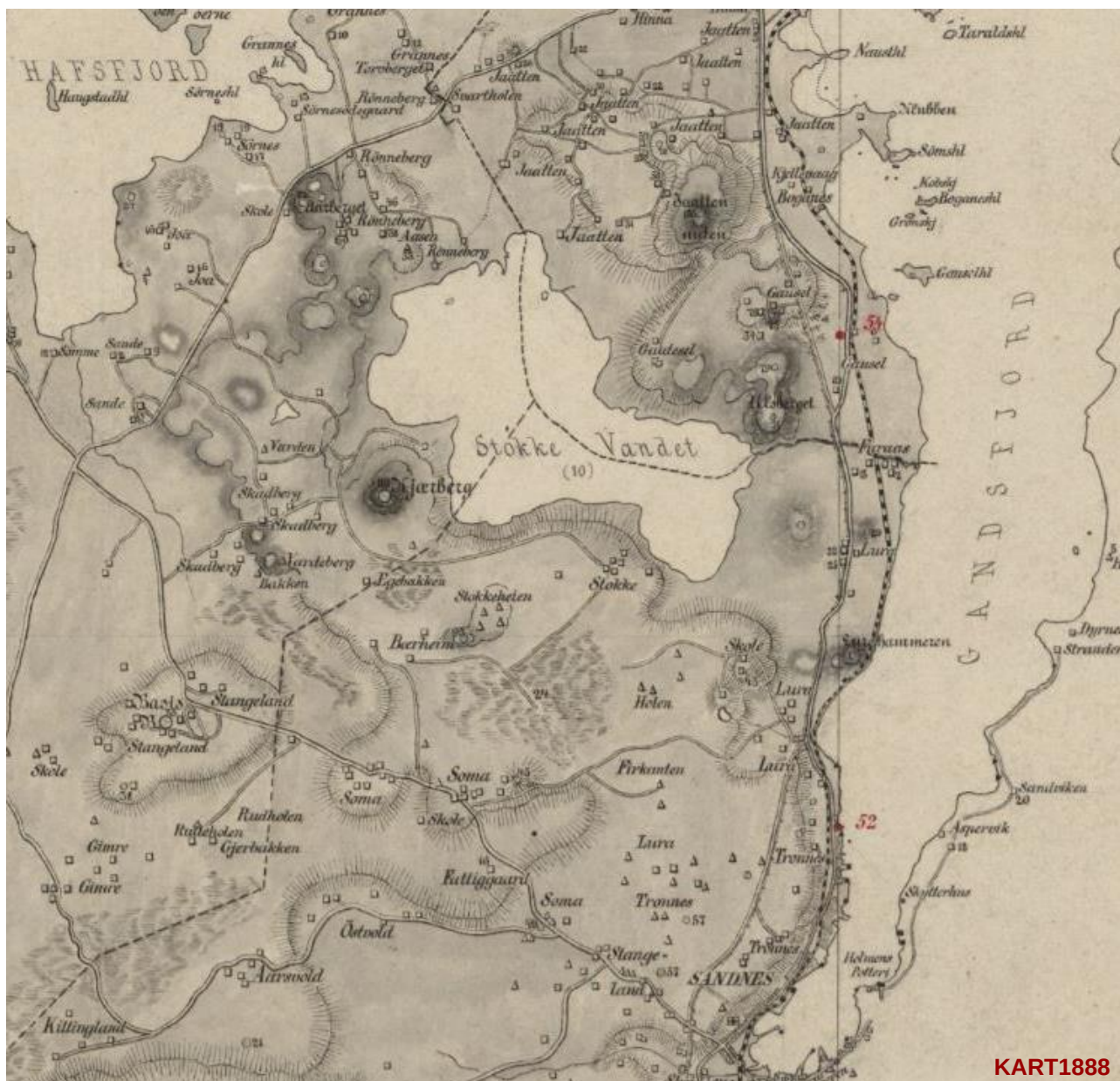




KART1888

LURA

KULTURMILJØER OG KULTURMINNER

Dokumentet er utarbeidet som:

- kunnskapsgrunnlag i plan og byggesaksprosesser
- kunnskapsgrunnlag for de som ønsker å bli kjent med historien 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.

Lura

KULTURMILJØER OG KULTURMINNER



Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta

- Luravika – naturgrunnlaget med den karakteristiske bukten som Lurabekken renner ut i og høydedragene på hver side.
- De gamle båtstøene – landingsplasser og veien ut i verden.
- Postveien/Gamleveien fra 1790-tallet, regionens første anlagte vei, som med sin snorrette linje skiller seg klart ut i det tettbygde landskapet. Samferdselshistorie som forteller om ulike tiders måte å anlegge veier i terrenget på.
- Nettverket av nye forbindelseslinjer til omegnen fra senere epoker har gjennomskåret området og skapt nye kryssområder. Vei til Sola etter tappingen av Stokkavatnet 1912, Stavangerveien ca. 1920 og Roald Amundsens gate 1950-tallet.
- Gatebildet i Roald Amundsens gate. Karakteristisk selvgrodd innfartsvei-bebyggelse, variert – men innenfor en enhetlig ramme av folkelig byggeskikk fra mellomkrigstid og midten av 1900-tallet.
- Lura Turistheim, veikro ved Stavangerveien. Møteplass gjennom flere generasjoner. Knyttet til et samferdselsbilde fra etterkrigstid.
- Sjeldne urørte spor av gamle lokale kirkeveier og torvveier, som Gamla og Nye Vodlageilen ved Håholen og Torvveien til Smeaheia.
- Stokkatunet – med gammel gårdsstruktur som reflekterer utskifting etter prinsipper fra tidlig 1800-tall. Et bygningsmiljø som står nærmere det gamle klyngetunet. Jordbrukslandskap som i dag er alene om å representere opprinnelig næring og bosetting i bydelen.

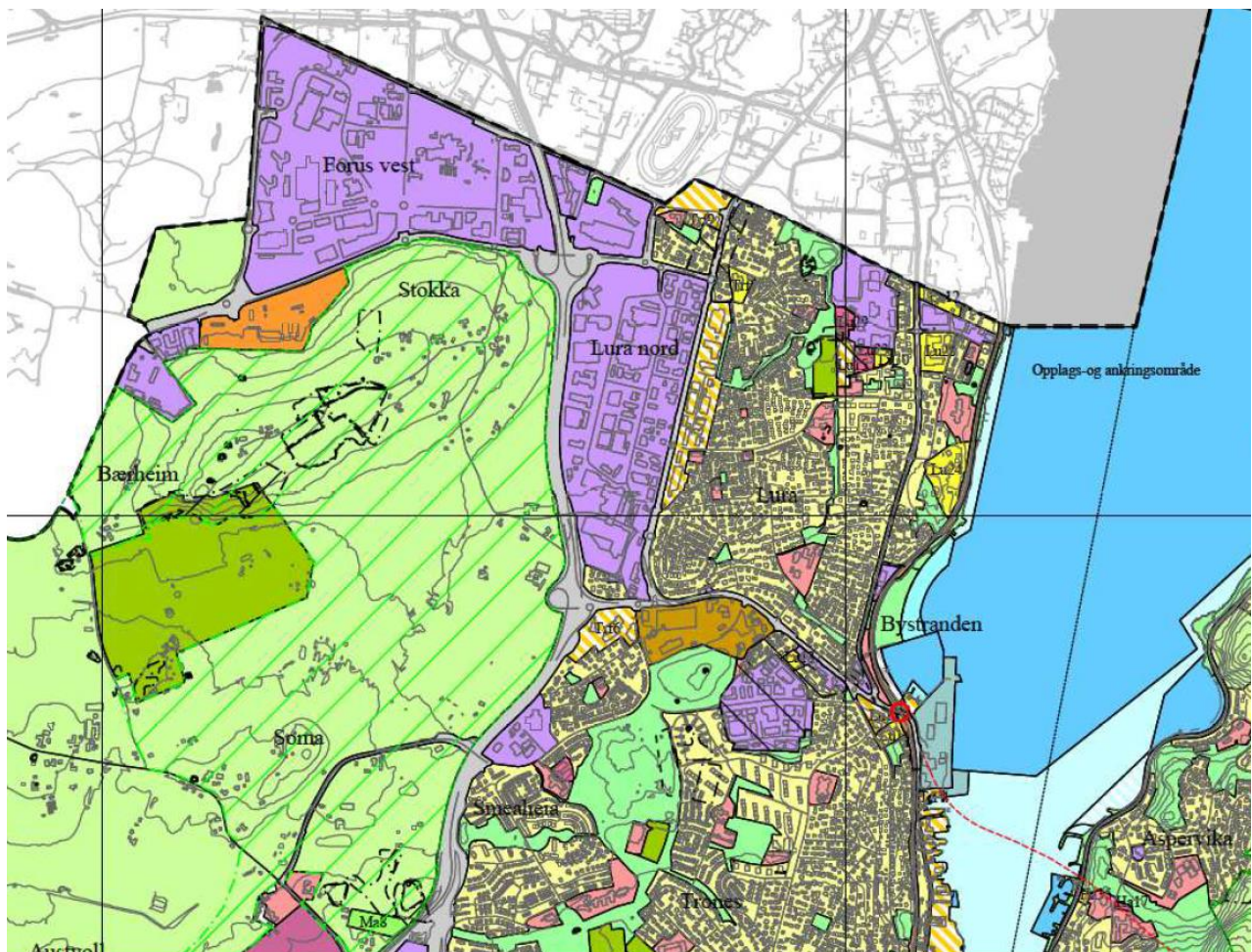
INNHold

Registreringsoversikt. Kart	2
Naturgrunnlag	3
Historie og næring	7
Gårdene	7
Ferdselshistorie og knutepunkter	10
Andre næringer	15
Annen bebyggelse	19
Fellesskapets kulturminner	21
Tapping av Stokkavatnet	23
2. verdenskrig	25
Fra flyplass til næringsomr.	28
Kulturmiljøer i Lura	30
Stokka-tunet	30
Ammunisjonsleiren	
Håholen	31
Roald Amundsens gt.	34
Registreringsoversikt	36
Kilder	39

Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

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

[Link til Kulturminneregisteret](#)



Utsnitt fra Sandnes kommuneplan 2019–2035. Arealdelen, plan 201811: [Kp2019 vedtatt plan 11.03.19](#) (sandnes.kommune.no)



Området ved Lura skole (1933) fotografert av Widerøe i 1956. (ika-w093960)

NATURGRUNNLAG



Utsnitt av sjøkart fra 1708 som følger kysten fra Sireåen til Tunesnes. Tegnet av løytnant Rasmus Luell som del av det første, større offentlige kartleggingsprosjektet i Norge. Kartet har kun påtegnet gårdene langs kysten, men kvernene på Forus og Dale er kommet med, dessuten Lurabekken og Forusbekken. Lura er markert med sirkel. ([Mitt kart | Kartverket.no](#)).

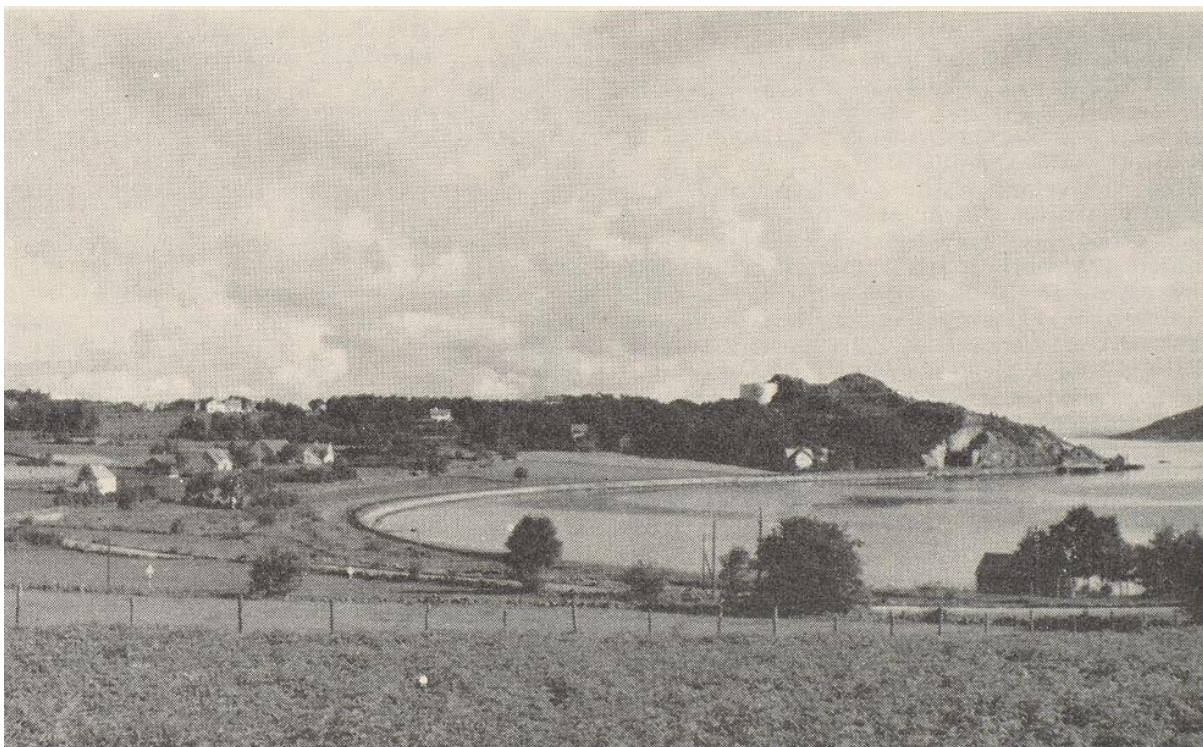
Bydelen ligger på vestsida av Gandsfjorden og hører til det flate jærlandskapet. Strandlinja mot Gandsfjorden karakteriseres av Luravika, en halvsirkelformet bukt mot fjorden mellom markerte høydedrag på hver side. Her har Lurabekken, som får tilsig fra myrene sørvest for Håholen, utløp i fjorden. Lurabekken var en ressurs for oppsitterne. Med dammer og kanaler hadde den på 1800-tallet vannføring som ble utnyttet til mølledrift av betydning godt utover lokale behov, etter hvert også annen industri. I dag er bekken lagt i rør.

Før 1906 var landskapet i vest karakterisert av *Stokkavatnet* som lå i grensen mellom de tre kommunene Høyland, Håland (Sola) og Hetland. Vannet hadde utløp mot Gandsfjorden i Forusbekken, som før var grensebekk mellom Høyland og Hetland. Grensa ble justert og flyttet lenger sør i 1912. Også Forusbekken var en betydelig økonomisk ressurs for oppsitterne. Her var det lange tradisjoner for mølledrift som drev for salg og med god omsetning. De hadde avtaler med stavangerbakere. På den korte strekningen av Forusbekken nedenfor jernbanen skal det ha stått seks møller i drift samtidig.

Store myrområder omkranset Stokkavatnet og gårdene som lå her. Torvmyrene var en viktig del av næringsgrunnlaget, til eget bruk og som salgsvare. Lura og Stokka solgte torv til teglverkene og til bybefolkningen, men etter hvert fikk torv konkurranse fra importert kull. Men ennå etter tappingen av Stokkavatnet i 1912 var det ansett som et gode at drenerte torvmyrer rundt vannet fikk bedret kvalitet.



Kart sammensatt av to originalkart fra Jonas Ravn Daaes kartlegging i 1855. Det gjengir det «opprinnelige» landskapet. Det viser gården Stokkas beliggenhet på en høyde, nærmest et nes, som stikker ut i Stokkavatnet. Det er lett å anta at vannet fikk navn etter gården. Postveien, som da bare var 50 år gammel, har karttegneren utelatt til fordel for den nye hovedveien langs stranda (den er overskåret av kartskjøten). Luravika er vist med ankerplass for fartøy og på Somaneset er det et hus – sjøbod eller naust. Den viktige vannveien er vist med tall for dybde og tegn for båer og grunner. Landskapet er vist flatt, med enkelte markante høyder. ([Mitt kart | Kartverket.no](#), [Mitt kart | Kartverket.no](#)).



Lura med Lurahamaren sett frå Lurabrua. Fot. Kjell Rostrup.

Luravika i tidlig 1950-tall og i 1985. Den halvsirkelformede bukta, som Luravika skaper mot Gandsfjorden, er et markant landskapstrekk som gjør det lett å kjenne seg igjen, selv om bruken av landskapet ble radikalt endret utover i andre halvdel av 1900-tallet. En menneskeskapt struktur, som også er lett gjenkjennelig i dagens landskap er Postveiens snorrette linje, anlagt her 1779–1804. Etter at den mer moderne veien lans stranda over Sandnes kom i 1848, ble Postveien mindre brukt. Det kan ha spart den for store omlegginger. (Bildekilder, O. Aurennes 1954 og Norsk Fly & Flyfoto, Stavanger bildearkiv).



HISTORIE OG NÆRING



Utsnitt av R, F, V. Gulbrandsens håndtegnede originalkart (rektangelmåling) i målestokk 1:50 000 fra 1888. Her er både Postveien, veien langs stranda, Sandnes og jernbanen kommet med. Grensen mellom Høyland og Hetland følger Forusbekken, Stokkavatnets utløp til Gandsfjorden. Statens kartverk: «rektangelht50_6b-10-b_1888», [Mitt kart | Kartverket.no](https://kartverket.no).

Gårdene

Bydelen Lura består av gårdene Stokka, gnr. 67, Lura gnr. 69 og nordlige deler av Trones gnr. 70.

Områdets historie og arealbruk er sterkt preget av beliggenheten mellom den gamle byen Stavanger og det nye ladestedet Sandnes.

Det er bare Lura og Trones (og Forus) som har strandlinje til Gandsfjorden. Stokka ligger et trinn lenger inn, men har fra gammelt av hatt rett til støer og båtplasser ved fjorden. Svært rike fornminnefunn vitner om gammel bosetting. Nå det gjelder gamle administrative forhold hørte området til Jåtun skipreide (tinglagsdistrikt). I geistlig sammenheng lå det før 1839 til Soma kirkesokn, som da ble slått sammen med Høyland kirkesogn. Soma kirke opphørte og ble revet i 1841. Bydelen grenser i dag til Sola kommune i vest og Stavanger kommune i nord – til områder som før 1965 var Hetland kommune. Gården Forus ligger også til Gandsfjorden. Som en av få gårder var Forus delt mellom Høyland og Hetland, men ble i 1912 i sin helhet lagt til Hetland – slik at grensa mellom Høyland og Hetland da kom lenger sør, og mølleindustrien i Forusbekken kom til Hetland.

Bydelen omfatter også en del av Sandnes gamle byterritorium, et belte vest for jernbanen, fra Altonaparken til litt sør for Somaneset.

Det gamle senterområdet på *Lura*, med flere tun i klynge, lå rett oppfor Luravika, sør for dagens idrettsplass. Senterområdet på *Stokka* ligger fortsatt på en markant tunhøyde i nord, vest for E39, som her danner et skille mellom tettbebyggelsen langs Gandsfjorden og Jærens åpne jordbrukslandskap vestenfor. Hovedområdene på Trones kom innenfor byens grenser da Sandnes ble by i 1860. Tidlig jordskifte på 1820-30-tallet gjorde at tunene og eiendomsgrensene lenge beholdt mye av en eldre struktur, særlig synlig i Stokka-eiendommenes

radialform. Lura og Trones områder er i dag tett utbygde, men de gamle tunene har likevel strukturert flere av veiene i området.

Alt fra 1600-tallet besto Lura av flere bruk, og delingen fortsatte utover 1800-tallet. Her var det utskifting mellom fem bruk 1822–1828. Lura er preget av sin nærhet til Sandnes by, og avga arealer til byen ved opprettelsen i 1860. I bynære strøk av Lura var det tidlig på 1900-tallet flere rene boligeiendommer. Urbaniseringen av området startet for alvor etter krigen. Området rundt den gamle tunklyngen på Lura ble tett utbygd i løpet av 1960-tallet, og i dag står kun ett av de gamle heimahusene igjen, som et bolighus på en liten hagetomt – blant flere.



Området for Lura hovedtun i 1937. I dag er det kun ett hus igjen fra det tidligere klyngetunet, det står i dag som et vanlig bolighus innordnet byggefeltet og skiller seg lite ut. Flyfotoet fra 1937 viser godt Lurabekkens utløp og dammen ovenfor Lura Mølle, som er i ferd med å gro igjen. Veien sør for dammen er kjent som Møllegeilen. Markeringene viser mølla og det gamle heimahuset som fortsatt står, se innfelt foto..



Eldre foto som viser stemmedammen bak Lura Mølle og det nærmeste tunet i klyngen (69/12). Møllegeilen til venstre. Synsvinkelen for fotografiet er markert på flyfotoet fra 1937. Bebyggelsen vi ser her er i dag borte (Jærmuseet JAEHS004.118).



Stokka 2019.

Kjerneområdene av *Stokka* ligger i dag som en jordbrukslomme innkapslet på tre sider av tettbygde næringsområder og motorveien. Tunområdet er konsentrert på toppen av en markert høyde. Også *Stokka* var tidlig delt i flere bruk, fire under jordskiftet i 1830-32. Selv om bebyggelsen er en del endret, har *Stokka* bevart mye av den gamle gårdsstrukturen fra før utskiftinga. Skifter utført etter den første utskiftingsloven fra 1821 baserte seg mye på radialprinsippet, der husene ofte ble liggende i eller ved den gamle klyngen, med jordveien i segmenter rundt. Noe som førte til mindre omfattende endringer enn senere skifter basert på blokkprinsippet, som gjaldt etter loven av 1857. Det er bevart få gårdsmiljøer i Sandnes som viser radialprinsippet så tydelig som på *Stokka*. Tyngden i bebyggelsen ligger fortsatt samlet på toppen der klyngetunet var, og veiene grener ut derfra. Yngre bruk ligger i sirkel rundt den gamle kjernen. Her kom flere bureisingsbruk i mellomkrigstid.

Det er i dag ingen spor etter hovedgårdene på Trones, hverken innenfor eller utenfor de gamle bygrensene.

Deler av utmarka ble ikke skiftet sammen med innmarka. Det gjaldt *Smedaheia* og *Hestehagen* på *Lura* mot *Trones*. I *Hestehagen* hadde teglverkene i Sandnes tinglyst beiterett. Det meste av stranda mot *Gandsfjorden* forble lenge felleseie, da det var vanskelig å få til en rettferdig utstyking. Her var det strender for båtstøer og felles strender der man hentet tang til jordforbedring (AE 1983).

Det var mange husmannsplasser på *Lura* og *Stokka* som nå er borte. De lå i utkanten av gårdenes kjerneområder, i de områdene som i dag er sterkest fortettet med boligbebyggelse.

Ferdselshistorie og knutepunkter

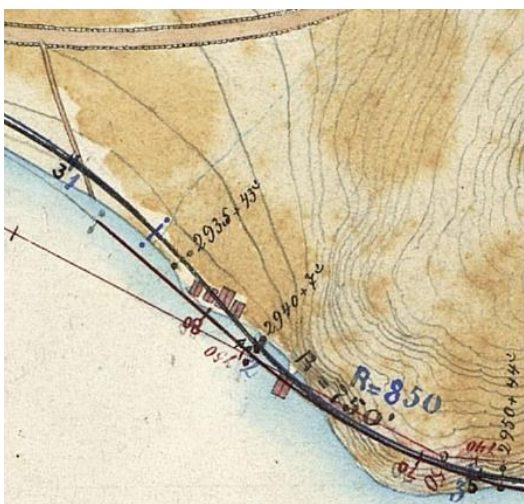


Postgården på Lura ble erklært verneverdig i 1926, men revet i 1935. Huset sto i det gamle klyngetunet. (Jærmuseet JAEHS018.022)



Utsnitt av C. H. Worsøes kart fra 1816 som har som formål å vise den nye hovedveien fra Stavanger til Jæren – Gamleveien/Postveien. Lura er markert som gjestgiver- og skyssgård, mens posthornet viser at Åse nå er postgård. (Kilde: Statsarkivet i Stavanger)

Lura har i mange århundrer ligget midt i allfarveien fra Stavanger. Midt på 1600-tallet kom det flere kongelige forordninger for å bedre samferdselen. 1600-tallets «Kongevei» skal det ha vært far etter øst for dages Gamleveien. Postforbindelsen mellom Stavanger og Kristiansand ble etablert 1652, og Lura har vært både post-, skysskifte- og gjestgivergård på denne ruta. Den lange grunna i Luravika gav gode landingsplasser for mindre båter som kunne dras på land, før utviklingen i skipsfarten krevde dypere forhold. Lura ble et knutepunkt for ferdseien til vanns og til lands.



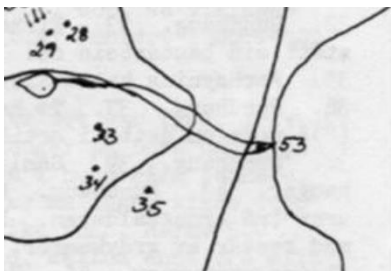
Utsnitt av jernbanens plankart fra ca. 1875.

Ved Luravika var det **båttstøer og laste/losseplasser** på hver side av bukta, til bruk for både Lura og Soma (AE 1983). I tillegg kom Stokkastøno lenger nord og Melabryggå ved Forusstranda, der en tok i land korn som skulle males i Forusbekken (nå i Stavanger). Luravika er markert som ankersted på kart fra 1855.

Plankart i forkant av arbeidet med Jærbanen har tegnet inn naust og sjøhus ved Lurahammaren, som ser ut til å ha blitt sterkt berørt. Da jernbanen ble bygd i 1878, ble adkomsten sikret med en undergang som det fortsatt er rester av. Noen av de gamle båttstøene langs stranda er det spor etter, men ingen gamle naust i sammenheng med dem.

De gamle båttstøene forteller om den tette sammenhengen mellom jordbruk og fiske i gårdenes tidligere økonomi. De viser også at Luravika var et knutepunkt mellom ferdseien på land og ferdseien på sjøen – i en tidligere ferdseisstruktur der sjøen var

hovedåren. I dag representerer restene etter denne ferdseien et underliggende historisk sjikt som forteller om tidligere bruk av landskapet i det sterkt utbygde Lura



A. Eggebøs tegning etter Helligens forminnere registreringer gjengitt i Stavanger Museum Årbok 1903.

Navnet **Krossane** på et område like ved Lurabekkens utløp i fjorden har blitt sett i sammenheng med at stedet kan ha vært et samlingssted på Lura i eldre tid. Her sto det ett eller flere steinkors til midt på 1700-tallet. Flere bygdehistorikere holder det sannsynlig at dette kan ha vært markeds plass – bl.a. etter beliggenhet ved knutepunkt mellom sjø og land og en gammel allfarvei. I dette området skal Simon Pottemaker i 1840-årene ha stilt opp med salgsbod på dager med marked i Stavanger, for å fange opp trafikken langs veien. (AE 1996 s. 215).

Postveien

På 1790-tallet ble Postveiens rette linje stukket ut over Lura og Trones, med veien langt ned mot fjorden ved Luravika, men den fulgte Troneshøyden videre til Skeiane. Det skal ha vært rundt 1800 den ble opparbeidet her. Veien var del av det første sammenhengende veiprojekt sørover fra Stavanger mot Jæren. Rundt 1815-20 var den kommet fram til Egersund. Den gikk ikke nedenom strandstedet Sandnes, noe Worsøes kart fra 1816 (s. 9) illustrerer godt, der veien innom strandstedet er stiplet som ridevei, mens den nye veien er tegnet med kartsymbol for kongevei. I 1809 ble postruta lagt til denne nye veien, og navnet Postveien sitter fortsatt på deler av strekningen.

Den stive Postveien, som ikke tok hensyn til terreng og motbakker, hadde bratte kneiker og var ansett som tungt farbar. Den var lite populær og ble sist på 1840-tallet avløst av ny utbedret vei fra Lura langs Norestraen til Sandnes og Sandved. Dette var en mer moderne vei som ikke utfordret terrenget i samme grad, og som ved å gå innom Sandnes ble del av vekstgrunnlaget for ladestedet.

Som en veistruktur er Postveien godt bevart, og på grunn av sin stive, rette linje fortsatt lett å oppfatte i det tettbygde bylandskapet.



Postveien i Hauabakken på Lura i 1969, som var en av de beryktede kneikene. Ifølge A. Eggebø var veien mange steder en stor fiasko og lå ubrukt i lange tider. (Ludvigsen foto, A.E. 1996)



Postveien (Gamle Postvei og Gamleveien), sett mot sør og sett mot nord, ved krysset med Stavangerveien.

Kirkeveier og lokale veier.



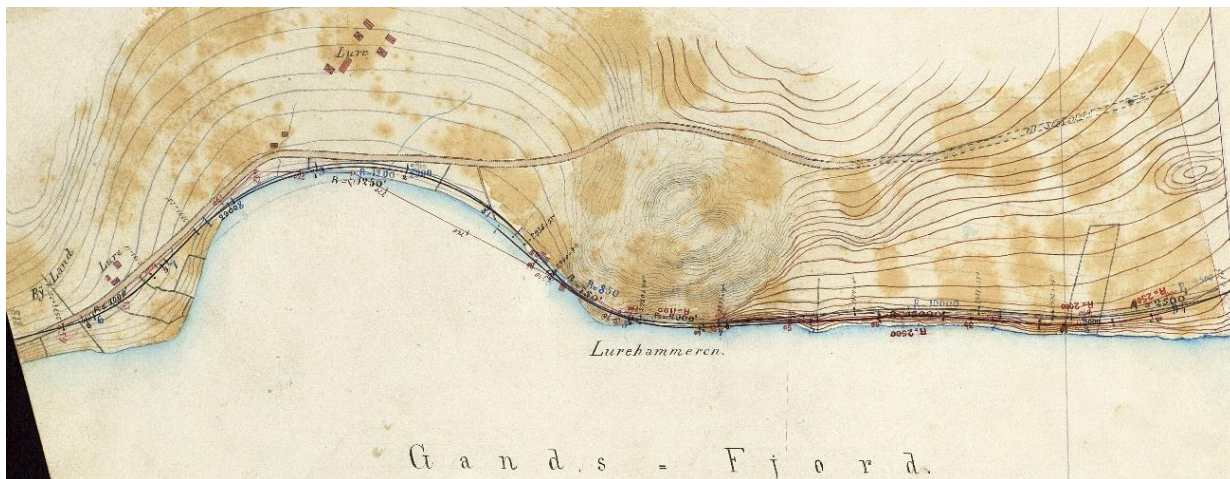
Før Soma kirke ble revet i 1841 og Lura og Stokka overført til Høyland kirke, var forbindelsene til Soma kirke viktige. En vei på nordsida av Håholen, Gamle Vodlageilen, skal ha hatt slik bruk før jordskiftet rundt 1925, mens veien på sørsiden av Håholen ble anlagt som følge av skiftet, som kombinert krøttervei, torvvei og kirkevei. Etter disse veiene er det flere spor i dag. Nord for byggefeltet på Brattholen går Torveien til Smeaheia. Veier mellom gårdene var viktige, og mye allmenn trafikk har før fulgt slike. Det er flere spor etter veifar fra Lura og Postveien mot Stokka.

«Den nye Vodlageilen». Kjerrevei til Somakirke, torvvei og krøttervei fra 1925. I dag bevart her som stikkvei i boligfelt.



Utsnitt av Carl Friderich Groves sjøkart fra 1795 over strekningen Karmøy til Varhaug. Del av norske myndigheters første, egne kystkartleggingsprosjekt med syv sjøkart 1791–1803, kalt «De groveske Drafter». Postveien er tegnet inn som den rette linjen den er tenkt og stort sett ble bygd, men var vel neppe helt ferdig på dette tidspunktet. Dalsnuten er markert som et trigonometrisk punkt for kartleggingen, men var også et gammelt sjømerke for skipstrafikken i leden forbi Jærkysten og har nok en slik rolle også på dette kartet, som var beregnet for de sjøfarende. Kartverket: [Mitt kart | Kartverket.no](https://www.kartverket.no).

Jernbanen



Kart tegnet under jernbaneplanarbeidet, trolig rundt 1875. Postveien er ikke tegnet inn. Det er heller ikke vist naust eller sjøhus på Somaneset, der gårdene på Soma hadde sine naust og støer. Kart fra 1855 viser hus her. Trolig har karttegneren vært mest opptatt av det som jernbanen ville berøre, men klyngen med de tre tunene på Lura er med. (Statsarkivet Stavanger).

«Jæderbanen Stavanger–Egersund» åpnet i 1878 og ble over Lura lagt helt i sjøkanten. Den var smalsporet fram til den ble koblet til Sørlandsbanen 1944. Det førte også til at linjen ble rettet ut med tunnel gjennom Lurahammaren. Neste linjeendring kom med dobbeltsporanlegget rundt 2010.

Holdeplassen som ble kalt Lura åpnet på Simonsbakken på bysiden i 1916. I 1959 kom det også holdeplass i Luravika, men begge ble nedlagt 1966. På Forus kom det holdeplass i 1904. Den ble kalt Forus og står nok ansvarlig for senere bruk av Forus-navnet i området, på arealer som egentlig ikke har noe med gården Forus å gjøre – som Forus travbane, Forus flyplass og til slutt Forus industriområde.



Den slake jernbanelinja i strandkanten langs Luravika ble et yndet postkortmotiv. Her sett mot Lura teglverk og disponentboligen Polen, fotografert av Ingvald Dale en gang tidlig på 1900-tallet. (Jærmuseet, AEHS012.044)



Lura holdeplass på Simonsbakken. Holdplassen ble nedlagt i 1966 og huset fjernet en gang mellom 1975 og 1990. (Jærmuseet JMF023895)

Veinettet på 1900-tallet

Ettersom kommunikasjonene ble utbygd utover 1800-tallet og inn på 1900-tallet, ble veinettet i området større. Straks etter at Stokkavatnet var tappet ut i 1912 ble det bygd ny vei over vannbunnen mellom Sande i Sola og jernbanestasjonen på Forus. Veien fulgte hovedkanalen og ble, der kanalen går i kommunegrensa, lagt innen Høyland. Den knyttet seg også til Postveien og andre veier i området. Ved anlegget av Forus flyplass ble veien brutt. Det ble etter hvert bygd nye forbindelser til Sola. Deler av den kjennes i dag som Grenseveien/Vassbotn.

Byveien (til Sandnes) fra Stokka ble lagt utenom tunet på Lura sør for bekken i 1891. Det kom egne veier til møllebrukene.

Ny forbindelse til Stavanger, Stavangerveien (med senere Forussletta, rv. 44) ble bygd ut først på 1920-tallet (AE 1983 s. 116) og skapte et nytt kryss med Roald Amundsens gate (og Postveien). Kryssfunksjonen ble forsterket da Roald Amundsens gate ble ført fram hit sist på 1950-tallet. I 1976 var traséen for motorveien (E18, nå E39) mellom Sandnes og Stavanger klar for utbygging. Parsellen Lura–Stangeland var ferdig i 1984. Den ble samtidig en vestre grense mellom det tettbygde Lura, med industribyen Forus, og de gamle kjerneområdene i gårdslandskapet på Stokka.



Utsnitt av rektangelkart fra 1915 som viser den nye veien mellom Forus og Sande i Sola langs kanalen i Stokkavassbotnen. Kommunegrensa mot Hetland ble flyttet sør for Forus i 1912. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#))



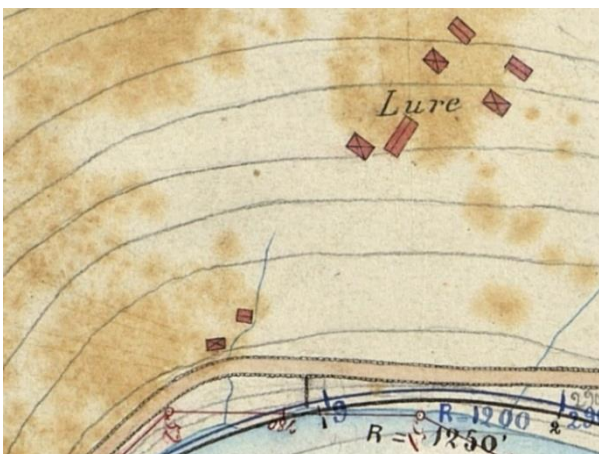
Lura fotografert i 1955 sett fra Lura teglverk (1901–1917) og vestover. På Somaneset ligger Lura dolomittverk (kalk, 1935–1977). Her er nå Sandnes nye havneterminal. Roald Amundsens gate er nettopp ført fram til Stavangerveien, den rette linja innover i bildet. Ved foten av skogknausen Håholen ses ennå bunkere fra tyskernes store ammunisjonslager i skogen. (Widerøe 1955, Interkommunalt arkiv Rogaland.)

Andre næringer

Med bekkene som kraftkilde



Interiør fra Lura-mølla Jærmuseet JÆHSO 18.066.



Utsnitt av jernbanens plankart fra ca. 1875. Lurabekken til venstre, den til høyre er ukjent. (Statsarkivet Stavanger).

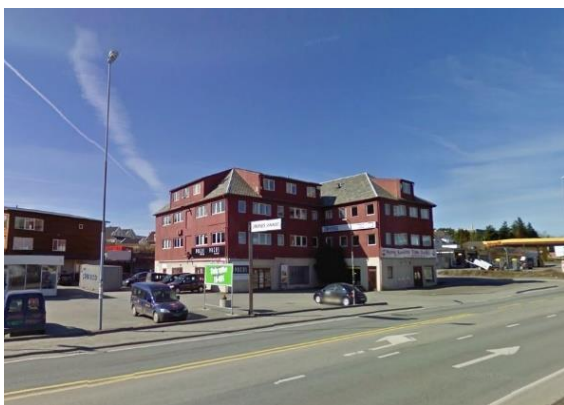
Ludvigssens foto av Luramølla fra rundt 1920 viser at den da sto til nedfalls.

Bekkefarene mot Luravika (Lurabekken og Litlebekken) var fra gammelt av en viktig lokal ressurs for gårdene i området. Rundt 1860 var bekken åsted for et ikke så lite industrihistorisk vendepunkt. Da lyktes Jonas Eivindson Lura å lage en mekanisk mølle – den første vellykkede havregrynsmølla. Den ble et mønster for andre møller. Luramølla regnes for å markere inngangen til epoken med industriell havregrynsmaling på Jæren.

Luramølla var i drift til 1919, da var den utkonkurrert av en rekke nyere møller med mer moderne utstyr.

Lurabekken med sidearmer ble etter hvert bygd ut med flere dammer og kanaler, slik at mølla hadde kraft nok til drift året rundt. Den var gårdens viktigste inntektskilde, og i perioder arbeidet alle gårdens syv husmenn i mølla samtidig. Vasskrafta ble samtidig nyttet til tresking og andre formål. Her var oppfinneren Jonas Eivindson legendarisk – bl.a. kjent for en innretning som drev vogga i stua.

Det var tre store stemmer, Steinstemmen, Stokkallandsstemmen og Storsastem. Da Lura-gårdene fikk strøm i 1919 falt verdien av alle stemmene bort. (AE1992 s 43).



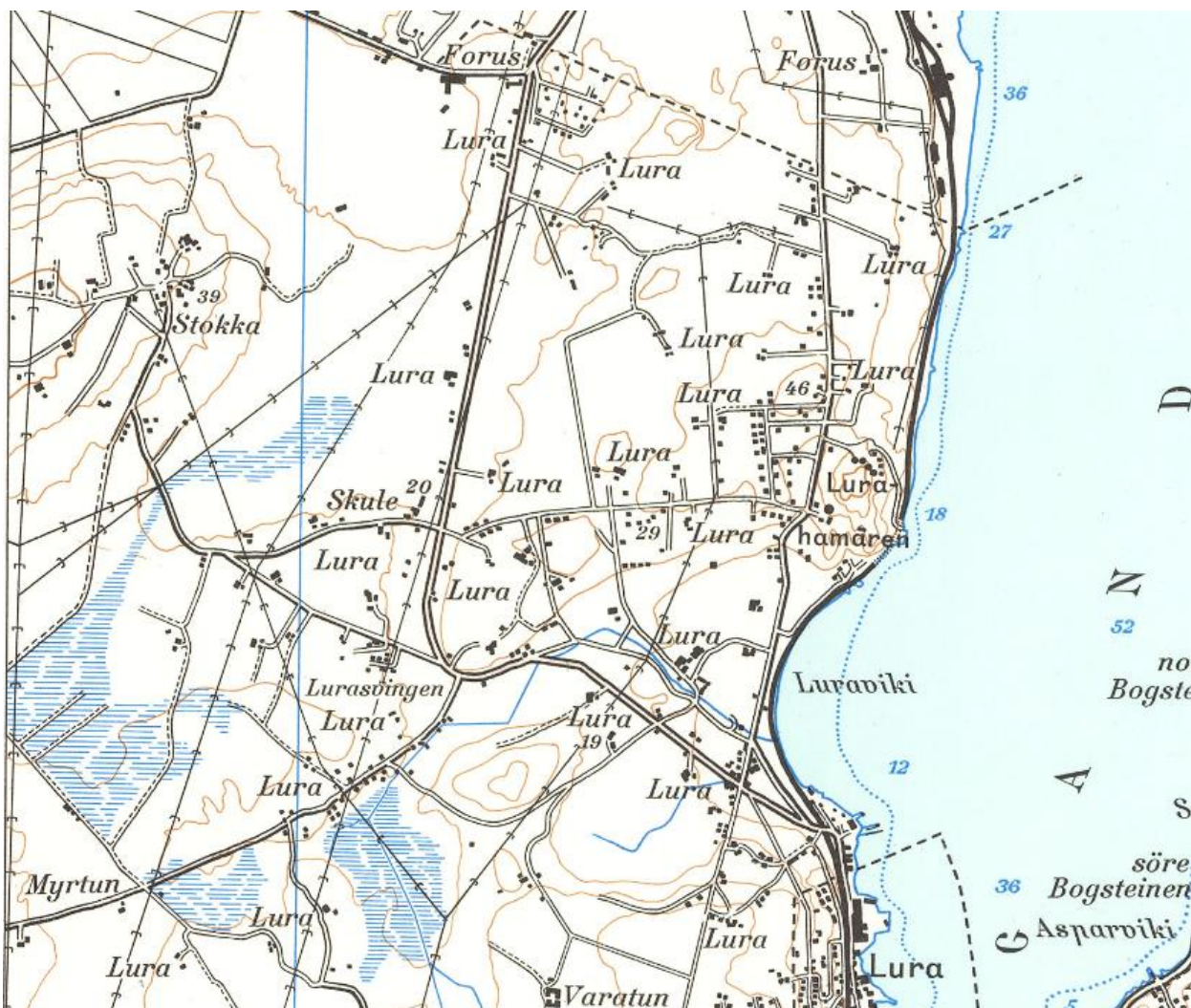
Fabrikkbygningen i Stavangerveien 6 ble bygd av Aslag Egeland i 1950 som Gann Trikotasje.

En av de siste havremøllene i drift på Lura var «Aslagmølla» ved Litlebekken. Den ble bygd på 1880-tallet, men hadde navn etter Aslag Egeland som overtok eiendommen i 1916, en forretningsmann med flere virksomheter og eiendommer i området. Sist på 1920-tallet brukte han mølla til farger, senere som møbelfabrikk og trykkeri. Den store murgården i Stavangerveien 6 bygde Aslag Egeland i 1950 som garn- og trikotasjefabrikk. Bygningen har senere huset ulike virksomheter.

Den legendariske Luramølla fra 1860 sto ganske langt ned mot Luravika og Postveien (se s. 7). Den ble revet sist på 1940-tallet og her er ingen spor. Det er det heller ikke spor etter Aslagmølla, som sto nær krysset mellom Postveien/Stavangerveien, eller andre av de

vannkraftbaserte virksomhetene langs Lurabekken. Bekkene er lagt i rør, men lekeplassene og parkbeltet sør for veien «Lurabekken» kan likevel ses som et avtrykk av stemmedammene og bekken selv. Her går også fortsatt «Møllegeilen», veien som ble bygd i forbindelse med anlegget av Luramølla – i dag som turvei.

Forusmøllene hadde som sagt lange tradisjoner med leiemaling av mel og hadde avtaler med bakere i Stavanger. Med Stokkavatnet som magasin var kapasiteten stor. På den korte strekningen nedenfor jernbanen skal det ha stått seks møller som kunne male samtidig. Men driften her tok slutt med tappingen av Stokkavatnet – og da uttappingen var ferdig var Forus heller ikke lenger en del av Høyland.



Kart fra 1962 som viser vannressursene på Lura, myrene og Lurabekken lengst nord, Litlebekken sør for denne. Stavangerveien svinger nordover ved Lurasvingen midt i bildet. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#).)

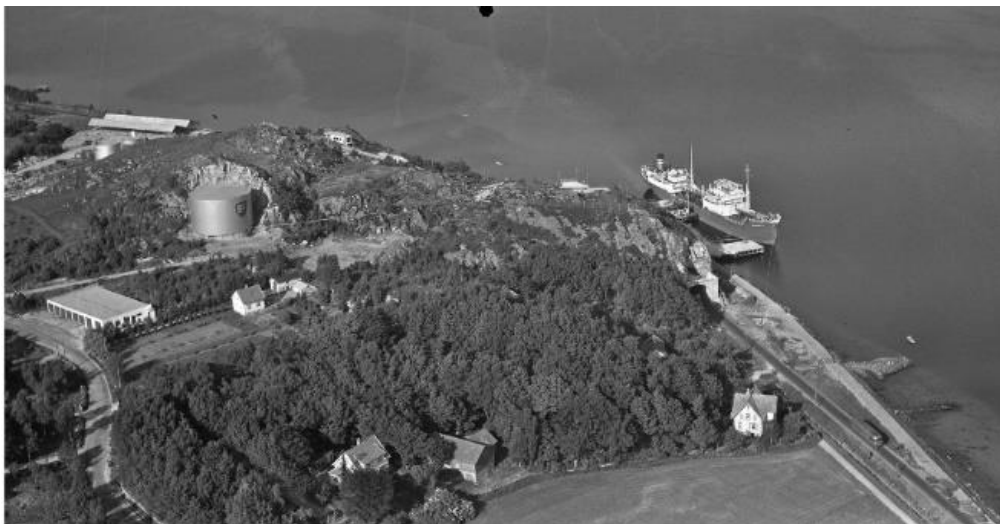


Eldre foto av Somaneset med Lura teglverk, naust- og landingsplassen for Soma-gårdene og disponentboligen til Lura teglverk, Polen. (Jærmuseet, JAEHS004.083)



Somaneset er i dag et av få steder i bydelen med strandlinje som har bevart deler av gårdenes (Somas) gamle landingsplass med båtstøer og molo av naturstein og naust. Den lange grunna i Luravika var godt egnet til å lande mindre båter. Bebyggelsen på den nye havneterminalen til venstre.





Lurahammeren 1955 og 1965. Norsk Brændselolje A/S Stavanger bygde opp sitt tankanlegg på Lura i 1950. Firmaet Norsk Brændselolje ble stiftet i 1920 og drev med landsomfattende distribusjon av bensin og oljeprodukter. British Petroleum (BP) hadde 50 % av aksjene, de øvrige var norske. Her ble også bygd kai og jernbanespor. Firmaet ble i 1976 overtatt av Statoil (Equinor). (Widerøe-arkivet til IKA Rogaland og Stavanger byarkiv_ByStW_155691)



Hydrobygget i Grenseveien 19 på Forus. Statoil var nettopp etablert på Forus da Norsk Hydro valgte å bygge sitt administrasjonssenter for boredivisjonen her i 1983. For Forus Industritomteselskap var det attraktivt å få den nye oljenæringen til å etablere seg på Forus. Et næringsbygg i sjelden, men tidstypisk teknologipreget arkitekturstil av høy kvalitet. Arkitekter var A3 arkitektkontor AS. I dag et viktig kulturminne i fortellingen om norsk oljehistorie.



Den gamle leirbanen til Altonaverket faller innenfor bydelen. Den har siden 1920 vært offentlig park. Den skålformede parken tegner seg klart i bylandskapet og er blant svært få minner etter teglindustrien i Sandnes. (Widerøe 1959, Nasjonalbibliotekets bildearkiv.)

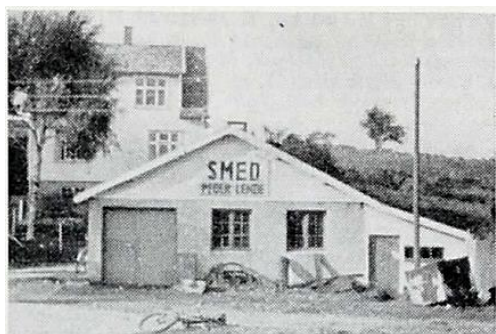


Annen bebyggelse

Handel i eldre tid

Den første handelen på Lura skal det ha vært bonde og handelsmann Jacob Hansen som tok til med rundt 1880. Butikken var i kjelleren til heimahuset i tunet på bruket Nergård, som lå på nedsida av Postveien ikke langt unna i krysset med Møllegeilen og veien til Stokka. Dette tunet er revet. Etter at Stavangerveien på 1920-tallet skapte et nytt kryss med Postveien, ble butikken flyttet til et nytt hus der. Langs Stavangerveien kommer spredt bebyggelse og noen virksomheter..

Det nye krysset Postveien–Stavangerveien rundt 1920 og senere med Roald Amundsens gate tiltrakk seg ny bebyggelse og næringsvirksomhet. Det ble et lite lokalt senter, etter hvert også med noe boligbebyggelse. Nedbyggingen av jordveien på Lura starter på 1960-tallet, da forsvinner også det fleste hus i klyngetunet på Lura. Utbyggingen fullføres før midten av 1980-tallet.



Smie og bolig fra 1930-tallet der spesialiteten var beslag til hesteseletoyer og reparasjon av landbruksmaskiner. Smia lå strategisk til ved kryss med Stavangerveien, lett tilgjengelig for bøndene i distriktet og andre reisende som trengte bistand. Begge hus står.



Polen er en særpreget murvilla fra 1904, utført i en blanding av historisme og sveitserstil. Byggherre var Emil Andersen, disponent ved Lura teglverk (1901–1917) som lå like ved. Karakteristisk for huset er den maleriske detaljutformingen med pussede veggflater, markerte teglsteinsbånd og grønnmalt vindusbelistning. Utformingen er sjelden, men gir et er tidstypisk inntrykk. Eierens sønn, Adolf Andersen skal ha vært byggmester for huset. Den arkitektoniske egenverdien er høy. Autentisitet er høy, men teglsteinen er nå malt teglsteinsrød. Polen ligger svært synlig til på Somaneset ved Luravika og har høy miljøverdi. Som et lett gjenkjennelig historisk element, i et sterkt om- og utbygd naboskap, har villaen høy identitetsverdi.



Bolighus, Sverresgate 11. Murvilla i tung, nybarokk jugendstil fra 1918, bygd for en skipsmegler.



Modernistisk villa fra 1990 med variert materialbruk. Arkitekt Knut Jan Aase.



Særpreget, murvilla fra 1916, utført med flere av tidens stiltrekk, sveitserstil, jugendstil og litt nygotikk. Huset ligger fint og godt synlig til ved Luravikas nordside, som en pendant til Polen i sør.

Fellesskapets kulturminner

Den første fastskolen i bydelen ble bygd på Lura i 1867-68, i Hamreveien som var den første kjøreveien mellom Stokka og Postveien. I 1890 ble det bestemt at Soma og Lura skolekretser skulle slås sammen, og det skulle bygges ny skolebygning. Den gamle skolen i Hamreveien ble da solgt til Losje Aurora, et lokallag under IOGT som var stiftet i 1886. Siden ble huset mest kjent som «Lokalet» – som «... i mest 40 år var det naturlige og sjølsagte senteret for all møte- og forsamlingsverksemd.» (Eggebø 1983). Huset ble revet på 1950-tallet.

Etter mye strid om plasseringa ble det i 1892 bygd et felles skolehus for Soma og Lura skolekretser i Somamyra, nær grensa mellom Soma og Stokka – og midt mellom de to stedene «motpartene» hver for seg foreslo. Dette felles-skoleprosjektet varte til 1931, da ble Lura og Soma igjen egne skolekretser. Det ble reist to nye og helt like skolebygninger. Ingeniør Ragnvald Kluge leverte tegningene. Brødrene Fjogstad hadde alt trearbeidet. De to skolebygningene ble lagt ved hver sin hovedvei – Lura skole ved den nye Stavangerveien og Soma ved Solaveien.

Da det kom nye skoler på Lura og Soma i 1931 overtok Losje Aurora og det frilynte ungdomslaget Heimly den gamle skolen i Somamyra. De pusset opp huset i klassisistisk retning med svai takform. Huset brant i 1988. Nytt og større hus for Sandnes karateklubb ble bygd på stedet.



Lura nye skole fra 1931 som brant i 1988, (Foto L. Ludvigsen 1934, Jærmuseet JAEHS018.059)

Boligutbyggingen på Lura og Stokka krevde etter krigen større skolelokaler. Da tomten ved Stavangerveien ikke egnet seg for nybygg, og den økende trafikken på veiene i området var ugunstig, ble det besluttet å flytte skolestedet. Det nye skoleanlegg ble reist på Lura 1965–76, like ved der det gamle klyngetunet på Lura hadde vært. Dette er etter hvert blitt et stort skolekompleks med flere bygninger. Skolen ved Stavangerveien ble en tid leid til andre formål, ved SEFRAX-registreringen i 1982 hadde Åsedalen Trevarefabrikk produksjonslokaler i bygningen. Rundt 1990 ble den revet. «Tvillingskolen» på Soma fra 1931 står og er fortsatt i bruk.

Etter en vekkelse i 1931 ble Lura og Soma misjonsforening stiftet. Leie i lokalene til Losje Aurora var ikke lenger tilfredsstillende, man ønsket eget forsamlingshus. Lura Bedehus ble i 1932 bygd ved Gamle Stokkavei, dvs. den nye veien mellom Lura og Stokka som ble bygd i 1891. Tørres Hansen gav tomt. Penger til bygget ble samlet inn ved basarer og kollekter. Jens T. Stokka sto for byggearbeidet. Under krigen ble huset rekvirert av tyskerne til kontor. Etter krigen ble det satt i stand og tatt i bruk som forsamlingshus igjen. I første del av 1980-årene fikk Lura Misjonsforening nytt bedehusanlegg i Lindeveien.



Lura bedehus fra 1932.

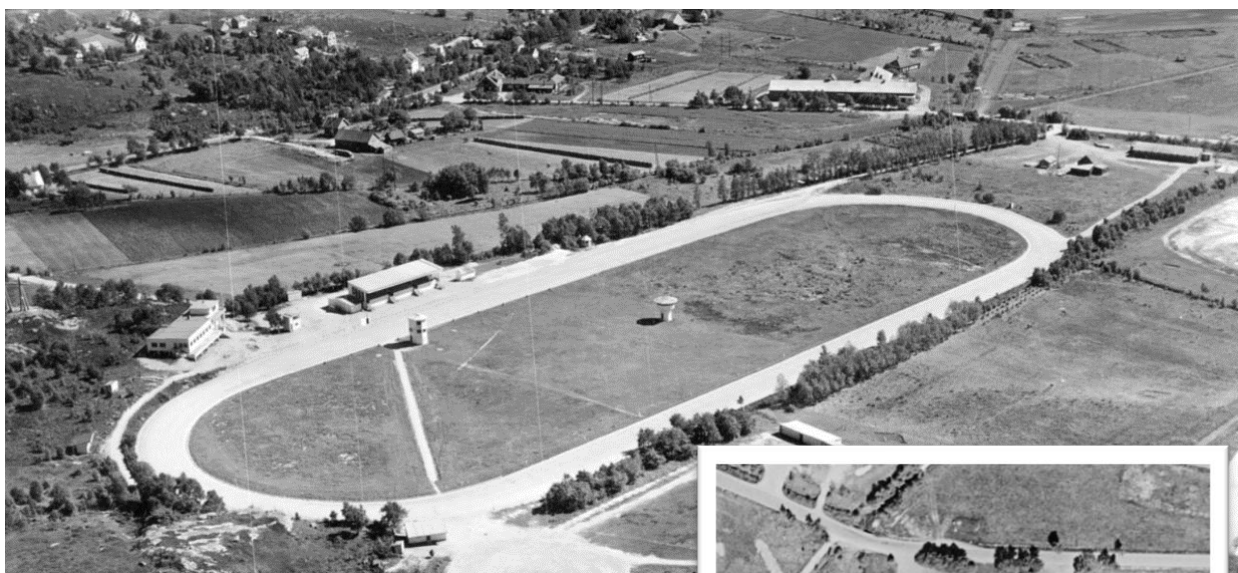




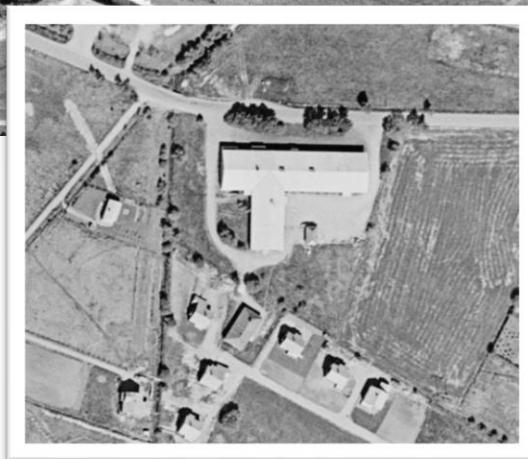
Med økt trafikk på Stavangerveien kom behov for rastested for de reisende. Svein Anfinnsen innredet kafe i sokkeletasjen på sitt bolighus i Stavangerveien 14 i 1950. I 1961 utvidet han virksomheten til nr. 16 med huset som i dag rommer Lura Turistheim. Arkitekt var Knut K. Grødeland. Dette var et topp moderne bygg i armert betong med flatt tak. Det er lett å lese som en typisk veikro fra tidlig etterkrigstid. Som et hus med lang og ubrutt historie som spisested og sosialt samlingssted – for yrkessjåfører, andre reisende og for lokalbefolkningen – har det høy identitetsverdi.

Forus travbane

Forus travbane ligger ikke i Sandnes, men hører likevel med til områdets historie. Stavanger travselskap (1896) og Jæderens Travselskap (1906) gikk i 1917 sammen under navnet Jæderens Travselskap om å kjøpe et stykke av Gausels del av Stokkavassbotn. Navnet ble Forus travbane som åpnet i 1920. Navnet ble nok tatt etter Forus holdeplass på Jærbanen. Jæderens Travselskap hadde før det i mange år hatt en travbane sørøst for Kvadratkrysset på Lura. I Sandnes hadde noen en tid drevet travsport på Gjesdasveien og på Folkvordveien. Stavanger travselskap hadde holdt kappløp på Grannesveien og om vinteren på Store og lille Stokkavatn i Stavanger.



Forus Travbane (Stavanger) sett mot sør i 1952. Det store huset lengst inn i bildet, og innfelt til høyre, er Kanten (eller Velferdsbygget) som tyskerne bygde under krigen. Bare forsamlingsalen med scene skal ha hatt en flate på ca. 1350 kvadratmeter (AE 1992). Huset fikk et langt liv etter krigen som et romslig festlokale for flere typer arrangementer. Kanten lå i Sandnes kommune, i dagens kryss Midtbergmyrå/Grenseveien. Huset ble revet i 1990. (Stavanger byarkiv og vertikalfoto 1960.)



Tapping av Stokkavatnet



Utsynet over Gandsfjorden fra Ulvenuten – over Aspervika, Luravika mot Stokkavatnet, i dag Forus næringsområde. Bildet er tatt av Ådne Aase i 1898 (AE 1991).

Åtte navnegårder i tre kommuner hadde strand mot Stokkavatnet. I Høyland gjaldt det Stokka og Lura og halve Forus (før 1912). Ved utskiftinga av vannbunnen i 1908 fikk Stokka mest, omtrent 1/3 av hele bunnflata. Forus, som har gitt navn til området, fikk nesten ingenting.

Tanken om å tørrlegge Stokkavatnet kom opp alt under arbeidet med senkingen av Skas–Heigre-vatnet på 1850-tallet. Det ble tatt flere initiativ i årene som fulgte, men de involverte kom ikke til enighet. Møllene i Forusbekken var lenge et hovedproblem, det var dyrt å innløse fallrettighetene til Forusbekken. I 1903 fikk saken likevel gjennomslag. Da ble uttappingskomiteen, som besto av representanter for grunneierne i de tre kommunene rundt vannet, enige om å sende søknad om konsesjon og statsstøtte.

I 1906 kunne arbeidet starte. Det ble det største av alle drenerings- og nydyrkingsarbeidene på Jæren, etter at slike prosjekter grep om seg fra midten av 1800-tallet.

Vannet ble tappet ved hjelp av en hovedkanal mot Hafrsfjord, som også innebar en tunnel før utløpet i fjorden. Vannet, som før hadde funnet sitt utløp i Gandsfjorden, skulle nå snus mot Hafrsfjorden. Arbeidet med å grave ut kanalen startet i 1906. Alt ble gjort med håndredskaper. Selve uttappingen kunne begynne i 1908, og var ikke fullført før i 1912. En svært bløt innsjøbunn gav prosjektet store problemer underveis og i etterkant. De fleste av grunneierne ble nedsyltet i gjeld og mange gikk konkurs. Det var også mye arbeid i å holde kanalen og de mange veitene ved like. Med jevne mellomrom har nye kanaler og dreneringsarbeider kommet til, også en kanal som drenerer til Gandsfjorden.

Uttappinga av Stokkavatnet skal ha vunnet inn 4 500 mål jordbruksjord. En samtidig drenering av Somamyra og Bærheimsmyra førte til kultivering av 700 mål. I tillegg fikk man drenert flere vasstrukne myrer rundt vannet slik at de fikk økt verdi som gode torvmyrer.

Ganske snart kom det en ny vei langs kanalen som forbandt Forus jernbanestasjon med Sande i Sola.

Langs kanalen ble det plantet popler for å hindre utsklidning. De hogde tyskerne ned under 2. verdenskrig, de skal ha vært redde for at engelske fallskjermjegere kunne gjemme seg der. Det meste av hovedkanalen er nå åpen, men har betongstøtte i stedet for stein.

Svanholm og Emanuel Simonsen



I det nye jordbrukslandskapet i Vassbotn skilte eiendommen Svanholm seg ut. En gammel holme i Stokkavatnet som «potterikongen» Emanuel Simonsen så potensialet til og sikret seg tidlig i uttappingsprosjektet. Han kjøpte til store deler av den omkringliggende vannbunnen slik at Svanholm ble en stor jordbrukseiendom som utgjorde nær 1/3 av hele Stokkavassbotn. Han bygd gårdstun på holmen og var blant de første til å drenere, utvikle og dyrke i den nye jordveien.

(Bildekilder Sandnes 1. «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1998, s. 132–134,)



2. VERDENSKRIG



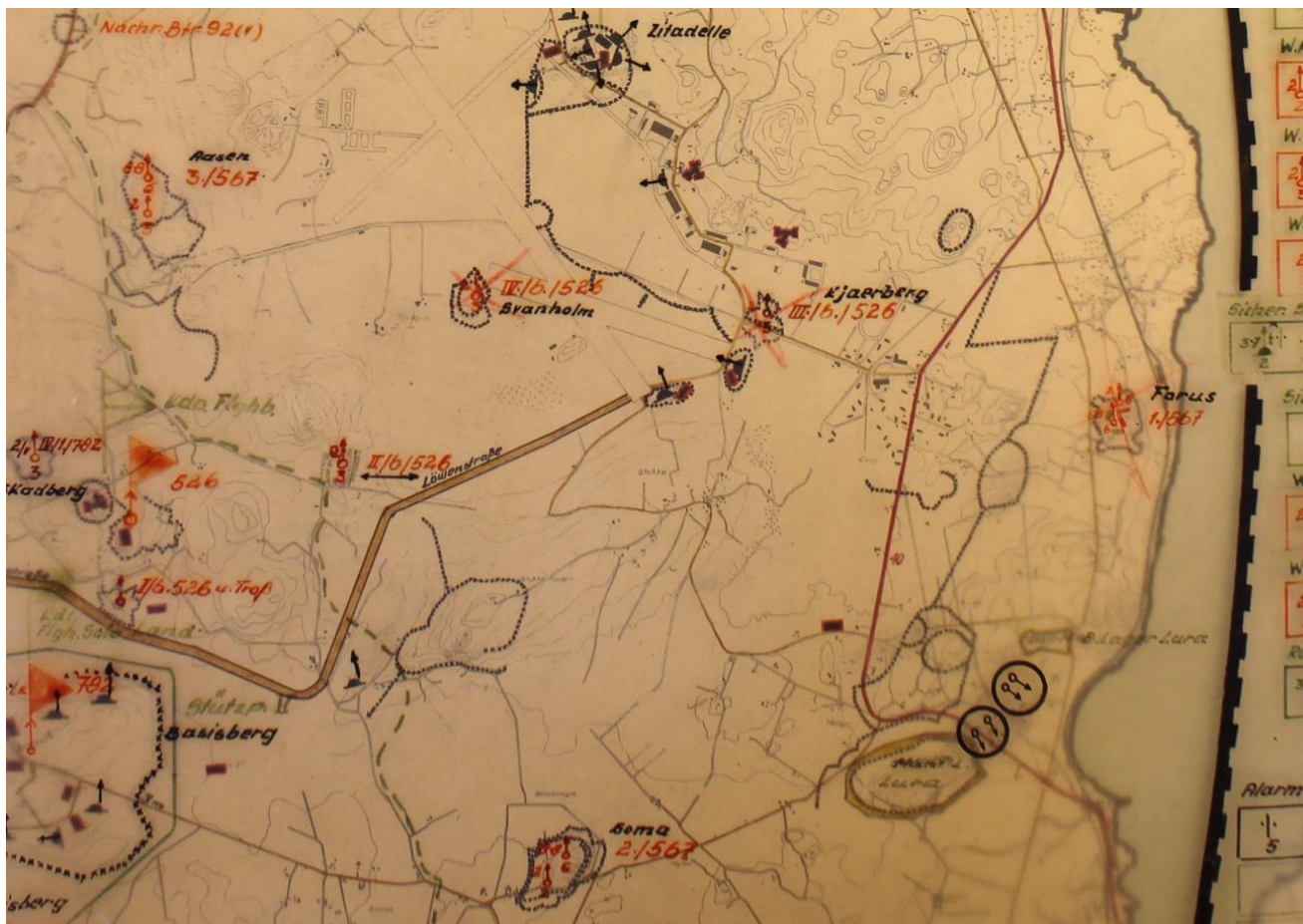
Tysk kart der Håholen er markert med Rosa.

Med sin nærhet til den nyåpnede Sola flyplass, Nordsjøen og Stavanger ble bydelen sterkt merket av okkupasjonsmakten under 2. verdenskrig. Området var tiltenkt en viktig rolle i «Slaget om England». Tvangsevakueringen fra området rundt Sola flyplass ble satt i verk alt 19. april og omfattet tre tusen mennesker og trolig seks tusen husdyr. Mange av nydyrkerne på Stokkvassbotn ble jaget fra gårdene, matjorda skyflet vekk og Svanholm jevnet med jorden for å anlegge flyplass. Andre fikk sin bevegelsesfrihet sterkt innskrenket. Allerede under de først ukene av invasjonen ble Lura skole rekvirert av tyskerne og ungene plassert rundt omkring i bygda. Lura bedehus tok tyskerne til kontor.

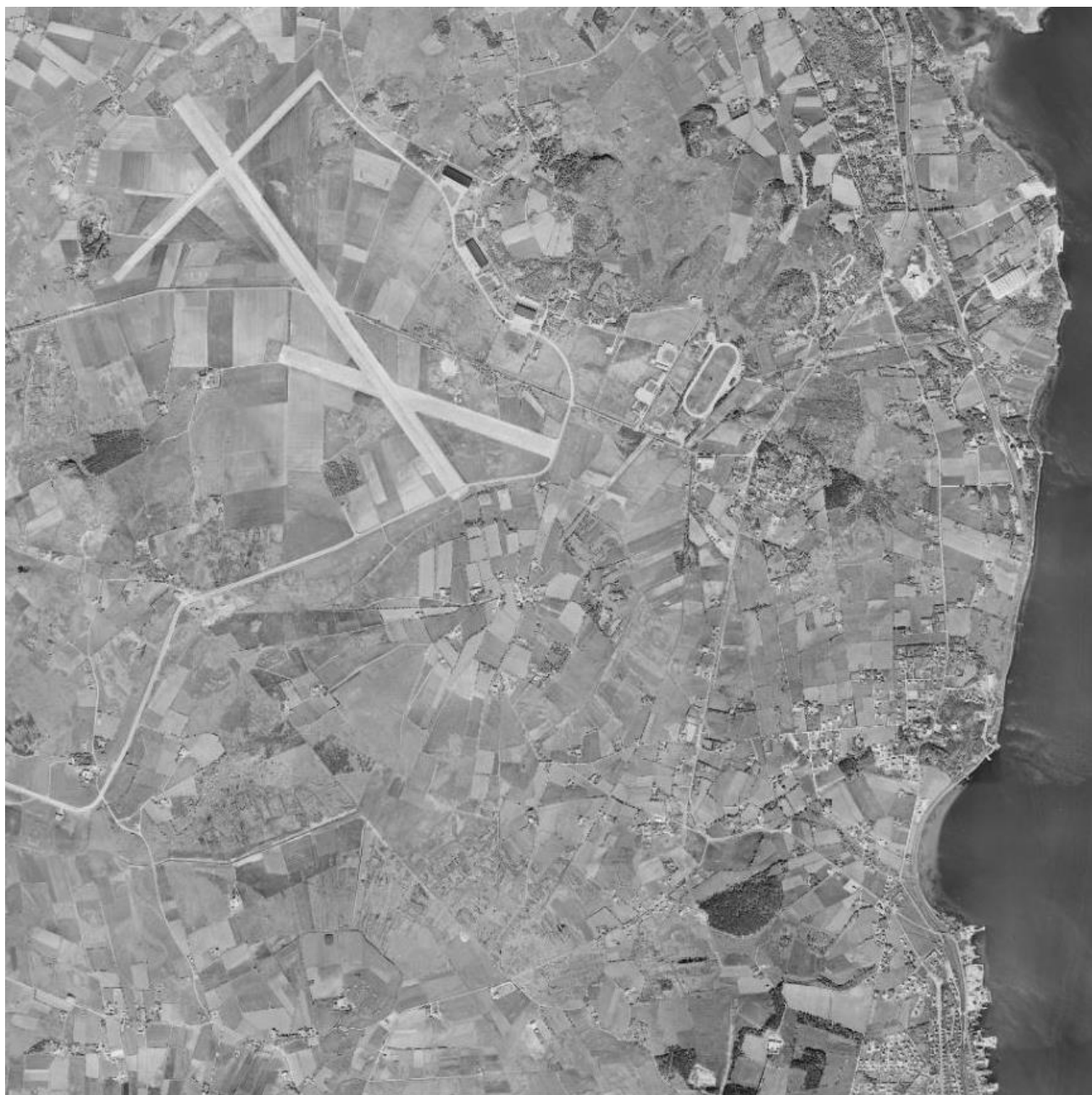
Tyskerne brukte mye ressurser på å beskytte Sola og Forus flyplasser. Det ble bygd mye – hus, bunkers, kanonstillinger og andre installasjoner. Selv om mye av det aktuelle arealet lå i Sola og Stavanger gikk det militære flyplassområdet godt inn i Sandnes. I krysset mellom Stavangerveien og veien langs kanalen var det en konsentrasjon av tyskbygde hus. Her var det vaktpost og bom for å komme inn i det militære området. Her lå kommandanturbrakka og en svær kantine. Etter krigen fungerte kantina, som var på minst 1800 kvadratmeter, i flere år som et romslig festlokale ved flere typer arrangementer, men etter en tid som lager for Øglænd ble den revet i 1990.

Også ut mot Gandsfjorden var det aktiviteter. En stor bunker ble for eksempel funnet der parkeringshuset til Kvadrat kjøpesenter ligger nå. På Staraberget, ved nåværende Lura skole, var det luftvernkanoner og i området rundt ammunisjonslagre. Lenger sør var skogknausen Håholen et eneste stort ammunisjonslager. Disse ulike installasjonene lå strategisk plassert mellom havnene ved Gandsfjorden og Forus flyplass. De var strengt bevoktet og omringet av et minefelt.

Det har skjedd stor utbygging av disse områdene i ettertid, så kun en liten andel av aktiviteten viser igjen i dag i form av konkrete spor. Mest direkte er nok ruinene etter ammunisjonslageret på Håholen. Løwenstrasse er bevart som struktur. Etter Forus flyplass er det kun fragmenter. Men siden anlegget av flyplassen fikk stor virkning på den videre utviklingen til industriområde etter krigen, kan man si at dens indirekte avtrykk er stort.



Utsnitt av kart over Festung Stavanger, datert 20. april 1945. Utarbeidet av tyskerne, og tilgjengelig på statsarkivet i Stavanger.



Forus-området, Stokka og Lura i 1960. Stavangerveien går nordover til høyre for travbanen. Gamleveien og jernbanen i parallelle linjer lenger øst. Linjen som krysser den lange rullebanen, markerer kanalen (Foruskanalen) og veien langs denne – og bunnen av Stokkavatnet. Kanalen markerer samtidig over store strekk kommunegrensen mellom Høyland (Sandnes) og Hetland (Stavanger) Løwenstrasse er linjen som forbinder endepunktene av rullebanene. Detaljen viser de karakteristiske betongplatene rullebanene ble bygd av.

FRA FLYPLASS TIL NÆRINGSOMRÅDE



Widerøe 1959, Interkommunalt arkiv Rogaland.

Tappingen av Stokkavatnet var et prosjekt som fikk store og utilsiktede konsekvenser for videre arealbruk i området. Formålet var å vinne nytt jordbruksland, men prosjektet var med å legge grunnen for et av Rogalands sterkest urbaniserte landskap i dag. I 1940 ble den store, oppdyrkede jordbruksletta i Stokkavassbotnen annektert av tyskerne som straks gikk i gang med å anlegge flyplass.

Etter krigen tok det tid før den videre arealbruken ble avklart. Staten overtok eierskapet til flyplassområdet, bøndene fikk midlertidig bruksrett til jorda mellom rullebanene. Først var det et vedtak om Forus som militær flyplass, men i 1948 ble det bestemt at den ikke skulle brukes videre som flyplass. Allerede i 1950-årene ble det luftet tanker om å utnytte Forus flyplassområde til industri. De første regionplanene så for seg Sandnes og Stavanger knyttet sammen i et urbant område kalt «Båndbyen». De involverte kommunene samarbeidet om en regionplan for Nord-Jæren der det felles industriområdet sto sentralt. Forus Tomteselskap ble dannet i 1968 og skiftet navn til Forus Industritomteselskap i 1972. Men først i 1980 ble flyplassområdet overført fra Forsvarsdepartementet til Statens bygg- og eiendomsselskap. I dag inngår det meste av Stokkavassbotnen med nærmeste omgivelser i Forus industriområde (benevnt etter flyplassen) – Norges største, sammenhengende næringsområde.

Kvadrat

En av de første større industribedriftene som flyttet ut fra Sandnes Sentrum var **Sandnes Støperi**. Sandnes Støperi var en av de eldre bedriftene i Sandnes, etablert ved Vågen i 1917. Etter 2. verdenskrig hadde de stor ekspansjon og fikk plassmangel i sentrum. Tomten på Lura ble kjøpt inn alt på 1960-tallet, men byggingen måtte stå i bero til traséen for motorveien var bestemt i 1976. I 1977 kunne de begynne virksomheten i nytt fabrikkanlegg nær Lurasvingen ved Rv. 44. Men bare etter to år gikk bedriften konkurs.

Eiendomsselskapet Kvadrat overtok anlegget og kunne i 1984 åpne landets første, større «eksterne» kjøpesenter, dvs. utenfor etablerte bykjerner. Støperiets bygninger er siden påbygd og utvidet mange ganger, og Kvadrat er blitt et kjent, geografisk landmerke. Samtidig ble det bestemt at Ikea skulle bygge litt lenger nord på Stokka. De åpnet sin butikk i 1988.

Etableringen av Sandnes Støperi/Kvadrat var den første større bedriftsetableringen i et område som etter hvert vokste sammen med Forus til et av landets største, sammenhengende næringsområde. Det fikk ikke bare konsekvenser for nærområdet, men ble også en utfordring for den gamle handelsbyen Sandnes.



Kart fra Sandnes kommune over Forus-området og Lura. Stokkavatnet markert.

KULTURMILJØER I LURA

Stokka-tunet

Stokka har fortsatt mye av bebyggelsen samlet der gårdens klyngetun lå før utskiftingen 1830-32.

Senterområdet for det gamle klyngetunet på Stokka. Selv om bebyggelsen er en del endret, har Stokka bevart mye av den gamle eiendoms- og veistrukturen. Det første jordskiftet var i 1830-32. Skifter utført på denne tida baserte seg mye på radialprinsippet, der husene ofte ble liggende i området for den gamle klyngen, med jordveien i segmenter rundt. Noe som var mindre omfattende for bebyggelse og eiendomsstruktur enn senere skifter basert på blokkprinsippet. Det er bevart få slike gårdsmiljøer i Sandnes.





Bryggerhuset på Søndre Stokka har utgangspunkt i et eldre bryggerhus med en blanding av vegger i tørrmurt naturstein og teglstein. Rundt 1940 ble det pusset opp og teglmuren erstattet av tilhogd naturstein i fint fuget mur.



Hovedbygning på Jacobgarden, Søndre Stokka. Bygd ca. 1850, ombygd i 1938.

Ammunisjonsleiren i Håholen

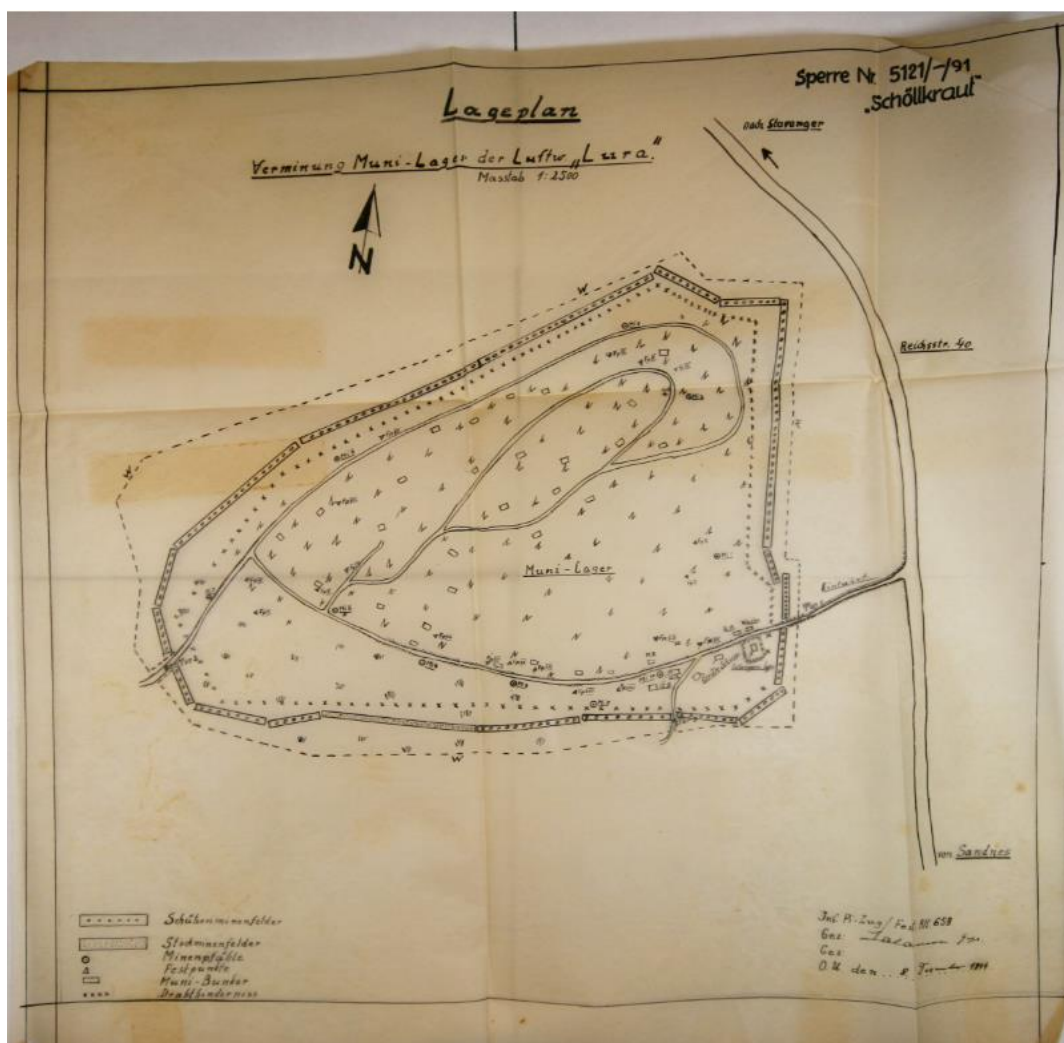
Spor etter stort ammunisjonslager fra 2. verdenskrig.

Håholen var under krigen et eneste stort ammunisjonslager. Dette var strategisk plassert midt mellom havnene ved Gandsfjorden og flyplassen på Forus. Stedet var strengt bevoktet og omringet av et minefelt. Flyfoto fra 1955 viser ca. 25 konstruksjoner. Etter flyfoto å dømme ser de ut til å ha blitt revet i løpet av 1960-tallet, men det er bevart mange spor. Ved en befaring i 2015 ble det funnet minst 16 betongfundamenter og utgravinger i terrenget inne i skogsområdet. Stiene er også anlagt av tyskerne.

Ammunisjonslageret på Håholen er et stort og viktig krigsminnemiljø som dokumenterer tyskernes tilstedeværelse under krigen i Sandnes. Dette er et av få større sammenhengende miljøer fra 2. verdenskrig utenom Vatneleiren. Den markante skoghøyden framhever i dag kulturmiljøet i det tettbygde naboskapet. Det understreker samtidig okkupasjonsmaktens strategiske utnyttelse av naturlandskapet i Sandnes.

Det kulturhistoriske innholdet i miljøet forsterkes av at to av de eldste ferdselsårene i området passerer ved foten av åsen på hver side – den såkalte nye og gamle Vodlageilen. De har interesse som en underliggende ferdselsstruktur fra et eldre historisk sjikt. De har verdi i et område av Sandnes som ellers har få eldre spor tilbake. I skogen er det også registrert automatisk fredete kulturminner.





Vertikalfoto fra 1955.



Høyden Håholen fotografert av Widerøe i 1959, med bruket Håholen i forkant. Bebyggelsen var gammel og autentisk og ble ansett som verneverdig ved registreringen i 1982. Men da låa brant i 1987 ble resten av bebyggelsen revet. (Widerøe 1959, Interkommunalt arkiv Rogaland.)



Roald Amundsens gate mm

Selvgrodd forstadsbebyggelse i utkant av innfratsevei. Blandet boligbebyggelse fra midten av 1900-tallet



Området Norestraen–Roald Amundsens gate sett sørover fra Lura teglverk. (Widerøe 1954, Interkommunalt arkiv Rogaland.)

Bakkene vest for jernbanen, mellom Altona og Lura Teglverk ble gradvis utbygd litt ut på 1900-tallet. Krums kart datert 1913 viser at det begynte med et mindre felt i nord. Det var laget gateplan i rutenett for området, og den første bebyggelsen fulgte denne. Før krigen er den nordre delen en del fortettet, med klare tilløp til gatestruktur. Kart i Sandnes kommune fra 1950 viser at området da er utbygd. På denne tida ble Roald Amundsens gate bygd ut til en gjennomløpende, ny innfartsvei til Sandnes med direkte forbindelse til Stavangerveien med kryss ved Lura og St. Olavs gate i byen. Bebyggelsen ble en forlengelse av byen. Roald Amundsens gate følger nok gamle byplaner, men ellers ble det meste av rutenettplanen snart oppgitt. Tverrgatene er blitt til flere skråstilte forbindelser mellom nivåene i terrenget. Gatebildet karakteriseres av trehus fra ca. 1920 til midten av 1900-tallet, med individuelt bygde bolighus, dels kombinert med mindre næringsvirksomhet. Inntrykket er variert, men innenfor en enhetlig ramme av folkelig byggeskikk fra midten av 1900.



Roald Amundsens gt. 93, trolig bygd rundt 1920. et av de eldste



Roald Amundsens gt. 71 med hus fra midten av 1900-tallet. Funkisbungalow med «skjørt- og bluse-kledning» forseggjort garasje med natursteinsfront.



Widerøe 1959, Interkommunalt arkiv Rogaland.



Sett fra Hana 2017.

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 2021 er det registrert 103 kulturminner med verdi i bydelen.

Kulturminner fordelt på kategorier

Kategorier kulturminner	Står	Derav nyregistrert	Tapt	I alt	Tidligere registrert	Tap av tidl.reg.
Bygning	60	22	33	93	81	41 %
Andre typer minner	17	12	1	18	16	6 %
Grøntanlegg	2	2		2	0	0 %
Ruin	24	24	2	26	2	100 %
Samlet	103	60	36	139	79	46 %

Tallgrunnlag des. 2021. Oversikt over kulturminner i bydelen fra Kulturminneregisteret. «Tidligere registrert» omfatter SEFRAK-registreringen på 1980-tallet og tilleggsregistreringer under tidligere verneplanarbeid.

36 kulturminner er tapt. Sett ut fra bestanden som er vurdert i tidligere kulturvernplaner utgjør tapet 46 %. Kulturminneregisteret er oppdatert med 60 nye enkeltobjekter. Det gjelder komplettering av miljøer, enkeltminner som ikke ble fanget opp tidligere og flere «Andre typer minner» – særlig fra samferdselshistorien, og noen krigsminner fra 2. verdenskrig. I den store gruppen med ruiner er det miljøet fra ammunisjonslageret på Håholen som drar opp.

Fem tidligere vurderte objekter er vurdert å ikke lenger ha verdi og inngår ikke i tallmaterialet.

Kulturminner fordelt på samfunnssektor

Samfunnssektor	Står	Tap av tidl. registrert
Landbruk	25	29
Bolig uten spes. næringstilknytting.	30	2
Fritidsbebyggelse	0	1
Annen næring, industri, handel	7	1
Offentlige inst., skoler mm	0	2
2. verdenskrig	26	0
Samferdsel	10	1
Ukjent	2	0
Samlet	100	36

Tallgrunnlag 2020. Tabellen viser hvilken samfunnssektor kulturminnene var knyttet til da de ble bygd og gjelder alle kategorier minner

Registreringene i bydelen reflekterer beliggenheten i grense mot byen, som har gitt grunnlag for en variert bosetting. Siden verneplanarbeidet begynte på 1980-tallet har sammensettingen i kulturminnebildet endret seg. Den viktigste endringen gjelder tap av kulturminner som dokumenterer den opprinnelige landbruksbosettingen. Tapet i landbrukssektoren, sett ut fra tidligere registreringer, er på 67 %. Gruppen er utøkt med elleve nye registreringer.

Kulturminner fordelt på bygningstyper, andre typer minner

Type bygninger	Står	Tap av tidl. registrert
Bolighus, villa, ulike miljøer	30	3
Uthus, ulike boligmiljøer	2	1
Boligbebyggelse samlet	32	4
Hovedbygning gårdsbruk	11	12
Driftsbygning gårdsbruk	6	7
Mindre hus knyttet til gårdstun	4	5
Landbruksbebyggelse samlet	21	24
Naust og sjøhus	1	0
Fritidsbolig	0	1
Fabrikk, andre næringsbygg	2	0
Bolig- og næringsbygg	3	2
Fellesskapets hus, forsamlingshus, skoler ol.	0	2
Samlet bebyggelse	59	33
Andre minner, ruiner - gårdsbruk, kulturlandskap	2	2
Andre minner - båtstøer	4	0
Andre minner, ruiner - industri	1	0
Veier, bruer, jernbaneminner	7	1
Andre minner, Ruiner - 2. verdenskrig	27	0
Samlet Andre minner, Grønt og Ruiner	41	3
Samlet totalt	100	36

Tallgrunnlag 2020.

Tapet i gårdsbebyggelsen har gått ut over både heimahus og driftsbygninger og andre uthus. Det dreier seg om hele tun som er radert bort i utbyggingsprosjekter øst for E39. I dag må man til jordbrukslandskapet vest for hovedveien for å finne driftsbygninger og komplette gårdstun

Alle gamle sjøhus og naust er borte, men det er registrert ett naust som godt kan være fra litt ned på 1900-tallet. Det står ved en av de gamle båtstøene ved Somaneset. Båtstøene er registrert.



Håholen inngår med to hus som tap i tabellen, hovedbygning og driftsbygning. Heimahuset var trolig fra 1700-tallet og antagelig flyttet hit fra det opprinnelige Lura-tunet i 1823. Da løa brant 1987 ble resten av tunet revet og området bebyggt med boligfelt. (Fra SEFRAK-registreringen 1982)

Tradisjonelle elementer i regionens byggeskikk og særskilte tema

Type tradisjonselement	Står	Tap av tidl. registrert
Grind	0	9
Naturstein som vegg	5	2
Markerer tidligere fellestun	2	0
Ved gammel ferdselsvei.	6	2
Sammenbygd heimahus og løe	0	1
Jærhusstil	1	0
Skjørt- og bluse-hus	5	0
Teglverks og potterihistorie	1	0
Brødrene Fjogstad	0	2
Fellesskapets kulturminner	1	2

Tallgrunnlag 2020. Oversikten står ikke for enkelthus, men marker hus der disse elementene/emnene er aktuelle.

Alle grindabygde hus i bydelen er tapt, tre driftsbygninger og resten mindre uthus i tilknytting til tun. Når det gjelder det sammenbygde huset løe/heimahus, var alt tatt i bruk som driftsbygning ved registreringen i 1982. Huset i jærhusstil gjelder et bolighus i Roald Amundsens gate. «Skjørt- og bluse-hus», ulik retning på kledningen i 1. og 2. etasje, setter sitt preg på 1900-talls boligbebyggelse ved de nye veiene.

Kulturminner fordelt på alder

Periode	Står	Tap av tidl. registrert
Før 1850	3	2
1850–1874	4	1
1875–1899	1	4
1800-tallet	2	4
1900–1924	28	19
1925–1949	50	5
1950–1999	3	0
Ukjent	9	1
Samlet	100	36

Tallgrunnlag 2020.

Det er gårdsbebyggelse og gamle veifar som danner den eldste gruppen, de «Før 1850», og tapene gjelder en driftsbygning og et heimahus. Det er hus bygd før 1900 som har relativt sett høyest tapsandel.

KILDER

Alsvik, Marit K. og Alsvik, Jan. Lura og Soma. Gamle glimt Bind 1. 2005.

Aurenes, Ola. Høyland gards- og ættesoge. Gjennom 400 år. Stavanger 1954.

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

Jonasen. J. Schanche. Høyland gjennom 100 år. Sandnes 1972.

Eggebø, Aksel. «Slik bygde dei byen», 1996. Eggebø, A. «Eit bygdesamfunn på Nord-Jæren. Lurakrinsen fra siste istid og fram til 1940». Del 1., Sandnes 1983.

Eggebø, A. «Eit bygdesamfunn på Nord-Jæren. Lurakrinsen fra siste istid og fram til 1940». Del 2., Sandnes 1983, s. 331.

Eggebø, A. «Vatnet som ble by», Historia om Stokkavatnet / Forusområdet, 1992.

Hestholm, Fredrik. Krigsminner i Sandnes kommune. Rapport for byantikvaren i Sandnes 2015/2019.

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

Lindanger, Birger. *Sandneshistorien. ... til stor by*. «Den usynlige grensa», s. 29. 2010.

Jonasen. J. Schanche. Høyland gjennom 100 år. Sandnes 1972.

Sandnes 1. «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1998.

Norges bebyggelse 1957. Herredsbindet for Rogaland søndre del.

Thoring, Chr. Aug. 1992. *Forus industritomteselskap A/S*. Stavanger.

Otteren, Karl Jørgen. «Etableringen av Kvardat – en personlig redegjørelse». *Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 20, 2017*, s.69.

Interkommunalt arkiv Rogaland IKS (IKA Rogaland), Widerøesamlingen. [Kontakt oss | IKA Rogaland](#)
SEFRAK-registreringen i Sandnes, 1979–1984.

<https://digitaltmuseum.no/>

<https://www.nb.no/search?q=Sandnes&mediatype=bilder>

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

<http://www.temakart-rogaland.no/>, Norge i bilder 1937.

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

https://www.sandnes.kommune.no/globalassets/kulturfritid/friluftsliv/tur-og-bydelskart/folder_hana_bydel-.pdf

Kart forside: Originalkart (målebordskart) fra 1888. Håndtegnet av Reinald Fritjof Valdemar Gulbradsen i målestokk 1: 50 000. [Mitt kart | Kartverket.no](#).