området. Jærveien slik den ble etter en omlegging midt på 1800-tallet, er vist som hovedvei, mens de andre er vist som bygdeveier. ([Mitt kart | Kartverket.no](#), [Mitt kart | Kartverket.no](#)).

Ganddal er en fortsettelse av daldraget sør for Gandsfjorden, som her møter det flate jærlandskapet i vest. Sentrale landskapselementer er Storånavassdraget med Stokkalandsvatnet og elva Figgjo som er grenseelv mot Klepp i sør. Storånas eldre navn er Gandaånå og har sin hovedkilde i Stokkalandsvatnet, som igjen, via Høylandsåna og Bråsteinsvatnet, har et stort nedslagsfelt fra Høylands fjellbygder.

Begge vassdrag har hatt stor betydning som vannkilde og kraftressurs for næringsliv og bosetting, ikke bare for de tilgrensende gårdsområdene, men for regionen. Fra den tidlige utnyttelsen av Storåna til mølledrift i Åsedalen på 1800-tallet, er det en sammenhengende linje til Ganddal som industrisenter på 1900-tallet. Figgjo er lakseførende, og det er spor etter aktivt laksefiske som går langt tilbake.

Gode forekomster av sand er andre naturressurser som, særlig utover 1900-tallet, har gitt grunnlag for betydelige næringsforetak – ved salg og foredling til betongvarer.

Utover 1800-tallet var det en stigende bekymring for skogens tilstand. Som et ledd i å reetablere skog, kjøpte staten i 1873 et par skogteiger på gården Myklebust for å etablere et skogplantefelt. Det ble etter hvert kraftig utvidet og fikk navnet Høylandskomplekset. I 1883 ble tre utmarksparseller av Vagleheia lagt til, her finner vi i dag bl.a. turområdet Vagleskogen. To utmarksteiger av Foss-Eikeland ble innkjøpt i 1895 og senere utvidet. Høylandskomplekset ses i sammenheng med Statens skogplanteskole på Sandved (1867–1932), på Sandveds del av Ganddal.

Ganddal ligger i prioritert utbyggingsakse langs hovedferdselsårer i regionen og har siden 1960 vært under konstant fortetting. Rv 444 (før 2019 rv. 44) åpnet i 2007 og er etter kommunens arealplan grense for utbyggingen mot vest. Den utgjør et skille mellom det åpne jordbrukslandskapet på Flat-Jæren og den urbane «Båndbyen» med bolig- og industriområder i øst.

Gårdene



Utsnitt av porteføljekart nr. 4 Rogaland fra 1857. Håndtegnet av F. Staib i målestokk 1:100 000. Kartgrunnlag fra 1855. [Mitt kart | Kartverket.no](http://Mitt.kart.kartverket.no).

Øst for Storåna ligger gårdene Sørbø gnr. 45, Lunde gnr. 47, Kvål gnr. 48, Stokkaland gnr. 49, Vagle gnr. 51 og lengst øst Foss Eikeland gnr. 50. I vest Åse gnr. 46 og i og Skjæveland gnr. 52.

På en stor morenerygg dominerer jordsmonnet for gårdene på østsida av dalen. Mange og sjeldne fornminner dokumenterer dette som et gammelt bosettingsområde. I sammenheng med Hove og Austrått, trolig et sentrumsområde for høytstående samfunnslag. Steinbru var trolig en egen gård i området for dagens sentrum. Kjent fra middelalderen, men lagt til Lunde som ødegård i 1668. Vestsiden med Åse og Skjæveland grenser mot, dels inngår i, det åpnet landskapet på Flat-Jæren. Fosse-Eikeland, Vagle og Skjæveland grenser mot Figgjo (Figve).

Når det gjelder *gamle administrative forhold* hørte det fleste gårdene til Gand skipreide (tidligere administrativ inndeling), som i lange perioder hadde tingsted på Austrått. Unntaket var Skjæveland som lå til Klepp skipreide, men ble overført til Høyland tinglag i 1850 – for å harmonere med kommuneinndelingen etter formannskapsloven av 1837. Gården ble i 1838 del av Høyland kommune, da den hørte til Høyland sogn.

Flere brukere ble selveiere utover 1700-tallet. Gårdsdelingen skjøt gradvis fart utover 1800-tallet. Men i 1906 skiller Åse, Lunde og Skjæveland seg klart ut med flest bruksnummer. På Lunde og Åse er det tettstedsveksten i stasjonsbyen Ganddal, med boligbebyggelse og bedrifter, som ligger bak. Skjæveland er i areal en stor gård, og var også den gården som hadde langt flest husmenn. Det kan ligge bak en del av de utskilte brukene.

Trolig har også Jærveien her tiltrukket seg bosetting, noe som illustreres ved Daaes kart fra 1855. På Øksnevad, rett over kommunegrensa i Klepp, var det også arbeidsplasser på en Ullvarefabrikk.

Det virker som de fleste gårdene har gjennomført utskiftingen av hus og innmark før den nye utskiftingsloven fra 1857 trådte i kraft. Unntaket er Skjæveland, utskiftingskartet er datert 1902 og viser et stort klyngetun med mange hus samlet. Tunet lå på en slak høyde over Figgjo, like ved steinbrua fra 1853.

I dag ligger Rv. 444 (2007) som en vestre grense mot det som er bevart av jordbrukslandskap i bydelen. De fleste av bydelens gårder hadde sine kjerneområder med bebyggelse og innmark øst for denne akse, altså innenfor det planlagte utbyggingsbeltet. Det er her de fleste kulturminnene knyttet til gårdsbosettingen er registrert. Det samlede tapet er naturlig nok derfor høyt, 60 %, nær dobbelt av gjennomsnittet i Sandnes.

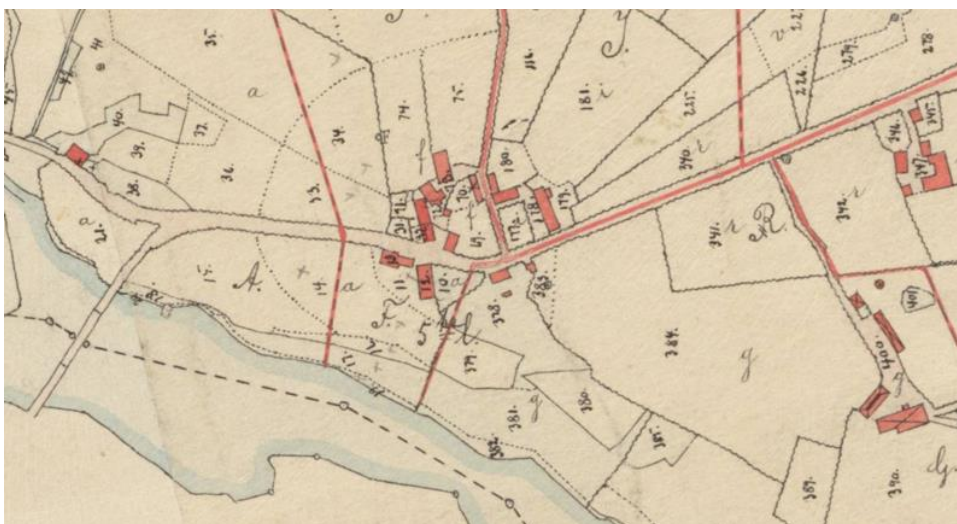
Av de gamle gårdene er det kun Skjæveland og deler av Åse vest for Rv. 444, som har sammenhengende åpent jordbrukslandskap av noen størrelse. Helhetlige miljøer med eldre gårdsbebyggelse i sammenheng med sitt gårdslandskap kan bydelen ikke lenger oppvise. Men spor av eldre gårdsbebyggelse og tun i mer eller mindre åpne lommer finnes fortsatt spredt blant det nye. Ennå ligger tunet til bruk nr. 2 og 4 på Åse i en lesbar sammenheng med noe jordvei omkranset av tett boligbebyggelse, og det er fortsatt enkelte jordbrukslommer på Vagle og Stokkaland. Etter Kvål og Lunde er det knapt noen spor som forteller om tidligere jordbruksbosetting. På Lundehaugen kan eiendomsstrukturen i byggefeltene nord for Stokkalandsvatnet trolig ses som et avtrykk av eldre teigstruktur på Lunde. Mest komplette gårdstun med innhus og uthus finner vi på Sørbø bruk 1 og 2 nede i dalen. Bruk 1 har bevart et tun med eldre gårdshus, som også ligger i direkte tilknytting til en av de gamle veiene som krysset dalen og som det er spor etter.

Bydelen har bevart et par fine eksempler på typiske heimahus i klassisistisk stil. På Åse, tidligere bruk 11 (i dag 46/436), står den gamle hovedbygningen fra 1700-tallet sammen med noen andre hus og rester av hage.

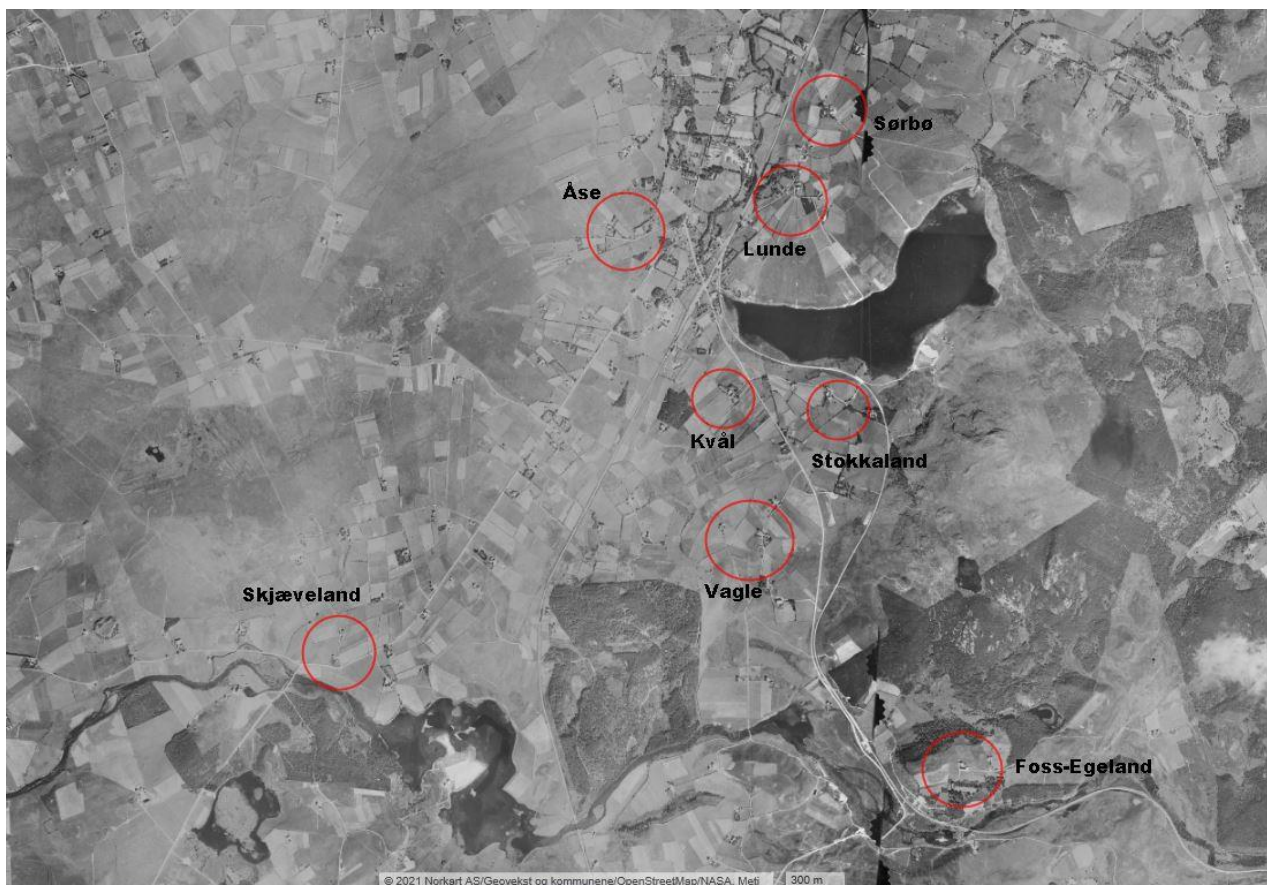


På Vagle har man tatt var på et av egnens få bevarte jærhus, ved å flytte det ut av et nytt industriområde, men innenfor gården areal.

Kitty Kielland (1843–1914) bodde i flere perioder på Skjæveland mens hun utforsket jærlandskapet som motiv for sine malerier. Her er det gården selv og Skjævelandsbrua som er motiv. Maleriet er datert 1899. (Stavanger kunstmuseum RKS.1491)



Utskiftingskart over Skjæveland datert 1902.



Vertikalfoto av Ganddal fra 1937 der hovedtuna til den eldste gårdsbebyggelsen, de gamle klyngetunene før utskiftingene, trolig har ligget. Med bakgrunn i Daaes originalkart fra 1855 og struktur i bebyggelsen vist på fotoet.



Bydelen Ganddal 2019.



Kvål har vært såkalt sjefsgård. dvs. bosted for militære personer av høy rang. Navnet kan ha kommet med Ernst David von Ely, Han var kompanisjef i «Jædderske Compagnie af Stavangerske nationale Musqeteer Corps» og bodde på Kvål fra 1771 til 1791. Sønnen, som var månedsløytnant, bodde på Kvål i perioden 1804–09. (OA 1954:245, Lions 2012:180) Huset var revet før SEFRAK-registreringen på 1980-tallet. (Foto Digitalmuseet JÆHS018.029).



Åse bruk nr. 436 (før 11) fotografert av Widerøe i 1959. Åse Mølle og Trævarefabrik ses i venstre bildekant (med bygninger fra 1930-50-tallet). Den gamle hovedbygningen fra 1700-tallet ses så vidt bak trærne. Sammen med en stor driftsbygning og en ny hovedbygning (med ark) fra 1920 dannes et stramt firkanttun. (IKA Widerøesamlingen, ika-w126361)

De to bolighusene står fortsatt (bilde til høyre) samt deler av hagen, men driftsbygningen er erstattet av et hus med tilsvarende «avtrykk», og det gamle tunet er innkapslet i ny boligbebyggelse.





Åse bruk nr. 2 og 4 fotografert av Widerøe i 1954. I bakgrunnen ses Jærveien med portalen som markerer nedkjørselen til Åse Dreieri. (IKA Widerøesamlingen, ika-w071033)



Sørbo fotografert av Widerøe i 1954. Jernbanen krysser bildet diagonalt. De to tuna som ligger nærmest oss i bildet er fra venstre bruk nr. 2 og bruk nr. 1 på «Nedre Sørbo». Veien som krysser jernbanelinja kalles Sørbogeilen. Den fører til et tun som representerer den gamle, felles tunplassen på Sørbo. Etter utskiftingen i 1827 kom det nye tun nede i dalen. Begge hovedbygninger på «Nedre Sørbo» er helt eller delvis flyttet ned fra det gamle tunet. I dagens tettbygde Ganddal skiller Nedre Sørbo seg ut som to fullstendige gårdstun med både hovedbygninger og driftsbygninger bevart. Driftsbygningen på bruk 1 er i tillegg blant de eldste i Sandnes. Etter det øvre, gamle tunet på Sørbo er det ingen spor. Sørbogeilen var en felles vei til utmarka, men representerte også en tverrforbindelse i Ganddalen. Her lå også Sørbo mølle, som skimtes tett ved veien i nederste bildekant. Møllene fikk kraft fra en dam med kanal/sideløp til Storåna. (IKA Widerøesamlingen, ika-w071017).



Kvål fotografert av Widerøe i 1954. Dobbelttunet til venstre representerer trolig det gamle hovedsetet for gårdsbebyggelsen på Kvål. Sjefsgarden, bruk nr. 1, var i tunet nærmest. I dag står ingen gamle hus her, alt areal hitenfor Kvernelandsveien et tettbygd industriområde. På den andre siden av Kvernelandsveien og tett i veien, ligger den første fastskolen fra 1862. Huset står, men er en del på- og ombygd. (ika-w071028)



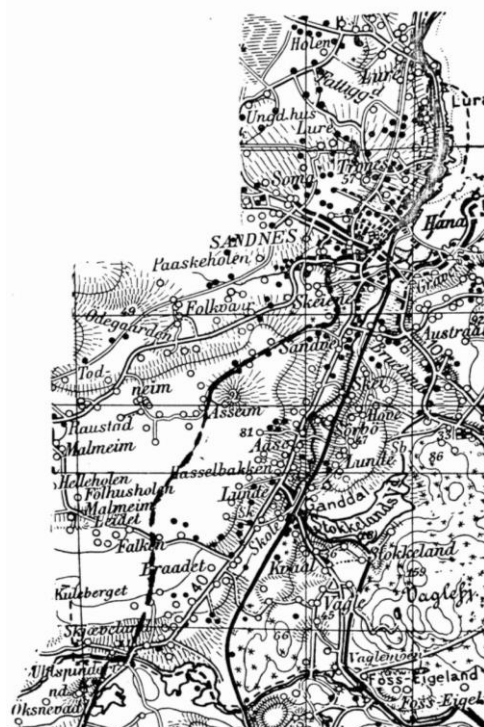
Deler av bebyggelsen på Stokkaland, Vagle og Kvål fotografert av Widerøe i 1954. Ålgårdbanen ses i nedkant av bildet, Fra skolebygning går Kvernelandsveien, slik den ble ombygd i 1925, innover til høyre. (IKA Widerøesamlingen, ika-w071029)

FERDSEL

Landeveiene



Utsnitt av Chr. J. Pontoppidans kart over Det sydlige Norge fra 1785. Med enkel strek viser kartet en veilinje over Jæren mot Gandsfjordbotn utlagt som «andre bekiendte Veije». Veien Høyland–Bjrkrim har dobbelt strek, utlagt som «Post-Veije». Skjæveland er markert med symbol for «Giæst- og Skyds-Gaarde». Kartene til Pontoppidan representerte en standardheving da de kom og ble lenge regnet for de mest korrekte kartene over Norge. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#))



Den eldste Kongeveien stiplest. Illustrasjon fra Årbok for Jæren og Dalane 1953 av Trygve Stokka. Side 117-118

De gamle kongeveiene

Ganddal har fra langt tilbake ligget sentralt i en viktig ferdselskorridor for dem som tok landeveien mellom nord og sør på Jæren – og slik unngikk den farlige kystleia fobi Jærens Rev mot Stavanger. Kongeveien (eller Kongsveien) ser ut til å både være et navn og vise til en veistatus. At veien fulgte stranden ved Sandnes og at den krysset Figgjo ved Skjæveland, trolig omtrent der Skjævelandsbrua ligger i dag, syntes det å være enighet om. Hvordan den passerte Ganddal er mer usikkert. M.A. Grude (MA Grude 1910:361) har en teori om at den sørover fra Sandnes krysset Storåna ved Sandved, gikk over Kvelluren og Hove, for så å fortsette på vestsida av dalen til Skjæveland. Trygve Stokka (1953) fremmer en mer vestlig trasé, at den gikk i høyden over Asheim, over Åsmarka i skiftet mot Todnheim, og passerte Leitet på vei mot Skjæveland (jf. kartillustrasjon, 1953).

Veien kan ha hatt flere traseer til ulike tider. Fra gammelt var dette en ridevei. Etter kongelig påbud ble den noe utbedret i 1624, 1643 og 1648 med nødvendige klopper og bruer (AE 1991:15). Stein Rune Jacobsen (Historielagets årbok 2017:159) heller til at det er Grude som, i hvert fall etter en tid, kommer nærmest. I et dokument om brobygging på veianlegg i Høylandsmyra i 1806 henvises det til bruk av stein på en bru mellom Lunde og Kvål på den gamle kongeveien (se avsnittet om Lundegeilen–Hoveveien under). «Dette tyder på at den gamle kongeveien fulgte Storåna som Grude er inne på, opp mot Stokkalandsvatnet og videre langs (i nærheten av) gårdsgrensen mellom Lunde og Kvål et stykke sørover, før veien dreide mot Skjæveland og Figgjoelva».

Pontoppidans kart fra 1785 viser én veilinje fra Skjæveland til Sandnes, under kategorien «andre bekiendte Veije». Den harmonerer trolig best med det vestlige alternativet, men målestokken er svært liten og linjen tilsvarende usikker. Det er ikke kjent at det er noen fysiske spor etter denne vestlige kongevei-traséen i bydelen. Etter den østlige linjen er det flere, om enn fragmentariske spor.

Jæder-Hovedveg. Den nye kongeveien



Tsntnitt av originaltegning til «De groveske Drafter», utført av Carl Friderich Grove 1795. Del av NGO's første kystkartlegging 1785–1803. Selv om kysten var hovedsaken, er hovedveier og gårder tegnet inn. Her vises den nye Jæder-Hovedveg. Veianlegget var nok ikke kommet så langt som kartet viser, og er vel å betrakte som en plan, men den rette linjen illustrerer prinsippet for veianleggets linjeføring, slik den i alle fall delvis ble gjennomført – med liten respekt for terreng. At den gikk innom bebyggelsen på Skjæveland kommer tydelig fram. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#).)



Det eldste veikartet (veiplankartet) fra Jæren ble tatt opp av infanterikaptein Claus Harthvig Worsøe i 1816. Utsnittet viser den nye hovedveien til Jæren (dobbelt strek), som ble anlagt rundt 1800 og som Worsøe kaller kongevei. Veien om Sandnes er vist som ridevei (enkelt stiple). Den dobbelt stiplede veilinjens mot sørøst kjennes i dag som den historiske veilinjens Kvernelandveien/Vagleveien over Orstad gamle bro. Skjæveland er markert som «Skydskaffersted» og Åse som «Postgaard», begge med fullt navn. Nr. 54, 55 og 56 er henholdsvis Kvål, Vagle og Foss-Egeland. (Statsarkivet i Stavanger, Amtmannsarkivet, Kaptein Klows arkiv.)

Arbeidet med å forbedre ferdselsåren mellom Stavanger og Egersund ble satt i gang i 1789. Veien ble kalt for Den vestlandske Hovedveg eller Jæder-Hovedveg. Worsøe kaller veien for «Kongevei fra Stavanger til Søyland» i 1816. Den ble også kalt Postveien, Åse er postgård på Worsøes kart fra 1816. Som den første sammenhengende kjerreveien i regionen, ble den de fleste steder bygget rettere, bredere og med bedre underlag enn noen veier før. Rundt 1800 var arbeidet kommet til Trones, og rundt 1825 var den opparbeidet til Skjæveland. Den gikk ikke om Sandnes, men fulgte Trones-høyden fra Lura mot Stangeland, hvor den krysset Stangelandsåna ved Bråstein barkemølle. Traséen mellom Stangeland og Åse er mer usikker. Ifølge M.A. Grude (1910) skal den ha gått i høyden vest for Skeiane, opp Telthusbakken, langs Skogsbakken, oppunder Kolbeinshaugen til Åse. Deretter har den fulgt dagens trasé mot Skjæveland. Det er ikke så mye i kartene fra Grove og Worsøe som støtter denne beskrivelsen, men disse kan vise den planlagte traséen, ikke den som ble bygd.

Ny Jæder-Hovedveg 1846–47

Veien fra 1800 var ingen suksess. Den ble utbedret og lagt om mellom Lura og Åsedalen 1846–47. Trones-høyden ble forlatt, og det kom en ny og slakere trasé som gikk innom Sandnes, Skeiane og Sandve. Foruten at det var et trasévalg som knyttet Sandnes mye bedre til regionale ferdselslinjer, fulgte den den nye tidens moderne prinsipper for veibygging – som, ved å følge terrenget for å unngå kneikene, var bedre tilpasset transport basert på kjerrehjul. I 1853 sto den nye Skjævelandsbrua i stein ferdig. Den var et resultat av veiloven fra 1824 som hadde krav om steinbru langs hovedveiene. Brua inngår i «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner» til Statens vegvesen.



Gammelt bilde av Skjævelandsbrua med skysstasjonen bak. Skjæveland var offentlig skysstasjon og gjestgivergård fra 1756 til 1857 (AE 1996:231, 1991:13). Bildet er tatt fra vest, fotografen het Halvdan Krohn. Skysstasjonen skal ha vært et stort og langt hus (se jordskiftetkart 1902 på s. 5). Huset ble revet en gang i 1930-årene. (Bildekilde SMO 1988)



Skjævelandsbrua sett fra nord. Brua ble tegnet av Ingebrikt Mossige, veiinspektør og lensmann i Time. Den ble bygd av Gabriel Høyland også fra Time. Ole Olsen Skjæveland gjorde smedarbeidet, hovedsakelig rekkverket. Den er en steinbru bygd som en kombinasjon av hvelv- og hellebru. Løpene i midten har fire store, klassiske hvelv, som er flankert av 6 mindre åpninger som kalles huldiker. De er såkalte falske hvelv laget av utkragende steinheller lukket av en steinhelle øverst. Brukarene er forsterket av «isbrytere» og bunnen i elva dekt av heller. (Udatert foto i Digitalt museum: Sf23009)

Lundegeilen–Hoveveien, gammel kongevei?



Hellebrua av stein, som krysset Storåna ved Steinbru på Lunde, ble revet sist på 1960-tallet. (Bildekilde Lions 2017:11)



Budde tegnet gårdskart over Lunde i 1860.

En ferdselslinje som sikkert er gammel, gikk mellom gårdene Lunde, Sørbø og Hove på høyderyggen i øst. Den hadde forbindelse til Brualand over Kvelluren. Som nevnt i avsnittet om Kongeveien kan denne veilinjen hatt status som kongevei. M.A. Grude (1910) hevder at kongeveien gikk på østsiden av Storåna over Kvelluren og Hove før den fortsatte på vestsiden av dalen.

I et dokument om brobygging ved anlegget av vei fra Brualand til Høyland i 1806 fremmes ønske om bruk av stein med henvisning til andre bruer som er bygget med stein, bla «...de der ligger ved den gl: kongswei over wanddraget mellom Lunde og Qvaal» (SRJ 2017:159). Det er fristende å tenke at det er hellebrua ved Steinbru på Lunde, det refereres til. Bruket (og navnet) Steinbru er kjent fra middelalderen (OA 1954). Ved utløpet av Stokkalandsvatnet møtes så vidt gårdseiendommene til Kvål og Lunde, selv om det ved brua er Lunde-grunn på begge sider, er det lett å oppfatte at Lunde og Kvål ligger på hver sida av vassdraget. Avtrykket av denne østlige allfarvei/kongevei nordover tar av fra Jærveien som Lundegeilen, fortsetter som Elveosen, Øykjabakken og biter av Hoveveien. Den dukker opp et lite stykke som Hovebakken og går inn mot Brualand som Kvellurveien.



«Østsideveien» over Lunde mot Sørbø i 1954 bærer tydelig preg av å være en gammel vei som har gått fra tun til tun. Forbindelsen ble rettet ut med den nye Hoveveien som kom på 1950-tallet. (IKA Widerøesamlingen, ika-w071023)

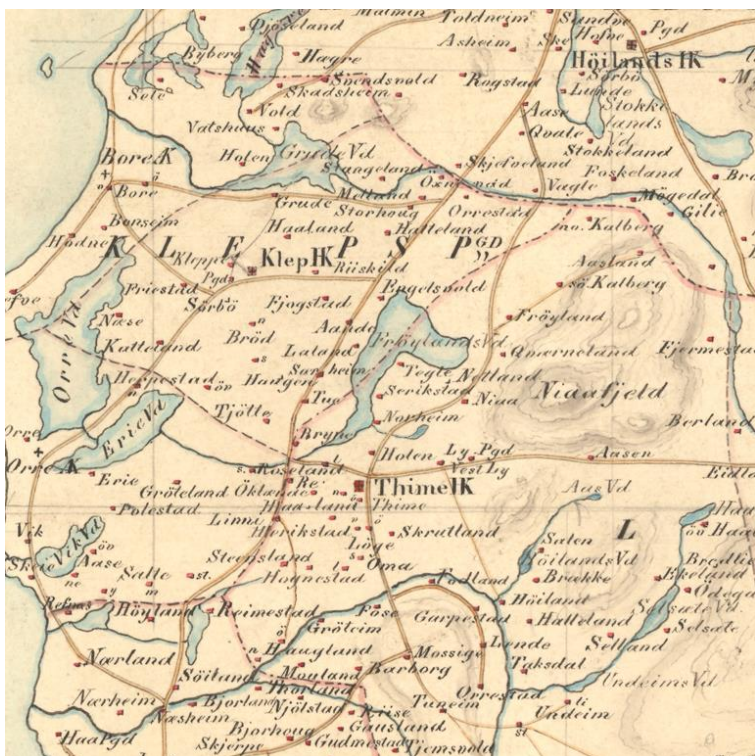


Utsnitt av Widerøes foto over Gandalen sentrum rundt 1935. I forkant ses Jærveien. Kvernelandsveien tar av fra Jærveien og krysser først Lundegeilen/Elveosen i Krossen og deretter jernbanen i plan. Lundegeilen kommer inn fra høyre bildekant og passerer det gamle bedehuset til Ebeneser før Krossen. Fortsettelsen av Lundegeilen (Elveosen, Øykjabakken) krysser jernbanen i plan til venstre for Ganddal Møbelfabrikk. Planovergangene forsvant da jernbanen ble lagt i bru over Kvernelandsveien på 1950-tallet. Ved enden av Kvernelandsveien til venstre i bildet ses «Telta», huset med kryssende takvinkler. Her kom den første handelen i tilknytning til tettstedet Ganddal. Navnet skal skrive seg fra et militært teltdepot i området. Kvernelandsveien opp mot Telta har også blitt kalt Teltabakken. (IKA Widerøesamlingen ika-w004369)



Krossen og stasjonsområdet på Ganddal fotografert av Widerøe i 1957. Den nye Hoveveien er på plass, og det er jernbanebru over Kvernelandsveien. Den gamle steinbrua over Storåna på den gamle veien over Hove ses like bak jernbanen. Herfra følger en tilrettelagt gangvei, «Dammanestien», langs Storåna til Åsedalen. Ganddal stasjon fra 1935 ligger midt i bildet og betjener både Jærbanen og Ålgårdbanen. Ganddal Møbelfabrikk (1919) ligger tvers over jernbanestasjonen. (IKA Widerøesamlingen, ika-w105982)

Vagleveien/Kvernelandsveien



Utsnitt av et kart over Stavanger Amt fra 1851. Håndtegnet av G. N. Crøger. Veistandarden fra Åse ved Jæder-Hovedveg fram til Mossige ser ut til å samsvare med Worsøes kart fra 1816. ([Mitt kart | Kartverket.no](#))

Vagleveien og Orstad gamle bru inngår i veien som kap. Worsøe tegnet på veikartet sitt i 1816. I kartets tittel står det: «Situations Cart over Det Øvre District af Jedderen hvori gjennom En nyh Weianlag er udseet fra Gaarden Mossige til Postgaaden Aase.» Den inngår som en av flere bygdeveier på Jæren som ble anlagt eller utbedret for å knytte seg til det nye hovedveianlegget «Jæder-Hovedveg» tidlig på 1800-tallet. Veiforslaget gikk fra Vagle over Orstad til Mossige i Time med forbindelse til Bjerkreim (ifølge Worsøes kart). Den gikk opprinnelig om hovedtunene på Vagle mot Orstad bru.

I 1925 ble Kvernelandsveien ført utenom det meste av gårdsbebyggelsen på Vagle. I dag representerer strekningene som kalles Vagletunet, Vagleveien, Vaglemoen, sammen med begynnelsen av Kvernelandsveien, den gamle traséen. Over Vagle ser selve veilinjens hovedtrekk ut til å være intakt, men veiens landskap og omgivelser er under sterk endring ved utbygging.



De fem grunnleggende ferdselslinjene i Ganddal slik de gikk i 1954: I forkant tar Kvernelandsveien av fra Jærveien, krysser først Lundegeilen-Elveosen (den gamle kongeveien), deretter Jærbanen (1878) og fortsetter innover mot Kvål og Vagle. Ålgårdbanen (1924) tar av fra Ganddal stasjon og svinger inn mot venstre rundt Stokkalandsvatnet. (Widerøe 1954, ika-w071018)

Leitevegen

Leitevegen ble anlagt som kjerrevei i årene 1881-1901 mellom Jæder-Hovedveg ved Leite og til Stokkholen i Årsvollveien. Veien koblet gårdene på Malmheim til Jæder-Hovedveg, den nye Heigreveien og hadde forbindelse til Sola.

40. Riksvei 44/444

Den gamle hovedfartsåren sørover fra Stavanger mot Klepp og videre mot Eigersund gikk lenge via Sandnes og Ganddal i Jærveiens trasé. På 1960-tallet ble den rettet ut ved Skjæveland, og det ble bygd ny bru over Figgjo. I 2007 ble ny Riksvei 444 fra Soma til Skjæveland åpnet som motorvei. Dette førte mye av trafikken utenom både Sandnes sentrum og Ganddal og lettet noe av trafikkpresset på Jærveien.

Veier som har krysset Ganddalen



Brualand var det viktigste og blant eldste krysningsstedene i Ganddalen, først med vad over Storåna (Sandvadet), så med bru. Over her gikk kirkeveien til Høyland kirke for mange, men også en gammel ferdselsåre videre mot øst. Steinbru ved Lunde representerer nok også et svært gammelt krysningssted av betydning utover det rent lokale, som del av Kongeveien den tiden den gikk om Hove. Mellom disse mer allmenne veifarenes krysninger viser eldre kart flere veier på tvers. Veier som har forbundet de to gamle ferdselsårene på hver side av dalen. Flere av gårdene har hatt beitemarker og annen utmark i øst. Noen av disse veiene kunne i tillegg få en mer allmenn funksjon. På Lunde, Sørbø og Hove ble slike geiler tatt i bruk som kirkevei til Høyland. Det er registrert noen spor etter slike forbindelser på Sørbø og Hove. Ved Skei og Sørbø var dette også vei til møllebruk ved Storåna.

Utsnitt av originalkart fra 1888. Tegnet av R.F.V. Gulbrandsen. Grunnlag for rektangelkartet 6B Jæderen.

Jærbanen og Ålgårdbanen

Jærbanen ble bygd mellom 1874–1878 med stasjon på Lunde. Den ble lagt like ved et krysningspunktet for eldre veier med regional tilknytting – Kvernelandsveien, Lundegeilen–Hoveveien. Den var godt forbundet med Jærveien. Som eneste stoppested i herredet fikk det navet Høyland. Navnet ble skiftet til Ganddalen i 1917, Ganddal i 1921. Det var i tillegg holdeplass på Skjæveland fra 1935 til 1965. I 1935 ble Ganddal stasjon flyttet på nordsiden av Kvernelandsveien, slik at den lettere også kunne betjene Ålgårdbanen, som hadde vært i drift siden 1924. Den gamle stasjonsbygningen ble revet før 1994 – etter flyfoto å dømme trolig på 1980-tallet. Stasjonsbygningen fra 1935 er bevart i tilnærmet opprinnelig form. Jernbanen fikk stor betydning for utviklingen av næringslivet i bydelen og i utviklingen av tettstedet. I årene etter krigen ble det bygd en stor lasterampe tvers ovenfor den gamle stasjonsbygningen i forbindelse med ombygging av banen, men som



Foto jernbanemuseet JMF-JoØ-00160



Foto jernbanemuseet JMF014182

sikkert også fikk betydning for næringslivet. Mange av nøkkelbedriftene fra etterkrigstida ble lokalisert langs jernbanelinja på hver side av Krossen. Til noen av fabrikkene kom det industrispor.

Ålgårdbanen er en sidebane til Jærbanen mellom Ålgård og Ganddal. Den ble bygd mellom 1921 og 1924. Banen knyttet industrien på Ålgård og Figgjo til knutepunktet Ganddal med Jærbanen og Jærveien. Planlegging av banen startet 1894, men arbeidet ble først igangsatt i 1921 – som et sysselsettingstiltak mot arbeidsledigheten. Persontrafikken ble nedlagt i 1955, godstrafikken 1988. Det er kun museumsaktiviteter i dag, men gjenåpning av vanlig drift er stadig et emne i offentlig ordskifte. Deler av bygningsmiljøet er tatt vare på og dels gjenreist som museum av Ålgårdbanens venner ved Figgjo holdeplass. Banemiljøet er beskrevet som kulturmiljø bak.

Bruer over Figgjo

Utenom Skjævelandsbrua er det registrert følgende bruer eller spor etter bruer over Figgjo. Ortsad bru på Vagleveien, fagverksbru på Kvernelandsveien fra 1926 (revet), fagverksbru på Ålgårdsbanen

Skjævelandsbrua ble bygd 1852-1853 som del av en oppgradering av den Vestlandske hovedvei. Den ble planlagt og tegnet av veiinspektør og lensmann i Time Ingebrikt Mossige, som også ledet byggingen. Før har det vært minst fire bruer over Figgjo omtrent på samme sted. Den første man hører om ble bygd på kongebud i 1636 og var en trebru. Den ble tatt av en storflom. De neste bruene var i en kombinasjon av steinfundamenter og tre overbygninger. Isgangen i Figgjo gjorde bruene sårbare, men også før nåværende bru skulle bygges, ble det vurdert en trebru. Imidlertid leverte Gabriel Høyland fra Time et anbud på steinbru som kunne aksepteres. Men Høyland hadde nok forregnet seg og tapte penger på oppdraget. Utførelsen derimot var det ikke noe å si på, den høstet rosene omtale.

Orstad gamle bru er del av den gamle ferdselsåren fra Åse over Vagle, Orstad til Time. Brua er tegnet inn på Worsøes veikart fra 1816. Utgangspunktet for brua det er rester av i dag, skal ha vært en steinbru fra 1830. Ved kraftig isgang i 1918 ble den ødelagt, men murt opp igjen. Gråsteinsmurer David Karlsen fra Foss-Eikeland murte steinpilarene som står her nå. Kvernelandsveien med dagens trasé erstattet Vagleveien som gjennomfartsvei i 1925 og Orstad bru mistet betydning. Gammelt treverk ble ikke fornyet. Brua ble stengt for biltrafikk i 1954 og all ferdsel i 1966. Brukar og pilarer fra 1918 er fortsatt godt synlige.

Fagverksbrua på Ålgårdsbanen ved Eikelandshølen ble bygd til banen åpning i 1924. Brua ble levert og montert av firmaet Erik Ruud. Den har landkar av fint murt naturstein på hver side. Steinen ble tatt fra omkringliggende vandreblokker (store steiner ført med isen under istida). Fagverksbrua er en tidstypisk og mye brukt brukonstruksjon, men er sjelden i Sandnes. En tilsvarende veibru på Kvernelandsveien ble fjerna i 2010. Brua er et element som styrker banens autenticitet som samferdselshistorisk kulturminne.



Fagverksbrua på Ålgårdbanen, sommeren 2018.



Fra Ålgårdbanens bygging. (Ålgårdbanens venner.)

Annen infrastruktur

Strøm til Ganddal

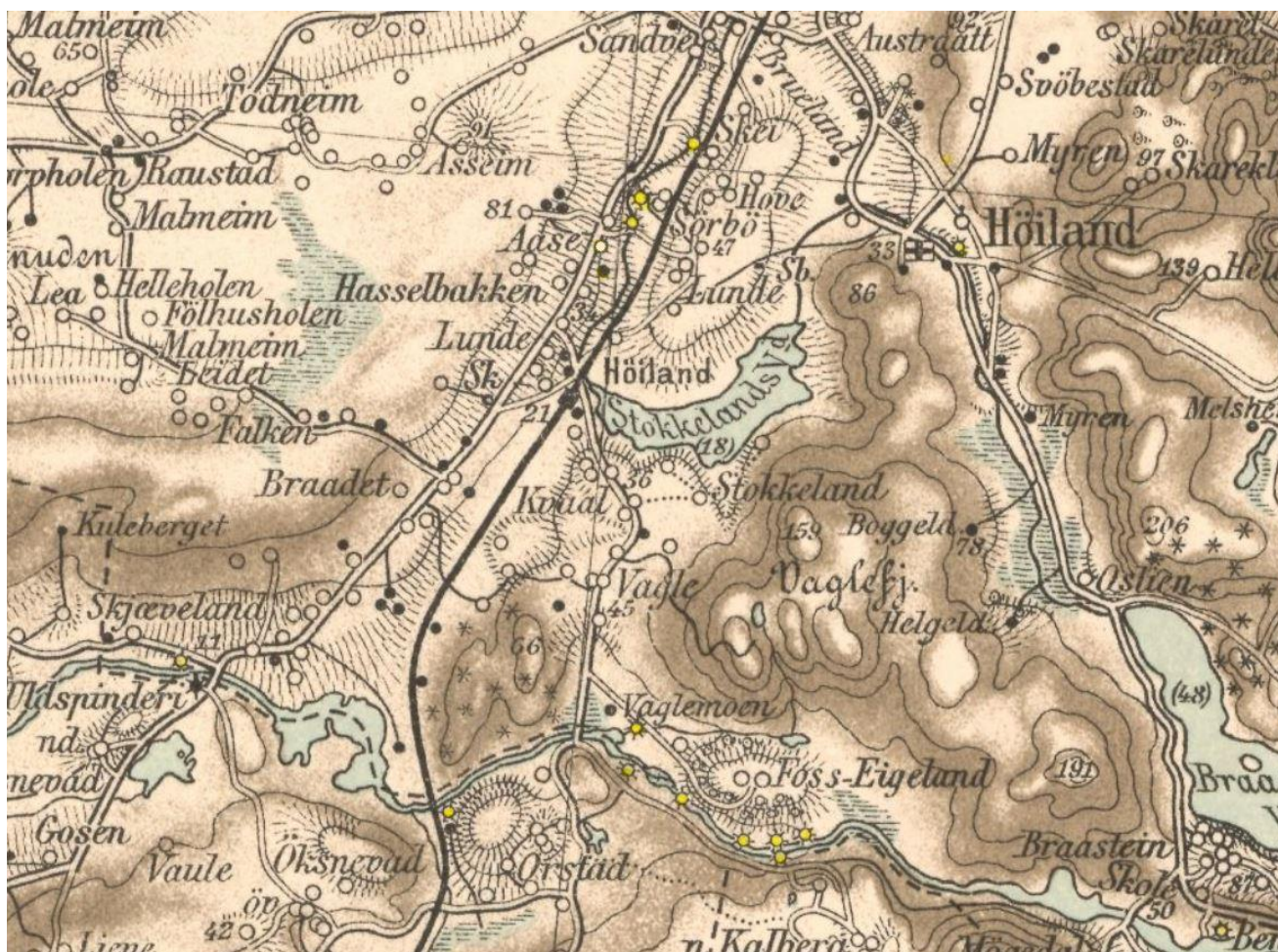
Høyland elektrisitetsverk ble satt i drift i 1919 med transformatorstasjon på Skeiane. Den som ville starte virksomheter var ikke lenger avhengig av kraften fra Storåna. Det ble i de nærmeste årene startet opp flere nye fabrikker.

Post

Åse var postgård tidlig på 1800-tallet. Worsøe har både Lura og Åse markert som postgårder. Da postkjøringa begynte over Jæderen opphørte Lura som postgård og Åse kom isteden. Senere overtok Sandnes og Skeiane.. Ganddal fikk poståpneri på stasjonen i 1894. Det har også vært Post og telegraf på Telta.

ANDRE NÆRINGER

Ganddal vokste fram som en industribygd fra slutten av 1800-tallet, og var midt på 1900-tallet blitt et industrisenter særlig kjent for sin møbelproduksjon. Etter hvert ble også utnyttelsen av naturforekomsten sand en merkevare for bygda. Mange lokalt forankrede, mindre familiebedrifter karakteriserte lenge næringsmiljøet i Ganddal.



Rektangelkart 6B Jæderen utgitt 1902. Produsert av NGO, utformet av Natrud og Nordhagen. Det viser forekomsten av møller og andre vannkraftbaserte virksomheter ved Figgjo og øvre del av Storåna på sitt mest utbredte (for anledningen markert gule). Figgjovassdraget er det største i Høyland, bare på kartutsnittet er det markert 11 vannkraftbaserte virksomheter. Her inngår benmølla på Bråstein og ullvarefabrikken Øksna Brugs Fabrik på Øksnevad (ca.1890–1961) vist med kartverkets symbol for fabrikk. ([Mitt kart | Kartverket.no](http://Mitt_kart_Kartverket.no))

Kvern og møllebrukene

For mest alle gårdene i bydelen er kvernsted, som en ressurs ved gården, kjent i kildene fra 1600- og 1700-tallet. Men historien om gårdskvernene er nok mye eldre. En regner med at alle gårder som hadde tilgang på rennende vann hadde egen gårdskvern i hvert fall fra 1200-tallet. Nedenfor Stokkalandsvatnet skal det rundt 1800 ha vært 13 gårdskverner langs Storåna.

Verdien av vannkraften i Storåna illustreres i en tvist mellom eiere av Åse og Lunde i 1733. Tvisten gjaldt bruken av elvevannet i forbindelse med bygging av kverndam og ble løst med en avtale. Når det gjaldt Figgjo var det motsetninger mellom grunneiere som hadde interesse i laksefisket og de som drev kvern og møllebruk, der ble man enige om at 1/3 av elven skulle være fri, slik at laksen kunne gå opp.

Begrepet kvern brukes vanligvis om de mindre gårdskvernene som hovedsakelig malte til eget behov. Mølle indikerer større forhold – som bygdemølle (el. leiemølle) der bøndene i distriktet kunne få malt sitt korn, eller handelsmølle, basert på en mer forretningsmessig drift, der mølleren kjøpte korn og solgte det ferdige produktet.

Både Figgjo og Storåna har stor og stabil vannføring som lå til rette for utvikling av en mølleindustri. Likevel kom den første møllbedriften i moderne forstand i Ganddal-området i en bekk på *Stokkaland*. Det var på 1850-tallet, og det skal ha vært Jan Adolf Budde som oppfordret Thore Thorson Stokkeland til å begynne med havregrynsmaling, som den første på Jæren. Den innledet den første fasen av møller basert på vannkraft, men den fungerte ikke som forventet og ble gitt opp. Senere ble det bygd et hjulmaker- og trevareverksted på samme sted, som også utnyttet vannkrafta fra bekken (AE 1996). Ingen spor herfra er registrert. Mølla ble tatt ned av folk fra Høyland bygdetun rundt 1973.



Som kartet fra 1902 viser, lå møllene særlig tett ved Foss-Eikeland. Her er en av møllene derfra fotografert av Ludvig Ludvigsen. Tekst i Digitalt museum er «Kvern med fire stene». Vi ser renna og vasshjulet i drift. (JAEHS018.057)



Bygdemøllene på Sørbo. Både bruk 1 og 2 hadde mølle for leiemaling ved Storåna. De lå ved den gamle veien som her krysset dalen. Møllene ble revet i første del av 1970-tallet. Høyland bygdemuseum overtok det meste av inventar og utstyr (AE 1996). Blyanttegning av Ragnar Aase. (Fra bydelsfolder for Ganddalen)



Brunes mølle var den nederste mølla i Figgjo-vassdraget. Etter utvidelser og tilbygg ble den også den største. Den har tradisjoner tilbake til 1869 – den første mølle-etableringsfasen. Bygningsmiljøet i dag strekker seg fra mellomkrigstid til våre dager. Vann til drivkraft ble ført i en lang kanal med inntak fra Figgjo like ved den gamle Skjævelandsbrua. Her er mølla fotografert av Widerøe i 1956. En møllermesterbolig fra 1939 ses til høyre. (IKA Widerøesamlingen, ika-w094214.)

Fra mølledrift til trevare

Ganddal blir ofte referert til som et senter i norsk møbelproduksjon midt på 1900-tallet. Få steder er fortellingen og bevisstheten om den lokale bedriftshistorien i nyere tid så sterkt knyttet til historien om de gamle kvern- og møllebrukene og kraftressursene i Storåna som i Åsedalen.

Åse Dreieri 1884–1980



Staben på Åse Dreieri med disponent Løvaas sittende bakerst ved vasshjulet som drev maskinene ved starten og som skal har vært gjenbruk fra en tidligere mølle. (Bilde fra Møbelprodusentenes Forening 1959)

Forløperen for Åse Dreieri var Ganddalen tekniske Fabrik, etablert 1876, bl.a. med Ole Nielsen (grunnleggeren av Ålgårds ullindustri) som stifter. Den holdt det gående 3–4 år, og var et av de første forsøkene på maskinell trevarefabrikasjon i Sandnes. I 1884 gikk Peder O. Løvås og Svend Monsen Skjæveland sammen om å starte Aase Dreieri, med utgangspunkt i det som var igjen av konkursboet på stedet, bl.a. fabrikkhuset, vasshjulet og damrettigheter

Aase Dreieri regnes for å innlede en nær 100 år lang epoke der møbelindustri ble nærmest synonymt med Ganddal. Aase Dreieri var også en av de første møbelfabrikker i Rogaland. Etter en forsiktig start økte vareutvalget og omfattet bl.a. eksklusive møbler for eksport. Drivkrafta kom fra et eldre vasshjul tidligere brukt av en mølle. Det var i drift til 1930, selv om strøm da var installert. På det meste hadde bedriften 65 ansatte. I 1980 solgte bedriften eiendommen og flyttet,

men fortsatte virksomheten til opphør i 1985. De gamle bygningene ble revet før 1987. Dalbunnen mellom Åse Mølle og Åse Dreieri ble utover 1980-tallet totalt omformet til et sammenhengende område med store fabrikker og næringsbygg, og Storåna lagt i ny kanal. I dag er portalen ved nedkjørselen fra Jærveien et av få fysiske spor.

Virksomhetene på Åse Dreieri fikk mange ringvirkninger for Ganddal. Dreieriet ble et opplæringssted for snekkerkyndige gründere som startet for seg selv, gjerne oppfordret av Løvaas selv. Sammen bygde de ut Ganddals ry som senter for møbelindustrien. Peder O. Løvås gjorde også bedriften til et kjernested og utgangspunkt for bedehuskulturen. Fabrikkultur og bedehuskultur var tett sammenvevd på Ganddal.



Åse Dreieri fotografert av Widerøe rundt 1935. Fabrikkanlegget gjennomgikk flere endringer og utvidelser og ble til et stort bygningskompleks. Her ble også bygd noen bolighus tilknyttet bedriften, slik at den utgjorde et helhetlig bedriftsmiljø. Sandtaket bak fabrikkene var på denne tid eid og drevet av Andreas Skårland som hadde et mindre gårdsbruk på Åse. Sandtaket var opptakten til firmaet AS Betong, som på 1960-tallet etablerte seg med stort fabrikkbygg i Åsedalen.. (IKA Widerøesamlingen, ika-w004278)

Åse Mølle og Åse Trævarefabrik 1866–1955, 1900–1967



Åse Mølle og Trævarefabrik fotografert 1909-10. Denne bygningen ble erstattet av ny fabrikkbygning etter en brann i 1937. Denne igjen ble revet da firmaet Guttorm Skårland bygde ut sitt byggvarefirma her rundt 1970. (Foto fra Digitalt Museum JAEHS012.049)

Åse Mølle ble grunnlagt av Torger Aase i 1866 for maling av rug- og grynmel. Virksomheten under ulike eiere vokste utover 1800-tallet. I 1871 begynte de med havregrynproduksjon. I 1890- var bedriften den første som laget damppressa havregryn. Virksomheten ble utvidet med trevarefabrikk i 1901 da Tommas Aase ble eier. Mølla og trevarefabrikken ble drevet parallelt helt til 1955. Åse Mølle var blant møllene som Statens kornforretning da besluttet å legge ned. Bedriften fortsatte som møbelfabrikk til 1967. Da bedriften ble avviklet etablerte byggvarefirmaet Guttorm Skårland seg på eiendommen. Det er i dag ingen spor etter mølle eller trevarefabrikk. Området ble utover 1960-70-tallet et sammenhengende fabrikk-område og Storåna kanalisert.

Møbelindustrien på Ganddal, med bakgrunn i trevarebedrifter på Åse, gav grunnlag for bygdas ledende posisjon i denne bransjen i etterkrigstidens

Norge. På 1950-tallet var 11 møbelfabrikker i drift samtidig i og ved tettstedet. I 20–25 år holdt Ganddal disse posisjonene innen faget møbelindustri. De siste bedriftene som ble etablert var *Byberg Møbelfabrikk* og *Trekløver* sist på 1940-tallet. Tidlig i 1980-årene stilnet virksomheten i de fleste møbelfabrikkene, og da Byberg døde i 1993 var møbelepoken i hovedsak over. Men etterfølgere til Byberg fortsatte en tid med restaureringsarbeider.

Ganddal Møbelfabrikk ble grunnlagt 1919 ved at sju møbelsnekkere fra Åse Dreieri startet eget interessentskap. Den var en av de første fabrikkene etter at Høyland elektrisitetsverk kom i drift 1919, og lokaliseringen var uavhengig av vannkraften i Storåna. Fabrikken ble anlagt like ved jernbanesporet. Etter at jernbanestasjonen flyttet i 1935, ble fabrikken nærmeste nabo til den nye stasjonen.

Det er i dag få spor som dokumenterer møbelhistorien på Ganddal. De fleste fabrikkene er borte eller sterkt ombygde. Mest autentisk er *Byberg Møbelfabrikk* i Øykjabakken, med en fabrikkbygning som har bevart mange detaljer fra funkisperioden og som det er lett å knytte til periode og funksjon. Ordinær produksjon stanset her i 1985, men nye eiere fortsatte en stund å ta imot møbler til rehabilitering og spesialbestillinger.



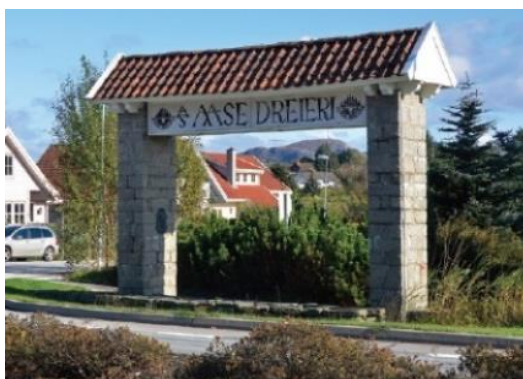
Byberg Møbelfabrikk ble etablert i 1947 av Lars Byberg som også ledet virksomheten under hele driftstiden. Byberg er særlig kjent for innredningene i Gand og Lura kirker.



Ganddal Møbelfabrikk (1919) er bygd om til skole. Den er pusset opp på en måte som tar vare på stilpreget fra funkisperioden, og som gjør det lett å knytte huset til historien som en av de ledende møbelfabrikkene på Ganddal midt på 1900-tallet.



Dammene til industrien i Åsedalen var store og lange for å sikre jevn forsyning av vannkraft. Selv om de her er gjengrodd, avtegner de seg tydelig på flyfotoet fra 1937. Som fotoet viser, var det laget gjennomgående sti på dammurene på 1930-tallet fra Krossen. Den ble kalt Dammanestien. Deler av dammurene skal fortsatt inngå i stisystemet i Gandsparkene og er indirekte kulturminner etter industriene i Åsedalen, både møllene og møbelindustrien.



Dreieriportalen som markerer den gamle innkjøringen til Åse Dreieri fra Jærveien ble bygd i 1943. Sist på 1990-tallet ble portalen renoveret, og da ble et relieff av Peder Løvaas, grunnleggeren av Åse Dreieri, satt på en av søylene. Den er i dag et av få konkrete minner etter den viktige fabrikk og «institusjonen».

Annen industri.

Smier og verksteder, andre fabrikker.

Bydelen har hatt flere bygdehåndverkere med base i gården og ry utover det rent lokale. Mindre bedrifter med røtter tradisjonelle håndverk og produkter som var rettet mot lokale bønder, håndverkere og trolig også de reisendes behov. Kjente slike bedrifter var hjulmakerverkstedet på Stokkaland (som avløste mølla), smia på Skjæveland og snekkerverkstedet på Vagle. De to siste var strategisk plassert tett inntil områdets gjennomfartsveier, Jærveien og Vagleveien. Smia på Skjæveland er knyttet til en brukerfamilie med lange tradisjoner som smeder på Kverneland og Skjæveland. Det var Ole Olson (1813–1876) på Skjæveland som gjorde smiearbeidet på Skjævelandsbrua i 1853. Sønnen Sven Olsen fortsatte i farens spor. Den ikoniske smia sto til den måtte vike for utretting av Jærveien, da denne ble ført utenom den gamle Skjævelandsbrua og i ny bru i 1966.

Verkstedet til Tore Østensen (1848–1939) på Vagle skal være fra rundt 1870 og var et snekkerverksted i kombinasjon med smie. Kundene var for det meste lokale bønder. Det er i dag del av Jærmuseet.

David Karlsen på Foss-Eikeland var en allsidig håndverker som hadde kjøpt bruk nr.4 i 1912. Han bygde smie nede ved elva. Produktene var ljåer, smier og økser som han solgte i Stavanger. Han var også gråsteinsmurer og murte de nye brukarene på Orstadbrua i 2018.



Smia på Skjæveland fotografert av L. Ludvigsen i 1934. Den er her sett fra Jærveien. I Skjæveland-smia ble det produsert et stort antall ploger, ljåer og sigder, samt tømmermannsbor og økser. (Digitalt museum JAEHS018.053).



Tore Østenson Vagle er særlig kjent for sine gode hakkelsmaskiner. Han produserte også renskemaskiner, treskeverk og kniver. Det er Vagleveien som går forbi huset.



Strikkeribedriften Neslo (grunnleggernavnet Olsen baklengs) sin nybygde fabrikk fotografert av Widerøe i 1954. Bedriften startet virksomheten i 1939 i hjørnegården Kvernelandsveien 17 som ses bak. Da de bygde nytt i 1951 var gjenbruk en del av «konseptet», på grunn av etterkrigstidas materialknapphet og styresmaktenes restriksjoner. Resultatet ble en moderne bygning i enkel etterkrigsfunksjonalisme. Den gamle jernbanestasjonen ses i høyre bildekant. Jernbanen er i ferd med å legges i bru for til planfri passering av Kvernelandsveien. Det store huset med ark ved «brua» er en forretningsgård fra 1913. (IKA Widerøesamlingen, ika-w070302)

Sand, sement og sponplater



Sandtaket på Foss-Eikeland 1968. (1881.no, Historiske kart)

Naturgrunnet i Ganddal gav mange muligheter for å ta ut sand og grus. Det var flere gårdbrukere som solgte sand. Ren kommersiell utnyttelse av sand begynte så vidt på slutten av 1800-tallet, men ekspanderte for alvor fra 1920 og utover. Jernbaneutbyggingen med Ålgårdsbanen på 1920-tallet, og arbeidet med Sørlandsbanen og høybanen gjennom Sandnes i etterkrigstid var viktige insitament for sandindustrien. Som byggematerialet betong gav sandforekomstene grunnlag for store entreprenørfirmaer med nasjonal rekkevidde – som har hatt base i Ganddal.

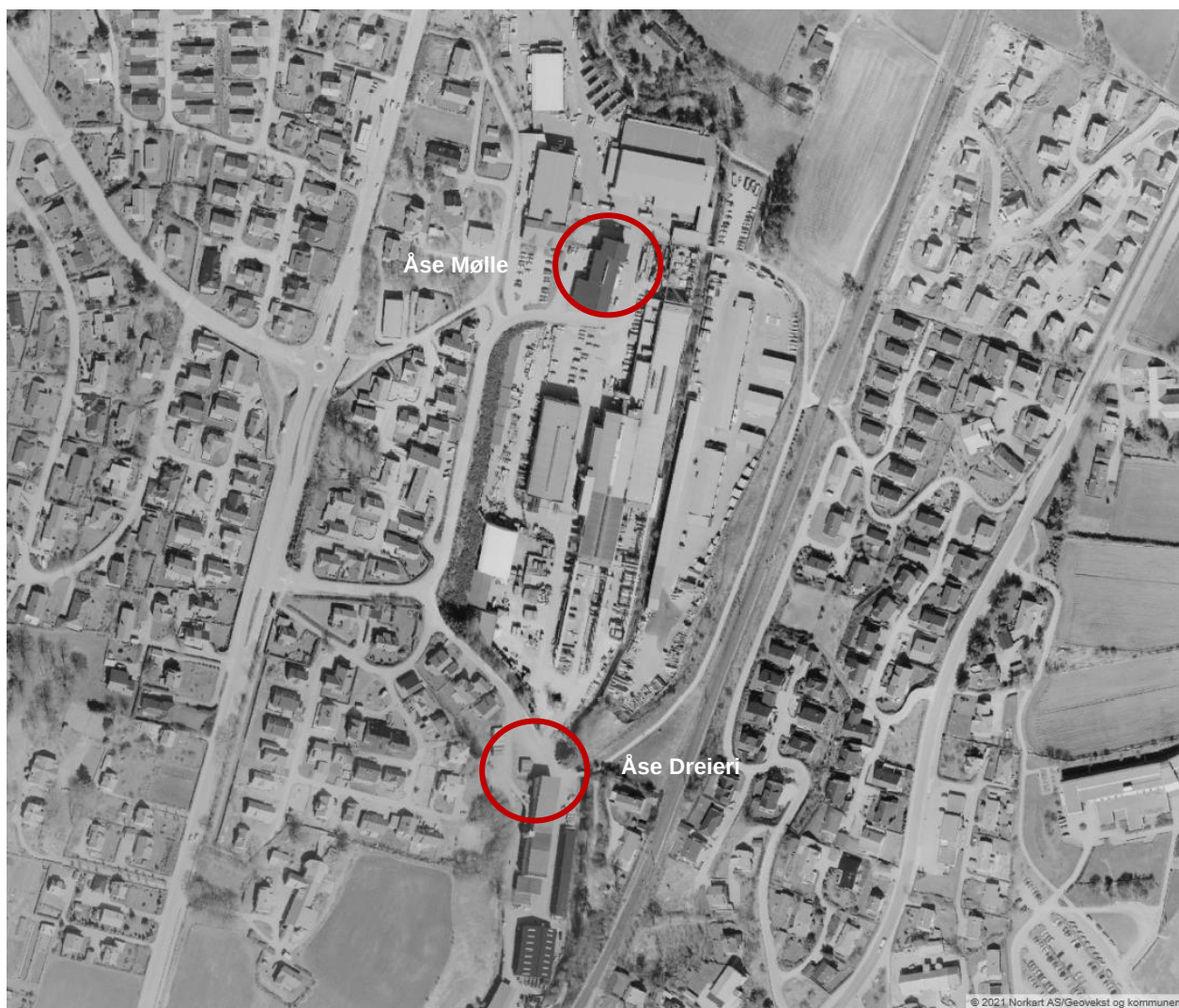
Etter første verdenskrig ble det startet sanduttak på Foss-Eikeland og Holane på Stokkaland. A/S Stavanger Cementvarefabrikk ble stiftet i Stavanger i 1898 og fikk en avdeling på Ganddal i 1919 med sandtak i Åsedalen og anlegg ved jernbanen. Sandtaket på Holane ble tilbakeført landbruket som dyrket mark på 1950-tallet. Særlig sandtakene på Foss-Eikeland og i Åsedalen satte spor etter seg i historien om de store betong-entreprenørene i Sandnes,

Det har vært flere sandtak på Foss-Eikeland. Ett ble drevet av Karlsen-familien som hadde gårdsbruk der. Under bygging av Ålgårdsbanen ekspriorerte jernbanen et grustak på Foss-Eikeland. Det utviklet seg til en betydelig virksomhet, under krigen og etter. NSB hadde behov for mye masse ved anlegget av høybanen på 1950-tallet. I 1956 overtok solabedriften *Norsk Spennbetong* området som NSB hadde brukt. De produserte pæler og dragere til bygninger, broer og kaier. De innførte elementbygging i byggebransjen, og deres anlegg på Foss-Eikeland var den første fabrikk i sitt slag i distriktet. Omsetningen økte raskt. Anlegget ble i 1980 overtatt av Stavanger Spennbetong og blir i dag videreført av bedriften Spenncon (TT 1999:40).

A/S Betong ble stiftet i 1937 og er Rogalands største og eldste entreprenørfirma. Ikke noe entreprenørfirma har satt mer spor etter seg i Sandnes. Det begynte i det små som attåtnæring til gårdbruker Andreas Skårland i Åsedalen. I 1922 kjøpte han sandtaket bak Åse Dreieri av Stavanger Cementvarefabrikk. Han solgte sand, men påtok seg også støperiarbeid rundt om i distriktet og skaffet seg erfaring som entreprenør. Sønnene Alfred, Asbjørn og Thoralf Skårland var sentrale ved etableringen av A/S Betong. Et av de første offentlige oppdragene var Sandnes Rådhus som ble bygd i perioden 1938 til 1942. I oppgangstidene etter krigen fikk AS Betong mange store oppdrag som gjaldt store fabrikkprosjekter (bl.a. for Øglænd), offentlig infrastruktur som damanlegg, bro- og havneanlegg (som Sandnes havn). De vokste til en stor bedrift med flere anlegg og mange ansatte. De begynte med å produsere betongelementene på byggeplassen, men bygde i 1964 en stor betongelementfabrikk i Åsedalen.

Guttorm Skårland, en annen av sønnene til Andreas Skårland, står bak nok en bedrift som vokste seg stor med utgangspunkt i Åsedalen – byggevarerfirmaet Guttorm Skårland AS. I 1959 begynte Guttorm Skårland som agent for salg av sponplater fra AS Orkla Skogindustri. Avtagere var både bygningsbransjen og møbelfabrikkene i Ganddalen. Skårland begynte forsiktig i leide lokaler på Åse Mølle, som firmaet senere overtok. Virksomheten ble etter hvert utvidet til trelast og andre byggevarer og vokste mye. Firmaet ble i 1972 grossist for allslags byggevarer. Gradvis ble området rundt Åse Mølle bygd ut med store lagerhaller, slik at bunnen av Åsedalen, sammen med bl.a. AS Betong ble et sammenhengende fabrikk- og lagerbyggområde.

Skjæveland Cementstøperi A/S ble etablert på gården Skjæveland i 1946. Med utgangspunkt i støpte brønninger, der sildetønner var forskalingsformer, utviklet firmaet seg til å bli en stor aktør innen brønninger, avløpsrør og drenering, til nytte for utviklingen i jordbruket og byveksten etter krigen. Ny stor fabrikk ble bygd på gården 1977 –78 – mellom jernbanen og Vagleskogen.



Åsedalen 1994. (1881.no, Historiske kart)

Industrien flytter fra Åsedalen

I 2008 flyttet AS Betong ut av Åsedalen til ny betongelementfabrikk i Gjesdal. Kommuneplanen for perioden viste store deler av det gamle fabrikkområdet i Åsedalen som rent næringsområde, men dette bildet er nå i ferd med å endre seg. Gjeldende kommuneplan 2019–2035 viser at det gamle området for kjerneindustrien i Åsedalen er i ferd med å omformes til en ny bydel med vekt på bolig og grønnstruktur – et grønt belte langs Storåna som del av Åseparken i Gandsparkene, der en av de gamle fabrikkdammene vil bli gjenskapt.

Sandnes-industrien flytter til Ganddal



Øglænds nye sykkel fabrikk på Kvål, anlagt 1971 – med eget industrispor til jernbanen. Arkitekt var Lars Øglænd. Fotografert av Norsk Fly og Flyfoto AS i 1980. Gårdsbebyggelsen på Kvål, der sjefsgården sto, ses i enden av den smale veien midt i bildet. (Digitalt museum JÆØF0800).



Ullvarens anlegg på Foss-Eikeland i mai 1987. Lars Øglænd var arkitekt og AS Betong entreprenør. (Bildekilde (Kilde HB 1989

På 1980-tallet gjennomgikk Sandnes-industrien store omstillinger. Konkurransen fra et globalt marked presset prisene, og bedriftene var på jakt etter nye områder for å etablere seg og bygge rasjonelt for økt volum i produksjonen. Det de trengte var steder der de kunne prosjektere fabrikker etter moderne prinsipper under tidens mantra om «alt på ett plan», store sammenhengende gulvflater og produksjonslinjer. De gamle industritomtene i sentrum, på Norestraen, selv det relativt nye industriområdet Vågen, var blitt for trangt. Man så seg om etter industritomter både nord og sør for gamle Sandnes. Planleggerne snakket om «Båndbyen», et sammenhengende urbant belte langs kollektivaksene, knyttet sammen med Stavanger.

Sandnes Støperi skaffet seg tomt på Lura alt på 1960-tallet (bygg først i 1976). Block Watne flyttet i 1966 fra Norestraen sørover til nytt anlegg på Øksnevad, langs Ganddal-aksen i «Båndbyen», men like utenfor kommunegrensene, dvs. i Klepp kommune. På slutten av 1960-tallet kom også Foss-Eikeland i offentlighetens søkelys som et område for nyetablering av gammel sandnesindustri. Bedrifter som da var på tale, var Ullvaren og Sandnes Trelast (HB 1989: 150). Men først ute av de store i Ganddal var Øglænd med ny sykkel fabrikk på Kvål i 1971. Ullvaren flyttet først til Foss-Eikeland i 1986, etter en brann i byen, mens Sandnes trelast forble på Norestraen.

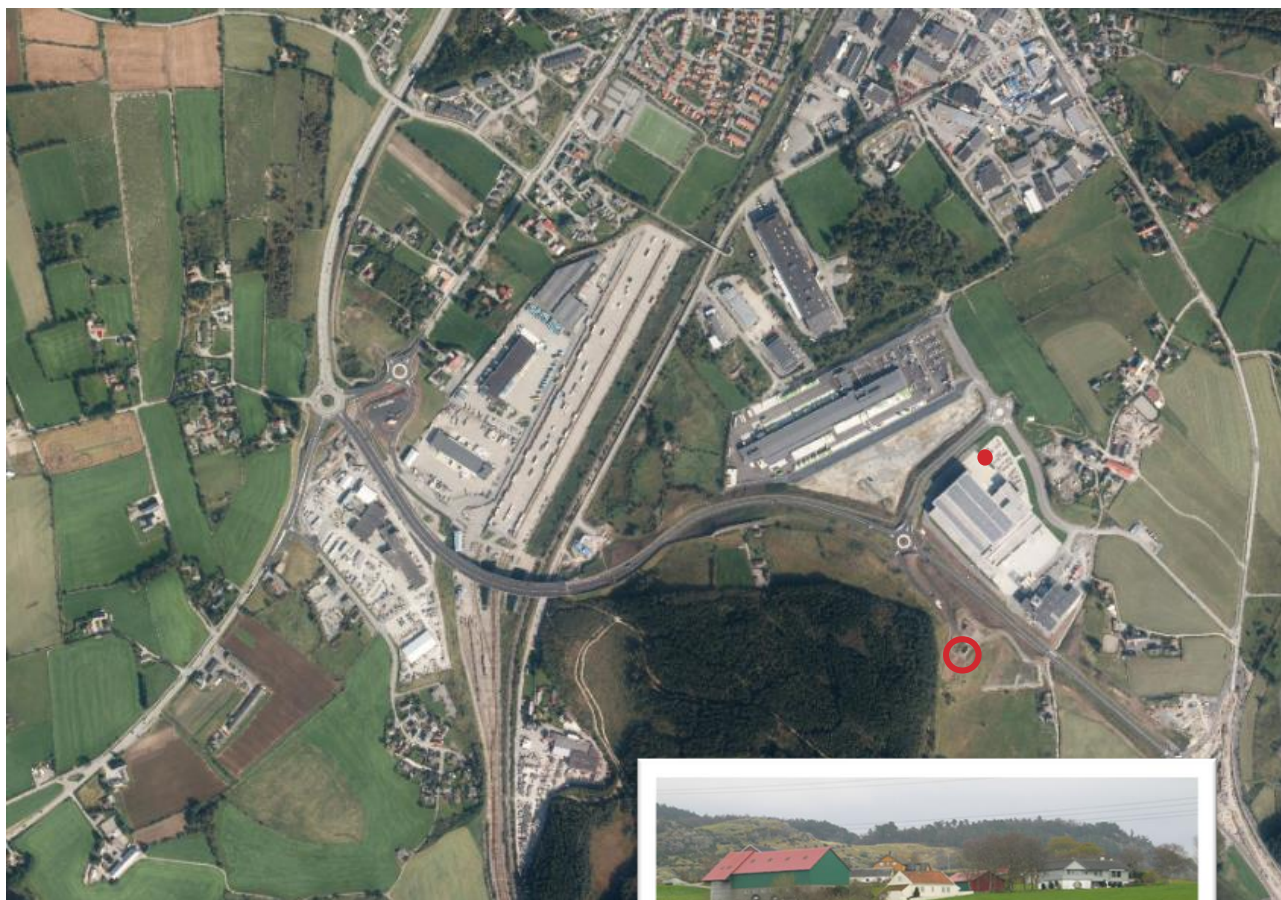
Flyttesjauen avføde en ny situasjon for byen. Hva gjør vi med de store, ledige bygningene, de store tomtene langs fjorden og i Vågen? Et av svarene ble Vågen-utvalget, arkitektkonkurranse og en ny sentrumsbydel i Vågen med vekt på kultur, møteplasser og boliger.

Godsterminalen

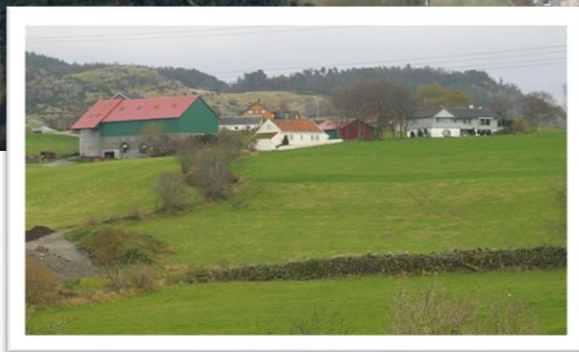
I 1996 vedtok Sandnes kommune kommunedelplan for ny godsterminal i Ganddal. Det var en følge av regionale retningslinjer for videre utbygging i kollektivaksen, Båndbyen. Forslaget var fremmet alt på 1970-tallet (wiki). Under utredningene som fulgte vedtaket kom innsigelser og strid om bl.a. jordvern. Reguleringsplanen ble vedtatt i 2001, byggearbeidet startet i desember 2005 og terminalen åpnet januar 2008. Terminalen erstattet den gamle og trange terminalen på Paradis i Stavanger. Den er landets nest største godsterminal etter Alnabru i Oslo. Den er anlagt på jernbanens vestside, det mest på grunn av Skjæveland.

Med godsterminalen fulgte kommunen opp med nye arealer merket for industri. Generalplanen 1984-95 og 1995-2010 viser store areal satt av til industri på Foss-Eikeland og Kvål, og flere næringsfelt ved den gamle industrien i Åsedalen. Næringsområdene i Åsedalen er forlatt i senere planer, etter nye prinsipper om fortetting av byområder, de er nå vist for bolig, mens Kvål næringsområde er utvidet med Vagle, også mindre områder på Skjæveland er utvidet.

Ganddal har lange industritradisjoner med større bedrifter langs jernbanen, så grunnen var godt beredt. Landskapet ved sandtakene ble tidlig industrialisert. I 1971, godt før de nye Vågen-planene kom opp, hadde sykkelfabrikken til Øglænd flyttet og samlet sin produksjon på Kvål – med eget industrispor tett ved jernbanen rett nord for der godsterminalen kom. Og i andre enden hadde Skjæveland Cementstøperi bygd stort ut i 1977. Ullvaren hadde flyttet sin produksjon til industriområdet Foss-Eikeland i 1986, like ved den gamle stasjonen på Foss-Eikeland.



Ganddal godsterminal 2019.
Innfelt: Jærhuset på Vagle sett fra Jærveien i 2007.
Utbyggingen førte til at huset ble flyttet. Fylt prikk
og åpen ring markerer henholdsvis opprinnelig
plassering og nåværende.



SENTRALE STEDER

Stasjonsbyen



Stasjonsbyen Ganddal fotografert av Widerøe 1950. (ika-w028409)

Krossen er eldre enn jernbanen. Da Kvernlandsveien ble utbygd til kjerrevei tidlig på 1800-tallet oppsto to kryss i området, med den gamle kongeveien i form av Lundegeilen–Hoveveien og med Jæder-Hovedveg fra rundt 1800. Men det ser ikke ut til å ha gitt grunnlag for utvikling av noe bygdesenter. Trolig var Skjæveland et viktigere sted. Knutepunktet Krossen ble forsterket da Jærbanen åpnet med stasjon på Lunde i 1878, og ytterligere med Ålgårdbanen i 1924. Samtidig vokste bosettingen som følge av møbelindustrien og andre virksomheter. Langs veiene kom boligene. Det ble behov for serviceinstitusjoner, handel, skole og forsamlingshus. Den nye bebyggelsen ble trukket til Krossen og veiene inn til Krossen.

Men den første handelen skal ha vært i et hus på Leitet og i et hus på Skjæveland på høyden før nedkjøring til brua. Den første som drev handel nærmere tettstedet var Thomas Aase som hadde krambu i krysset mellom Jærveien og Kvernlandsveien, i et hus kalt Telta. Her var det også telefonsentral.

Lunde Forbruksforening ble konstituert 1909, men endret snart navn til Ganddalens Forbruksforening og Ganddal Samvirkelag fra 1939. Det første huset ble bygd på dognad i Kvernlandsveien like ved stasjonen. For å holde tritt med etterspørselen fra en raskt voksende befolkning, fulgte en rekke utvidelser, med bl.a. bakeri og kraftforlager. Ny butikk ble bygd i 1927 og 1964. I dag er det bare huset fra 1964, der Coop Prix holder til, som står.

Ganddal som «bygningsskommune» – rustet for vekst

Også den første alminnelige bygningsloven av 1845 hadde bestemmelser om at lovens bestemmelser kunne gjøres gjeldende på større samlinger av bygninger på landet, såkalte bygningskommuner.

Allerede i 1878 søkte Høyland herred om å få kunne anvende bygningslovens på territoriet ved Lunde Stasjon (Sak 27 mai 1878). Men de skriver videre: «*Man er enig i at forsaavidt som der ved Stationen skulde blive nogen Bebyggelse, bør denne foregaa efter en forud reguleret Plan, men da der endnu ikke har vist sig Tegn til Bebyggelse, bliver ikke for naaværende de citerede Lovsteder at sig bragte i anvendelse*». Herredet fikk godkjenning på søknaden fra Kongen i januar 1879. (AC 1915 s. 195).

Det var altså ingen klondyke-stemning i Ganddal på tiden for jernbanestasjonens åpning. Ifølge lærer Arnt Øksnevads brev datert 16. august 1896, var det ennå sparsomt med hus ved stasjonen, «... Kun skolehuset og et lidet hus tvers ovenfor forsamlingshuset.» (flaskepost/tidskapsel-brev gjemt i ungdomshuset, se Lions 2017 s.332). Men ved århundreskiftet må det ha tatt av. I 1889 er det skilt ut 13 bruksnummer på Lunde, i 1906 hele 27. Herredsstyret tar opp regulering på nytt i 1913 og i 1926. I 1936 var det en artikkel i Stavanger Aftenblad om at «Strøket rundt Ganddal må få regulering» (Lions 2017 s.370). Matrikelutkastet fra 1950 har 241 bruksnr. på Lunde, 114 på Åse og 30 på Kvål. Ganddal-industrien har satt avtrykk.

Boligfelt

*Lunde*haugen var det første moderne boligfeltet på Ganddal, Det ble godkjent av departementet i 1951. Høyland kommune kjøpte og la ut fem nye boligtomter i 1953 og i 1956 ble ytterligere 16 tomter fordelt. I Lundehaugen hadde NSB tjenesteboliger. Feltet ble bygd ut fra sentrum og østover. Selv om dette feltutbygde boligområdet representerte noe nytt, ser det i eiendomsstruktur ut til å ha tilpasset seg en langt eldre «offentlig» plan – utskiftingsloven av 1821, med teiger i vifteform ut fra fellestunet på toppen. Det var utskifting på Lunde i 1837 og 1855.



Det sentrale området med Lunde fotografert 1937. Lundebruket Bakkane ligger på brinken av morenen. Her er nå barnehage.



Flyfoto over Ganddal sentrum 2015. Gatemønsteret bygger på gamle eiendomsteiger.



Lunde fotografert av Widerøe 1954. (ika-w071026)



Villa Hasselbakken ble trolig bygd som landsted rundt 1880. Da ble en relativt stor eiendom skilt ut fra bruk 5 på Åse og registrert på forretningsmennene Brødrene Haabeth fra Stavanger. De hadde eiendommen til 1918. I 1935 ble hovedhuset solgt til lærerinne Ane Vagle. Hun var religiøst engasjert og drev aktiv møtevirksomhet i det store huset. Da tyskerne okkuperte Ganddal skole under krigen, ble det holdt undervisning i huset. Den dragestilspregede store villaen skiller seg ut i Sandnes-sammenheng.



Villa Hasselbakken nærmest og området mot Jærveien fotografert av Widerøe i 1959. Til landstedet hørte opprinnelig en stor parklignende hage som gikk helt ned til Jærveien. I 1928 ble flere villatomter skilt fra, slik det vises på flyfotoet fra 1959. I dag er området sterkt fortettet, men fremdeles preger markante, store gamle trær omgivelsene ved villaen. (ika-w126360)

FELLESSKAPETS KULTURMINNER

Skolene

Bydelen var blant de første som fikk «fastskole» etter skoleloven av 1860. Det kom skole ved hovedveien på Skjæveland og ved Kvernelandsveien på Kvål i 1861. På Skjæveland først i eget hus i 1868. I 1893 ble de to skolekretsene lagt ned og erstattet med ny felles skole på Lunde. Den ble reist ved Lundegeilen ikke langt fra Krossen. En årsak til dette var at skolestua på Skjæveland da trengte store reparasjoner. Trolig spilte det også inn at det var i stasjonsbyen man forventet videre befolkningsvekst. For å møte befolkningsveksten ble Lunde skole tilbygd i 1927 og 1933 slik at det ble et ganske stort vinkelbygd hus. Etter krigen var den blitt for liten og det ble besluttet å bygge ny skole ved Jærveien, den som fortsatt står. I 1950 skiftet Lunde skole navn til Ganddal skole. Første byggetrinn av nye Ganddal skole er 1954, neste kom i 1960/70 og siste i 2015.



*Lunde skole fotografert før tilbygg.
(Digitalt Museum, JAEHS018.067)*



*Lunde skole fotografert av Google,
Street View 1919.*



*Over: Ganddalen (Lunde) skole fotografert av
Widerøe i 1954 Møbelfabrikken Sola (1936) til
venstre. Legg merke til den kraftige steingarden
til panserringen som avgrenser skolegården og
strekker seg innover. (IKA Widerøesamlingen,
ika-w105981)*

*Til venstre: Ganddal nye skole 1954. Arkitekt var
Gustav Helland. (Digitalt museum VS 1992-045
Stavanger skolemuseum)*

Bedehus-Ganddal

Hans Nielsen Hauge

Ganddal ble tidlig kjent for sitt rike bedehusliv, en kultur som hadde sin historiske forankring i miljøet på Åse Dreieri. Men trolig har den sterke folkelig-religiøse bevegelsen røtter langt bakenfor snekkeribedriftstida, til *Hans Nielsen Hauge*-bevegelsen rundt 1800. Ganddal er særlig knyttet til Huges besøk i Rogaland i 1804 som skulle bli sjelsettende for predikanten selv og for vennene. I februar det året inviterte haugianerne til møte hos Nils Aase på Åse med Hauge som taler. Til dette møtet skal også presten W. Brown på Høyland ha vært invitert. Etter tradisjonen skal Brown på møtet ha vært svært positiv til Hauge, men i et brev til kanselliet i København støtter han beskyldningene om vranglære og bidrar til Huges arrestasjon på Eiker høsten 1804. (OA 1954:211). Et helt annet utfall av Huges Rogaland-tur, som er tillagt Åse-møtet i 1804, gjelder Sandnes Teglverk. Tjøl Larsen Søyland, senere legendarisk leder av Gamlaverket gjennom mange år, skal ha vært på det samme møte. Man regner med at Hauge fikk høre om problemene til Sandnes Teglverk, og at det var han som inspirerte og/eller hjalp vennene til å overta driften av verket i 1807 – og slik bidro til å snu utviklingen og legge en viktig grunnsten i Sandnes sin industrihistorie.

Nils Åse, som var vert for møtet, eide bruket som siden fikk bruk nr. 5 på Åse (Lions 2017:46). Han skal ha hatt en stue som var stor nok. I 1804 sto huset trolig i klyngetunet på Tuftehagen – da det var utskifting på Åse først i 1826 og 1836. Huset ble mest trolig ble flyttet i den forbindelse. Det ble satt opp på Hauelandsmarka, men står ikke i dag.



Krossen ca. 1935. Den første bygningen til Ebeneser ligger til Lundegeilen med to overbygde innganger mot veien. Straks over jernbanen ligger Ungdomshuset fra 1896 og bak det igjen Lunde forbruksforening (1909) sine bygninger. Det store huset med ark i krysset ble bygd i 1913 som forretningsgård med mange funksjoner.

Kinamisjonen (1904) bygde det første *Ebeneser* i 1908. Peder Løvås på Aase Dreieri gav byggelån. Huset brant i 1944, men på grunn av byggevarerestriksjonene etter krigen ble nytt forsamlingshus ikke oppført før i 1947. Det fikk mange byggetrinn.

Salem ble bygd i 1925 av en gruppe med møbelfolk og bønder knyttet til Lunde Indremisjon (1923). Deres tomt var ved Jærveien. Huset ble leid ut til 16 ukers fortsettelsesskole. I 1961 flyttet de inn i et nytt Salem-hus like i nærheten, og det gamle ble revet. Salem ble brukt som offisielt gudstjenestested etter at Gand menighet var etablert, fram til Gand kirke åpnet i 1978.

Ganddal Kvinnelag for Det Norske Misjonsselskap ble stiftet i 1876 av Skjæveland Kvinneforening. For det bedehuslivet vi møter i Ganddal senere på 1800- og 1900-tallet var grunnleggeren av Aase Dreieri i 1884, Peder O. Løvaas (alias Per Løvaas, Per Krobar), en særlig drivkraft. Ganddalens Kinasmisjon ble stiftet hjemme hos ham i 1904.

Ebeneser og *Salem* var samlingsstedene til de to store bedehusbevegelsene som var knyttet til møbelindustriens folk. Folket på bedehuset *Bethesta* ble kalt «De frie venene» og sto nærmere pinsevennene. De var mest aktive på 1920-30-tallet. Deres hus har blitt demontert og flytta til Klepp.



*Salem ved Jærveien og den nye skolen bak.
(Widerøe 1957, ika-w105980)*



*Bethesta inneklemt mellom bygningene på Ganddal
Møbelfabrikk. (Widerøe 1954, ika-w071019)*

Andre møteplasser



Krossen i 1954. Den gamle stasjonen nærmest. Deler av parken bærer tydelig preg av lek. På den andre siden av Kvernelandveien ligger Ungdomshuset og Ganddal (Lunde) Forbruksforenings hus. Første utbyggingstrinn av Ebenesers nye moderne lokale med flatt tak ses over jernbanen. Det store huset med ark i krysset nærmest jernbanen ble bygd i 1913, fra 1924 kjent som forretningen til Egeland & Grødeland. (Widerøe, ika-w070301)

Området ved den gamle Høiland stasjon (Ganddal fra 1921) ble et naturlig sentrum og møtested i stasjonsbyen. Foruten stasjonen var her festplass, forsamlingshus og her holdt til Ganddal Forbruksforeningen til.

Den nystiftede Søndre Ganddalen Ungdomsforening bygde sitt forsamlingshus like ved stasjonen i 1896. Laget var del av Rogaland Ungdomslag som var blitt stiftet på et stevne i Stavanger i 1895. Arnt Øksnevad, lærer på Lunde nye skole, var sentral i stiftingen av begge. Rogaland Ungdomslag hørte til den frilynte ungdomslagbevegelsen. Den var ideologisk knyttet til venstrenasjonalismen i unionsstriden og hadde

sterke bånd til grundtvigianismen og folkehøyskolebevegelsen. De så på seg selv som framskrittssvennlige og tolerante i tolkning av religiøse spørsmål, og de var for dans og lek. De representerte en motpol til de kristelige ungdoms- og misjonslagene. Ganddal Ungdomslag meldte seg ut av Rogaland Ungdomslag alt i 1898, samme år som Arnt Øksnevad flyttet til Bergen. Ungdomshuset ble Ganddals storstue i mange år, brukt til møtevirksomheter av ulike typer foreninger, offentlige markeringer, dans, revyer og kinoframvisning. (Lions 2017:332). Bedehuskulturen og historien om Ungdomshuset vitner om et vitalt og variert sosialt foreningsliv på Ganddal, som sammenfaller med Ganddal-industriens blomstringstid.

Forbruksforeningen (Ganddal Samvirkelag fra 1939) bygde like ved ungdomshuset i 1909. (Se Arnt Gramstads «flaskepost- /tidskapselbrev» fra 1896 (Lions 2017:332). Deler av jernbaneparken nærmest Kvernelandsveien og Ungdomshuset ble stasjonsbyens festplass. Her ble det feiret 17. mai og sparket fotball, satt opp karusell og lekeapparater. Mellom Ungdomshuset og Storåna var det i tillegg krocketbane. Stasjonsbygningen ble revet i perioden 1973 til 1999 (etter flyfoto). Ungdomshuset ble revet i 1976. Det er heller ingen spor etter samvirkelagets opprinnelige bygninger, men Coops nye butikk fra 1964 står. Festplassen er ubebygget. Den er et kulturminne sterkt knyttet til fellesskapets historie og verneverdi og rehabilitering bør vurderes.



Ganddal sentrum rundt 1935. Stasjonen, stasjonsparken og Ungdomshuset nærmest jernbanen. Deretter hitover langs Kvernelandsveien ligger bygningene til Forbruksforeningen- Det høye huset nærmest er Handeland Møbelfabrikk fra 1919. Øst i husklyngen ved Krossen, med gavlen mot oss, ligger Ebeneser. Midt i bildet, ved Steinbru, tar Dammanestien langs sørsida av Storåna av mot Åse Dreieri. Det store vinkelbygde huset er Ganddal Møbelfabrikk fra 1919 i tidlig utbyggingsfase, med Bethesta bak. (IKA Widerøesamlingen, ca. 1935. ika-w004028)

Gandsparkene

Ganddalen var fra andre del av 1800-tallet kjent for sine planteskoler og gartneridrift. Det gjaldt særlig Sandves del av dalen, og begynte med Statens skogplanteskole på Sandved (1867–1932), som etter hvert ble utvidet med tilstøtende arealer fra Austrått og Brualand. I 1887 kom Sandved Planteskole og senere Sandved Havebrugsskole (1896–1927). – som ble den største på gartneropplæring i landet. Til miljøet hørte også Grudes Planteskole og Ganddalens Planteskole (1920–1938). Dette skapte en landsledende hagebrukskultur, som fortsatt kan spores i flere offentlige og private hageanlegg i Sandnes.

Etter at statens skogplanteskole ble nedlagt i 1932 fikk Høyland kommunen leie deler av eiendommen på Sandved under forutsetning av bruk som offentlig park. På 1950-tallet fremmet herredsgartner i Høyland Brynjulf Mugås ideen om *Gand naturpark*, et sammenhengende grønt belte fra Stokkalandsvatnet, langs Storåna til Brualand. Han mente at et parkdrag langs Storåna ville kunne skape en grønn lunge i byen slik andre europeiske byer hadde (FH 2018:96). Han hadde planer om arboretum, rosarium, restaurant og friluftscene. Flyfoto fra ca. 1935 viser at ganske tidlig har det kommet en sti langs vassdraget fra Krossen til Åsedalen, trolig helt til Åse Mølle. Den ble kalt «Dammanestien og gikk på de gamle dammurene. Murene under bevarte partier av stien er i dag de eneste minnene etter de gamle industridammene.

I 1959 fikk kommunen kjøpe området til statens planteskole av staten og utlyste i 1962 en arkitektkonkurranse om parkanlegg. Arbeidet med den store naturparken smeltet etter hvert sammen med tidens nye vekt på miljø og naturvern. Stokkalandsvatnet ble i 1996 fredet som fuglefredningsområde. Området rundt ble i kommuneplanen 1996–2010 vist som «Friområder i tettbebyggelse». Etter en god del arbeid med rensing av kloakk og sedimenter har kommunen etter hvert opparbeidet et sammenhengende parkbelte langs Storåna. Det går i dag under samlebegrepet Gandsparkene, som består av mange delparker med navn etter de opprinnelige gårdene langs elvedalen. For Ganddal bydel gjelder det Stokkeland, Lunde, Åse, og Sørbø.

Storsamfunnet bruker Ganddal

Flere viktige nasjonale/regionale institusjoner (enn jernbanen) har holdt/holder hus i bydelen.

Statens skoger innlemmet Vagleheia og utmark fra Foss-Eikeland i plantefeltet Høylandskomplekset i henholdsvis 1883 og 1895.

Vaglemoen var i bruk som fast ekserserplass fra 1860-årene til og med 1870. Etter den tid var den i bruk til repetisjonsøvelser og på utmarsjer fra Madlaleiren. Vaglemoen er slettene ned mot Figgjo ved Orstad bru.

Det skal også ha vært ekserserplass/teltdepot der Kvernelandsveien møter Jærveien. Stedsnavnet *Telta* og *Teltabakken* på øverste del av Kvernelandsveien er et minne etter det..

Vagleleiren ble bygd av Sivilforsvaret som Jæren fjernhjelpelir og tatt i bruk i 1953, som en av 14 fjernhjelpelire i landet. Den ligger også nede ved Figgjo, vest for Vaglemoen.

Rogaland radio på Skjæveland var en av verdens største og mest avanserte kortbølgestasjoner for maritim telefon- og telegramtrafikk. Mottakerstasjonen ble tatt i bruk 1960 og formelt åpnet i 1961 og nedlagt 2004. Anlegget består av et radiobygg og 30 tremaster i formasjon. Inngår i Telenors landsverneplan.

Vagleleiren og Skjæveland Radio er med i Kulturminneregisteret.



Vaglemoen 1934. Moen lå på slettene på den andre siden av Figgjo. Her ser vi også Orstad gamle bru. I dag er det bare brukar igjen. (Digitalt museum NVE.UNV_n_XVI_042)

2. VERDENSKRIG



Utsnitt av kart over Festung Stavanger, datert 20. april 1945. Utarbeidet av tyskerne. (Tilgjengelig på statsarkivet i Stavanger.)

Ålgårdbanen ble utsatt for harde kamper under den tyske invasjonen i april 1940. Det ble skader på spor og bygninger. Etter et par ukers avbrudd kommer trafikken i gang igjen.

Ganddal og bydelens kommunikasjonslinjer var viktige for okkupasjonsmakten. Her gikk sørgrensen for deres «Festung Stavanger», en forsvarslinje som de fra 1942 gav høy prioritet. For å beskytte Festung Stavanger mot angrep fra sør ble det bygd en pansersperring ved den sørlige grensen av festningsverket.

Pansersperringen, som tyskerne startet å bygge i 1942, er et eksempel på den store innsatsen tyskerne la ned i å sikre seg kontroll over Stavangerhalvøya og det nye festningsverket som ble bygget her. Mens Festung Stavanger var avgrenset av sjøen i andre retninger, lå grensen mot sør på flatt jordbruksland. Her var det fare for både luftangrep og angrep med bakkestyrker. Tyskerne bygget flere støttepunkt langs denne forsvarslinjen mot sør, helt fra Høyland til Vigdel. I tillegg til dette skulle hele strekningen bli beskyttet av en pansersperring, som skulle være en hindring for stridsvogner på vei mot Stavangerhalvøya. Pansersperringen gikk helt fra Stokkalandsvatnet på Ganddal til Vigdel. Her lå deler av sperringen i mange lag for å øke styrken. I tillegg til dette ble det bygget en lignende pansersperring på Høyland, ved veien mot Ålgård. Sammen med støttepunktene, skulle pansermuren sikre et bedre forsvar mot sør, uten at soldater måtte være til stede langs hele strekningen

I Ganddal, bygget tyskerne opp et kraftig støttepunkt. Grensene for støttepunktet utbredte seg fra Lundeaugen i øst til øvre Åse i vest. Innenfor støttepunktet var det utplassert 83 tyskere i slutten av krigen, og av disse var det én offiser. Området var inngjerdet i piggtrådgjerder. Støttepunktet, skulle som de andre støttepunktene langs sørgrensen av festningsverket, holde tilbake et angrep helt til det kom flere forsterkninger. Dette støttepunktet hadde også som funksjon å kontrollere transportårene som gikk

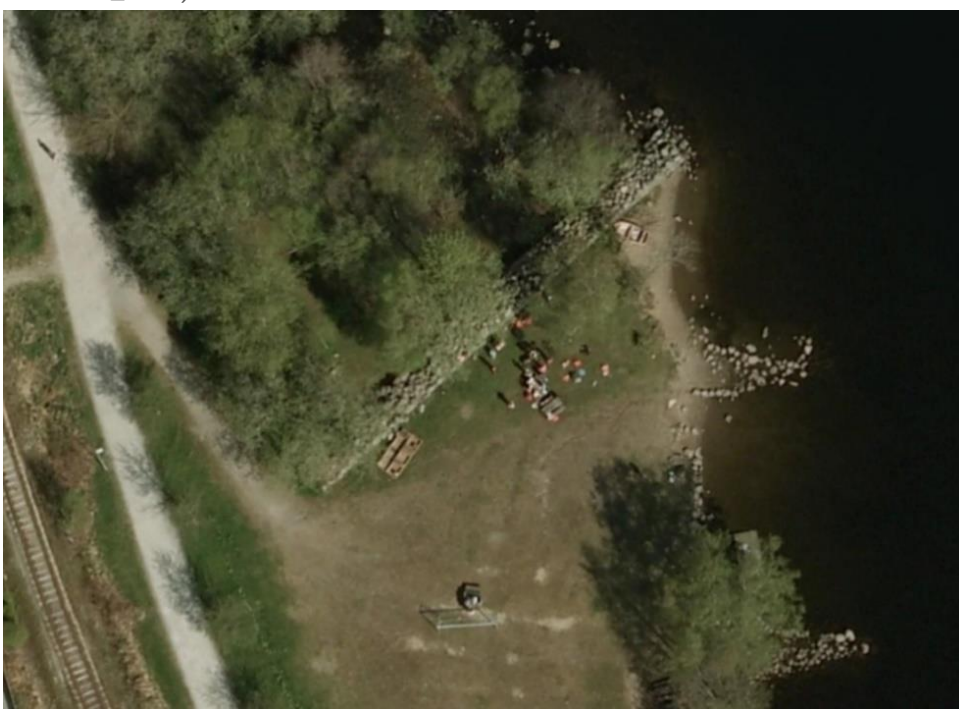
gjennom støttepunktet. Både jernbanen og bilveien fra sør krysset pansermurene her, og gikk tvers gjennom støttepunktet. Dette må ha vært en omfattende og viktig oppgave for de som var utplassert på Ganddal.

På tyske kart fra 1945 er det markert 15 permanente forsvarsbygg i dette støttepunktet, som eksisterte på tidspunktet kartet ble tegnet. På grunn av mye bebyggelse som er kommet til siden krigen, er nesten alle disse borte. Det vi har tilgjengelig i dag er deler av pansermuren og en bunker. Minst én bunker er nedgravd. De andre bunkerne ligger enten nedgravd under bebyggelsen eller er fjernet. Det er registrert 12 objekter fra 2. verdenskrig i Ganddal i Kulturminneregisteret.

Sommeren 1942 ble Lunde skole, Salem og Ebeneser rekvirert av tyskerne. Den varte krigen ut. Begge bedehusflokkene holdt da møter i tilfluktsrommet på Åse Dreier og i private hjem.



Pansersperringen ved Stokkalandsvatnet fotografert av Widerøe i 1954. (IKA Widerøesamlingen, ika-w071028_1954)



«Tyskergarden»
markerer badestrand
2011.

KULTURMILJØER I GANDDAL

Ganddal sentrum, Krossen

Tettstedet vokste fram i krysset mellom gamle veier og jernbanen. Men selv om stasjonen kom i 1878 tok det tid før stasjonsbyen viste seg. Utbyggingen synes å ha begynt nærmere århundreskiftet. I 1893 ble skolen flyttet til Lundegeilen. Tettstedsveksten tok fart i 10-årene etter 1900. Møbelindustrien og andre virksomheter trengte folk. Elektrisiteten gjorde etter 1919 bedriftene uavhengig av kraft fra Storåna. Ved Krossen kom et mangesidig miljø med forretninger, småindustri og hus for fellesfunksjoner som forsamlingslokaler og kafeer. Boliger og virksomheter blandet. I dag skiller store Ebeneser se ut, som representant for bedehuskulturen på Ganddal. Boligtomtene kom langs «innfartsveiene», her var flere å bygge langs. Små enkle trevillaer i sveitserstil og ulike kombinasjoner av jugendstil og nyklassisisme. Tross vekslende autentisitet er det lett å knytte byggeperiode til de fleste. Opprinnelig var boligbebyggelsen romslig, med store hager. Hagene er nå fortettet, men de eldre husene binder likevel bebyggelsen i tettstedet historisk sammen slik at fortellingen om stedet kommer godt fram.



Kvernelandsveien mot Krossen.



Ebeneser er ført opp etter at den første trebygningen brant i 1944. Nytt hus var ferdig i 1949, tegnet av Sverre Brantsberg Dahl. Hjørnegårdene i bildet til høyre er bygd sist på 1920-tallet. De har huset mange ulike funksjoner. Her har det vært skomaker, ulike forretninger, kafé og postkontor.



Lundegeilen inn mot Krossen



Boligbebyggelse på vestsida av Kvernelandsveien er fortettet i hagene, men den eldre bebyggelsen gir fortsatt karakter og historisk identitet til bybildet.



Ganddalen nye stasjonsbygning etter flyttingen i 1935



Foto: Eldem, Olav Lorck

Norsk jernbanemuseum

Vagleleiren

I 1937 ble nye regler for sivilt luftvern i Norge vedtatt. Den spanske borgerkrigen var utløsende faktor. Landet ble inndelt i luftvernkretser. Hver krets fikk en sjef for tjenestegrenene: brann, sanitet, varsling og samband. Tallet på kretser økte stadig. Jæren fjernhjelpsleir, Vagleleiren, ble etablert omtrent samtidig med 13 andre fjernhjelpsleirer rundt i Norge. De første grunnarbeidene startet i 1951 og i 1953 ble leiren tatt i bruk. Vagleleiren er oppført etter typetegninger, etter samme mal som flere andre leirer i landet. Leirplanen, uteområde og bygningsmassen har høy grad av opprinnelighet. Leiren har stor regional kulturhistorisk verdi som et svært godt bevart kulturmiljø fra den kalde krigen. Riksantikvaren har gitt et tilsvarende anlegg i Møre- og Romsdal fredningsstatus (Forsvarets landsverneplan).



Vagleleiren fotografert av Widerøe 1954. (Nasjonalbibliotekets bildearkiv)



Vagleleiren fotografert 2014.

Rogaland Radio

Rogaland Radio 1960–2004. En av verdens største og mest avanserte kortbølgestasjoner for maritim telefon- og telegramtrafikk. Anlegget består av et radiobygg og 30 tremaster i formasjon. Inngår i Telenors landsverneplan



Foto: Ukjent

Telemuseet

Hovedbygningen i mottakerstasjonen for Rogaland kystradiostasjon, formelt åpnet i oktober 1961. Mottakerstasjonen for Rogaland radio var en kystradiostasjon for radiokommunikasjon på kortbølge med skip på global basis og lokalt for Nordsjøen med telefoni, telegrafi og radioteleks. Stasjonen ble primært bygd til avløsning for Bergen radios kortbølgeavdeling og tillagt Stavanger radios kystradio. Rogaland radio var en av verdens største og mest avanserte kortbølgestasjoner for maritim telefon- og telegramtrafikk.

Huset er bygd i "moderne stil", og er godt bevart, spesielt foajeen. I 1981 fikk huset påbygd kontorfløy mot sørvest til utvidelse av kystradiotjenesten og maritimt radiosenter. Rogaland radio ble planlagt med mottakerstasjon på Skjæveland i Sandnes og sendestasjon i Vigreskogen på Nærbø. Mottakerstasjonen ble tatt i bruk 1960 og hele anlegget formelt åpnet i 1961. Den overtok da for Bergen radio som nasjonalt senter for kortbølgekommunikasjon med skip på alle hav, åpen døgnet rundt 365 dager i året. Skreddersydd for formålet var den da verdens mest avanserte kortbølgeradiostasjon, med fritt valgbare retningsantennor horisonten rundt, både for mottakere og sendere.

Så vel bygningenes arkitektur som antennemastene har vært landemerker på Jæren siden de ble reist. Stasjonen skulle primært betjene den norske handelsflåten som på denne tid var verdens 3. største, men ble som den effektive trafikkmaskinen den var, raskt en av verdens største i sitt slag. Den var både på teknikk og trafikkavvikling et forbilde for tilsvarende stasjoner verden over og fikk derfor ofte besøk av delegasjoner fra land i den vestlige verden. Den ble en stor arbeidsgiver og nådde toppen i begynnelsen av 1980-årene med 183 årsverk.

Med innføringen av ny teknologi som satellittkommunikasjon og mobiltelefoni fra 1981 ble trafikken over stasjonen etter hvert redusert. Mottakerstasjonen på Skjæveland ble nedlagt i 2004 og bygget senere solgt. Radio Rogaland med mottakerstasjon på Skjæveland, sendestasjon i Vigreskogen og master ble vernet.

Ålgårdbanen

Sidebane til Jærbanen mellom Ålgård og Ganddal. Bygd 1921–24 som et sysselsettingstiltak mot arbeidsledigheten, men planlagt siden 1894. Knyttet til industrien på Ålgård og Figgjo. Originale ekspedisjonsbygninger er bevart på Figgjo og Ganddal. Foss-Eikelands stasjonbygning er flyttet til Figgjo. Persontrafikk nedlagt i 1955, godstrafikk 1988. Museumsaktiviteter i dag, men gjenåpning av vanlig drift er stadig et emne i offentlig ordskifte. Ålgårdbanen er en av de større, bevarte historiefortellende strukturer i Sandnes, med høy kunnskapsverdi knyttet til samferdselshistorie og ikke minst Sandnes industrihistorie.



Skolekart for Rogaland fra 1927. Målestokk 1:150 000. Karttegnere er H. K. Hertzberg, A. Printz, N. Sire. og kaptein T. Øyen. Stiplet svart linje viser Ålgårdbanen. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#).)

Industriveksten på Ålgård i siste del av 1800-tallet fremmet ønske om jernbane med forbindelse til Jærbanen. Gjesdal kommune satt ned den første jernbanekomiteen i 1894. I 1910 kom staten ved NSB med i en bredere sammensatt komite. Strekingen gjaldt Ganddal–Ålgård. I 1919 ønsket Arbeidsdepartementet å se linjen i sammenheng med stambane Stavanger–Oslo. I 1920 ble oppstart av Ålgårdbanen sett som et sysselsettingstiltak mot arbeidsledigheten. Banen ble vedtatt 5. juli 1921 og det første spadestikk ble tatt i desember. Banen ble bygd etter høyeste standard som en framtidig parsell av den planlagte Sørlandsbanen. Ålgårdbanen ble åpnet desember 1924 med stasjon på Ålgård og stoppesteder på Figgjo, Bråstein og Foss-Eikeland. Bråstein var tilknyttet omlandet ved Gamle Åslandsvei (Møgedalsveien), Foss-Eikeland ved Kvernelandsveiens da nye trasé og bru over Figgjo. Holdeplass for Figgjo fabrikker kom i 1933, ved Figgjo Fajanse i 1952. Ganddal stasjon ble flyttet i 1935 slik at innkjøringen til banen ble liggende ved stasjonen.

Ved Foss-Eikeland skjærer Figgjo gjennom en stor morene. Under arbeidet med Ålgårdbanen eksproprietet NSB et grustak her til bruk for anlegget av banen. Det utviklet seg til en betydelig virksomhet, ikke bare for jernbaneanlegg. Med bakgrunn i grusforekomstene ble firmaet Norsk Spennbetong etablert med fabrikk på Ganddal i 1956, Norsk Spennbetong var blant de første i landet som produserte for elementbygging. Indirekte la jernbanens grustak grunnen for at Foss-Eikeland utviklet seg til at et av Sandnes store industriområder. Alt fra 1967 hadde Ullvaren sikret seg tomt for å kunne flytte produksjonen ut av byen til Foss-Eikeland, noe som skjedde i 1986.

Ekspedisjonsbygninger i nyklassisistisk stil er bevart på Figgjo og Foss-Eikeland, på Ganddal i overgangen nyklassisme og funksjonalisme. I 1953 ble planene om en indre stambane der Ålgårdbanen inngikk oppgitt. Persontrafikk nedlagt i 1955, godstrafikk 1988 – med unntak for godstog mellom Foss-Eikeland og Ganddal fram til 2001. Figgjo stoppested var ubetjent fra 1961. Foreningen Ålgårdbanens Venner ble dannet i 2004. Ålgårdbanens venner har etablert et lite jernbanemuseum i ekspedisjonsbygningen på Figgjo.

2018 kom det til enighet mellom Sandnes kommune, NSB og Statens vegvesen om å flytte ekspedisjonsbygningen på Foss-Eikeland til stoppestedet på Figgjo, som del av et jernbanehistorisk miljø. Ålgårdbanens venner sto for flyttingen sommeren 2018. Ved å ta vare på og kopiere gamle detaljer er den i ferd med å gjenreises i tilnærmet opprinnelig skikk. Det er planen å bruke huset som kjøkken, WC/bad og møtelokale, funksjoner som mangler ved Figgjo stasjon i dag.

Siden 1996 har det vært mulig å leie dresin fra Figgjo stasjon til Ålgård. Ålgårdbanen har høy kunnskapsverdi knyttet til samferdselshistorie og ikke minst Sandnes og regionens industrihistorie. Den er av de større, bevarte historiefortellende strukturer i Sandnes. Den binder sammen industrihistorien på Ålgård, Figgjo og Ganddal, og gir mulighet til å oppleve kulturminner og landskap i sammenheng. Den utgjør et kulturmiljø med høy opplevelsesverdi.



Ålgårdbanen runder byggefeltet Lundehaugen. De store lyse gårdene innover og til høyre for jernbanelinja er – først Ganddal Forbruksforening og lenger inn Handeland Møbelfabriks nybygg etter en brann i 1954. Deler av den nye fabrikk ble også brukt til utleie av frysebokser og til selskapslokale for lag og foreninger. (Widerøe 1959. ika-w126351)

REGISTRERINGSOVERSIKT – NØKKELTALL

Tallene og tabellene i denne rapporten er under oppdatering. År for grunnlaget er opplyst ved hver tabell. Selv om den statistiske oversikten ikke er helt ajourført, gir tallene nyttig oversikt over kulturarvens mangfold og trender i utviklingen.

I 2020 er det registrert 72 kulturminner med verdi i bydelen.

Kulturminner fordelt på kategorier

Kategorier kulturminner	Står	Der av nyregistrert	Tapt	I alt	Tidligere registrert	Tap av tidl.reg.
Bygning	50	32	27	77	45	60 %
Andre typer minner	25	22	3	28	6	50 %
Grøntanlegg	4	1	5	9	8	63 %
Ruin	1	0	1	2	2	50 %
Samlet	80	55	36	116	61	59 %

Tallgrunnlag des. 2021. Oversikt over kulturminner i bydelen fra Kulturminneregisteret. «Tidligere registrert» omfatter SEFRAK-registreringen på 1980-tallet og tilleggsregistreringer under senere verneplanarbeid. «Tidligere registrert» er grunnlaget for andelen tap i %. Tapene indikerer en trend. Tilleggsregistreringer for denne kulturminneplanen (2020–2035) er holdt utenom og vises under «Der av nyregistrert».

Det samlede antall kulturminner med verdi i Kulturminneregisteret for bydelen I 2021 er . Sett ut fra bestanden som er vurdert i tidligere kulturvernplaner og SEFRAK-registreringen fra 1980-tallet utgjør samlet tap 59 %. Det ligger i det høyeste sjiktet for kommunen (Sandnes og tidl. Forsand) der gjennomsnittet er 31 %. De fleste tapene gjelder hus.

Ganddal ligger i «prioritert utbyggingsakse langs hovedferdselsårer» og har siden 1960 vært under konstant foretting. Det ligger bak de høye tapstallene for registrerte kulturminner i bydelen. Av de gamle gårdene er det kun Skjæveland som i dag har bevart sammenhengende, åpent jordbrukslandskap. Spor av eldre gårdsbebyggelse finnes enkelte steder som lommer i tettbebyggelsen. Etter Åse Dreieri står kun portalen, flyttet til Jærveien. Utviklingen har også etterlatt få synlige spor etter den rike møbelindustrien og andre virksomheter midt på 1900-tallet, men noen eksempler finnes.

KILDER

Aurenes, Ola. 1954. *Høyland gards- og ættesoge. Gjennom 400 år*. Stavanger 1954. [Høyland gards- og ættesoge gjennom 400 år : 1500-1900](#)

Bjerke, Thor mfl. *Banedata 1994*. Norsk jernbaneklubb, Forskningsgruppen 1994. Oslo.

Broe, Unni og Skogstad, Solrun. *Kulturminner i Sandnes. Rapport fra SEFRAK-registreringen. Sandnes kommune 1988*.

Bruleite, Helleik 1989, *Ullvaren : Vekst på Vågen i 100 år* : Sandnes Uldvarefabrik A.S. 1888-1988. [Ullvaren : vekst på Vågen i 100 år : Sandnes uldvarefabrik A.S. 1888-1988](#)

Eggebø, A. 1996. *Slik bygde dei byen : Historisk ABC om næringsliv og samferdsel i Sandnes* [Slik bygde dei byen : historisk ABC om næringsliv og samferdsel i Sandnes](#)

Ganddal Bydelsfolder. Sandnes kommune

Hestholm, Fredrik. 2015. *Krigsminner i Sandnes kommune*. Rapport for byantikvaren i Sandnes 2015.

Hestholm, Fredrik. *Ferdselsårer i Sandnes kommune*. Rapport for byantikvaren i Sandnes 2017.

Hestholm, Fredrik. 2018. *Historier om Storåna. En studie av relasjonene mellom Storånavassdraget og samfunnet på 1900-tallet*. Masteroppgave ved Universitetet i Stavanger, vårsemesteret 2018.

Jakobsen, Tollak. «Han Nielsen Hauge i Rogaland». *Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 10, 2007*.

Jonasen. J. Schanche. 1972. *Høyland gjennom 100 år*. Sandnes. 1972. [Høyland gjennom 100 år : fra bygdesamfunn til storkommune](#).

Jordskifteverket. Jordskiftekart for Lunde inn- og utmark, 1860. Skjæveland inn- og utmark 1902. Sandnes kommune. Eiendommer med jordskiftesaker i SANDNES kommune: (domstol.no)

Landsnes, L.A., 1932. *Samvirkebevegelsen i Rogaland*. Stavanger: Boye & Hinnas boktrykkeri. [Samvirkebevegelsen i Rogaland](#)

Lapin, Ernst og Berge, Egil. «Skolebygg i Sandnes». *Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 18*, 2015, s. 19.

Lavold, Oddvar. 2002. *Ganddal. Møbler i 100 år*. Fra en jordbruksbygd til et senter for norsk møbelproduksjon i perioden 1880–1908. Sandnes 2002.

Lund, Hannestad, Skard, Strømme og Hareklett. 1935. *Gartnernæringen i Norge*. Norsk Gartnerforening, Selskabet havedyrkningens venner. 1935. [Gartnernæringen i Norge. 1 : Det norske gartneri og salgshagebruks utvikling gjennom tidene til idag](#).

Møbelprodusentenes landsforening. 1959. Til 50-års jubileet i Møbelprodusentenes landsforening : 1909-1959. [Til 50-års jubileet i Møbelprodusentenes landsforening : 1909-1959](#)

Norges bebyggelse 1957. Herredsbindet for Rogaland søndre del.

Linons Clubb Sandnes/Ganddal 2012. *Foto fra Ganddal: Slekt og familier, gårder og hus før 1940*.

Linons Clubb Sandnes/Ganddal 2015. *Foto fra Ganddal: Bygda, slekt og familier*.

Linons Clubb Sandnes/Ganddal 2017. *Foto fra Ganddal*. Fra klyngetun til bygd. Næring og samfunn, lag og foreninger fram til 1965.

Losnegård, Gaute; Allkunne: Noregs Ungdomslag i Store norske leksikon på snl.no. Hentet 18. oktober 2021 fra https://snl.no/Noregs_Ungdomslag

Rogaland Ungdomslag 1955. [Rogaland ungdomslag 1895-1955](#)

Skjæveland cementstøperi, 50 år med sement og betong : Skjæveland cementstøperi 1946-1996. 1996

Thime, Torkel. 1999. *Banelangs: Ålgårdbanen gjennom 75 år* Statsarkivet i Stavanger 1999

Statens vegvesen. 2002 - Vegvalg : nasjonal verneplan : veger, bruer, vegrelaterte kulturminner (nb.no).

Stokka, Trygve. *Årbok for Jæren og Dalane*. «Den gamle kongeveien over Jæren». s. 109 . 1953

Undheim, Børge. 1971 *Skolesoge i Sandnes fram til 1970*. [Skolesoge i Sandnes fram til 1970](#)

Interkommunalt arkiv Rogaland IKS (IKA Rogaland), Widerøesamlingen. [Kontakt oss | IKA Rogaland](#)

Digitalt arkiv [Skanna materiale: IKAR, Høyland kommune - Formannskapet, Aa/L0002: Møtebok, 1868-1883, s. 134a - Skanna arkiver - Arkivverket \(digitalarkivet.no\)](#)

Brukslenke for sidevisning: <https://www.digitalarkivet.no/ed60032741000272>.

SEFRAK-registreringen i Sandnes, 1979–1984.

<https://digitaltmuseum.no/>

<http://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri>.

https://www.nb.no/nbsok/advanced_search. Foto.

<https://kart.1881.no>. Historiske kart.

<http://aalgaardbanens-venner.com/historien/>.

Kart forside: Rektangelkart 6B Jæderen 1902 ([Mitt kart | Kartverket.no](#)).