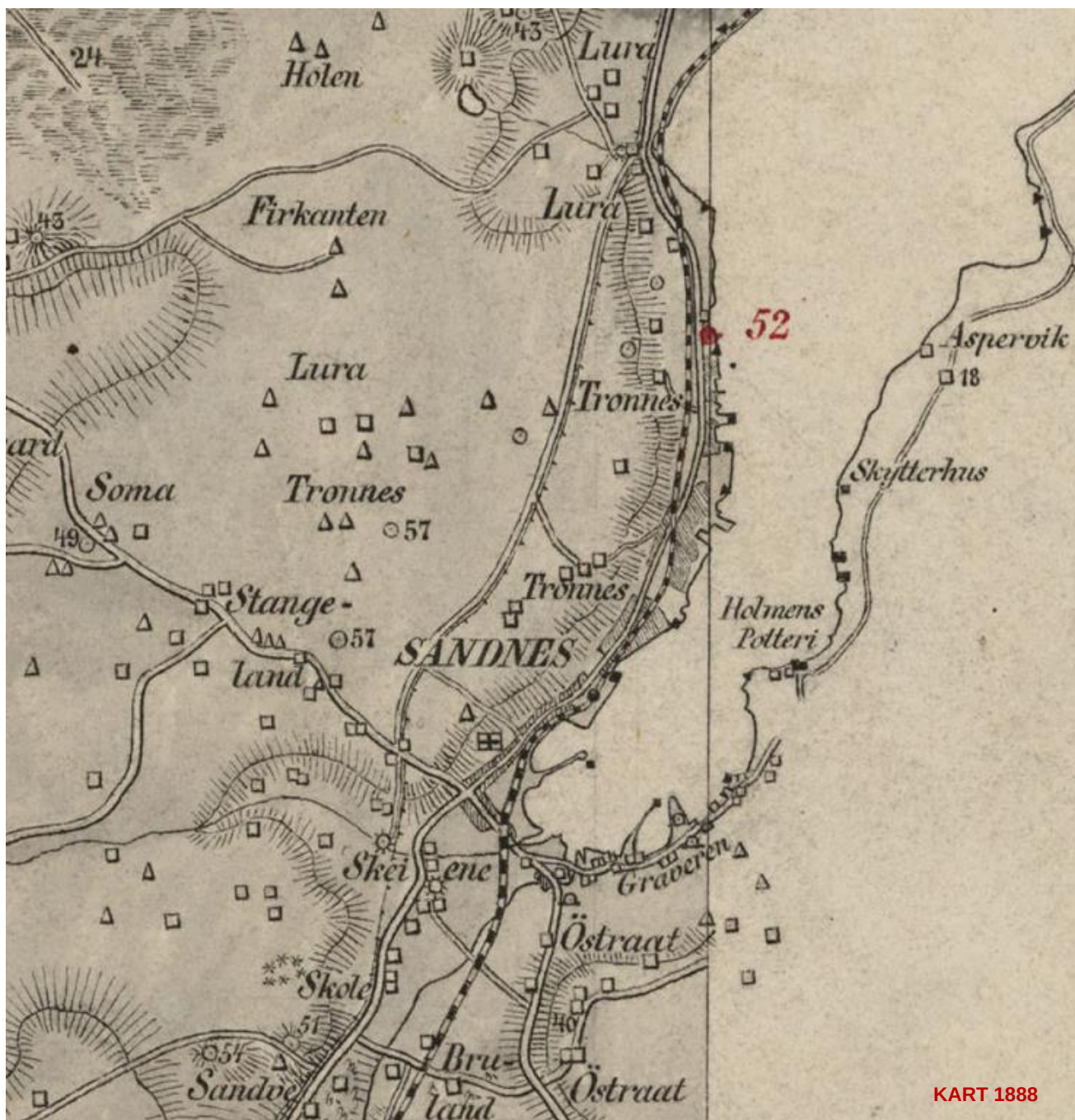




TRONES OG SENTRUM

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.

TRONES OG SENTRUM

KULTURMILJØ OG KULTURMINNER



Sandnes er en by tuftet på stolte handels-, håndverks-, industri- og landbrukstradisjoner.

Rollen som knutepunkt mellom landskap, fjord og næring går som en rød tråd gjennom historien til Sandnes.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta

- Landskapet: Den visuelle kontakten mellom byen og fjorden. Forholdet mellom byen og fjordlandskapet vil alltid ha en viktig rolle i fortellingen om Sandnes. Like viktig for kunnskap, opplevelse og bruk.
- Landskapet: Storåna, Stangelandsåna, Oalsbekken, Fjerå med marbakken i forkant og leirbakkene i bakkant – en fortelling om naturgrunnlag, industriskaping, avvikling og nytt innhold, ekstrem forvandling i flere lag.
- Leirbanene – avtrykk i landskapet etter den første industrien, teglverkene.
- Neset og Kaien – ladestedets fødested og opptakten til en moderne havn. Bygningsmiljø knyttet til Sandnes nøkkelindustri midt på 1900-tallet.
- Rester av gammel strandlinje og sjøhusmiljø på Norestraen.
- Strandgata – Langgata – Jærveien. Sammenhengen i den lange veien, den nye hovedveien mellom Stavanger og Jæren, som ble ført langs stranda sist på 1840-tallet. Forutsetningen for veksten i strandstedet, som utløste status som ladested (by) og som ligger til grunn for byens langstrakte særpreg.
- «Den lange veien» ble ryggraden i ladestedets byplan med kvartaler.
- Mens Strandgata, Norestraens del av «den lange veien» beholdt mer av særtrekkene fra det gamle «selvgrodde» strandstedet – sårbart for moderniseringer.

INNHold

Registreringsoversikt – kart	3
Topografi og Naturgrunnlag	5
Gårdene	5
Vassdragene	8
Leirbakkene	8
Gamle sentra og grenser	11
Ferdselen	13
Den eldste ferdselen	13
Ferdselen etter 1950	20
Strandstedet	23
Ladestedet – byen	29
Byplaner – juridiske forhold	34
Offentlige plasser	43
Fellesskapets hus	54
Industribyen	57
Byens vekst	61
2. verdenskrig	63
Kulturmiljøer i bydelen	64
Registreringsoversikt	66
Kilder	67

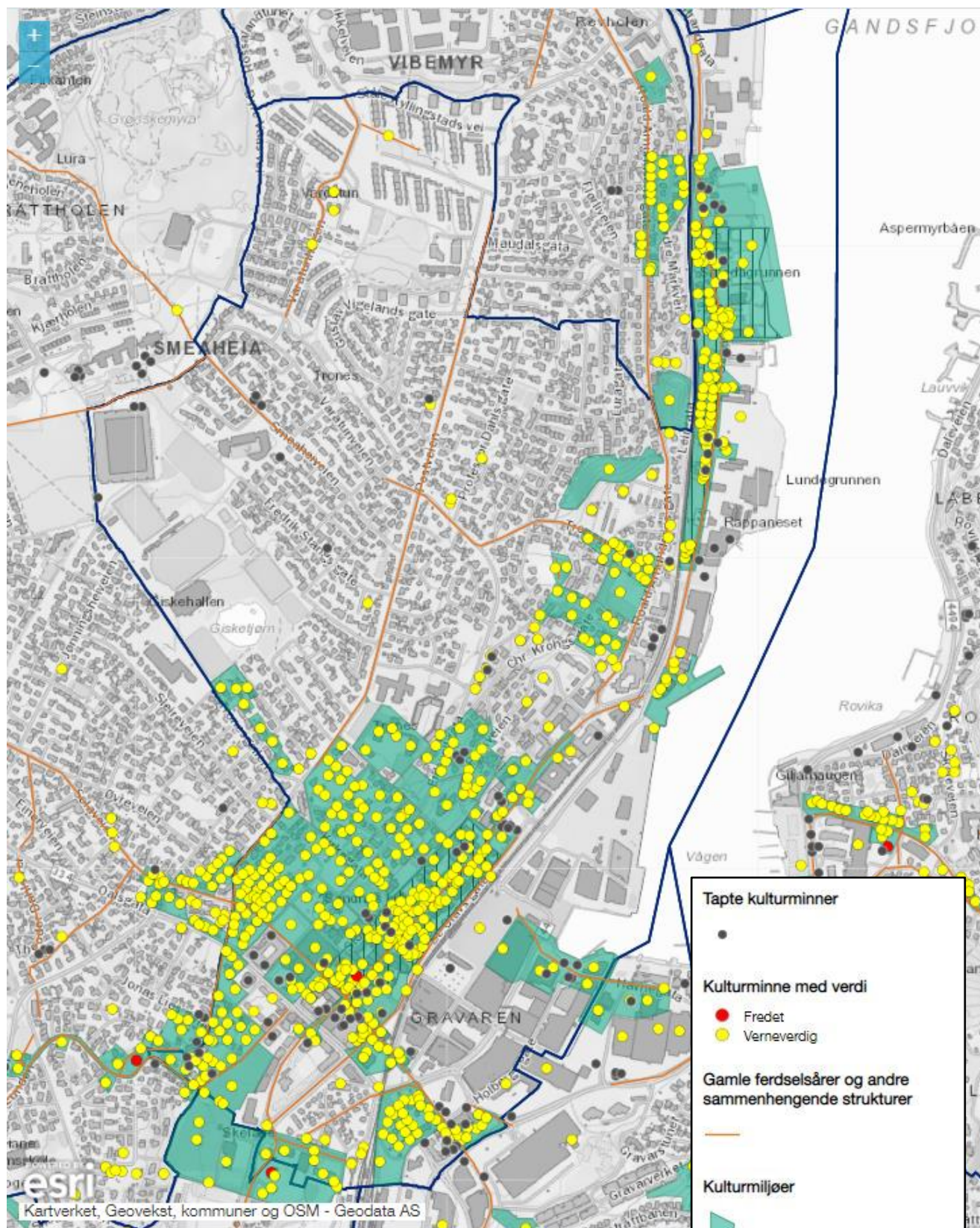
Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

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

[Link til Kulturminneregisteret](#)

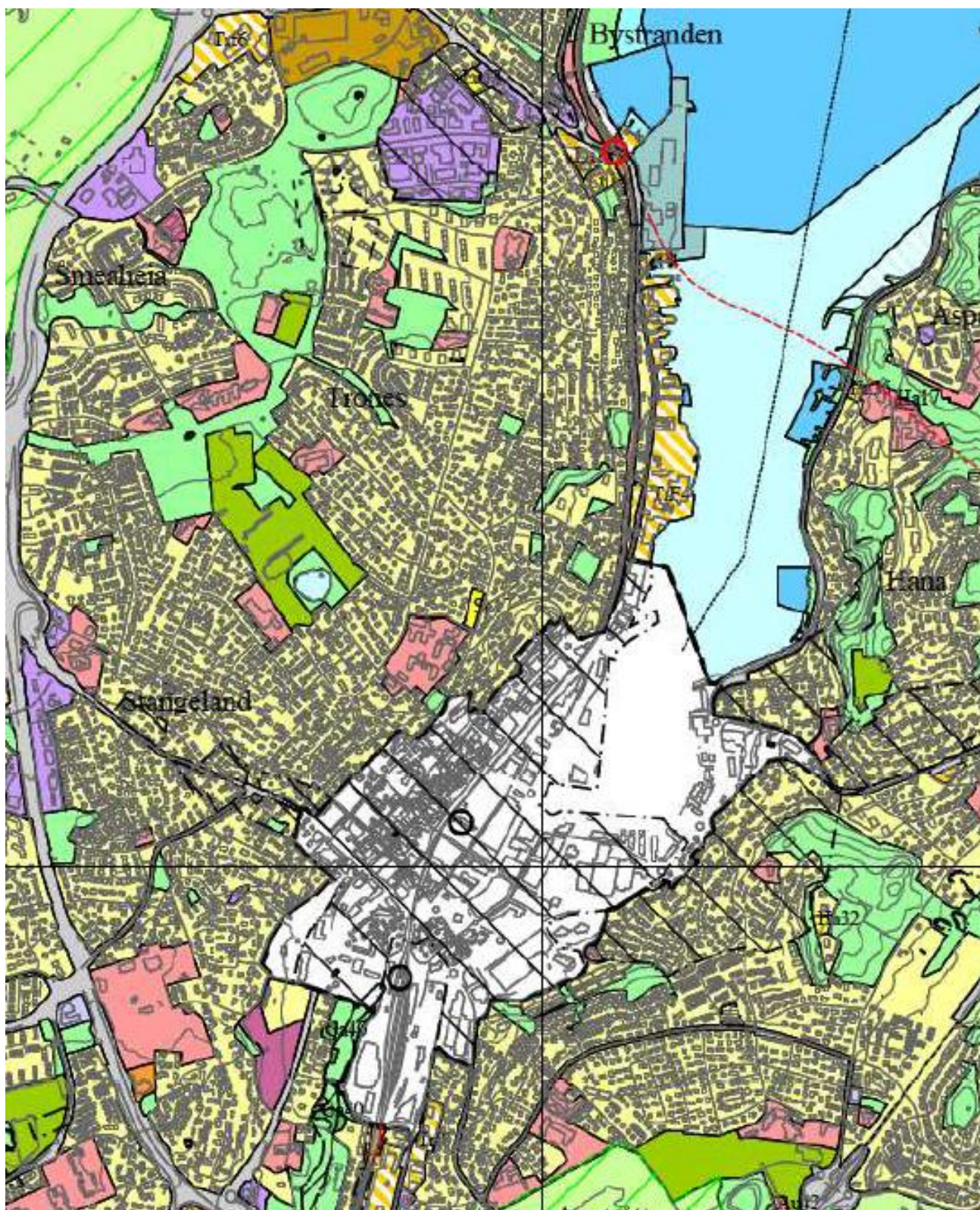
- Innfartsveiene i flere lag – grunnleggende strukturer som forteller om det viktige opplandet.
- Krossen – knutepunktet der veiene fra Sola og Gjesdal møtte den gamle hovedveien mellom Stavanger og Jæren sist på 1860-tallet. Et tyngdepunkt for bondehandelen med opplandet. Sentrums sørlige tyngdepunkt. Lenge kvartalsbyens grense mot sør.
- Kvartalsbyens nordlige tyngdepunkt – Kaien, jernbanestasjonen 1878 og Torget. Mellom disse tyngdepunktene i Langgata vokste byen fram.
- Bevart bebyggelse fra før ladestedet – Det fredete Nygårdshuset i Langgata 8, Nygårdsbrukene i Jærveien 19 og 24. Norestraens eldre bebyggelse som representerer strandstedet, men også mye av bebyggelse og virksomheter fra ladestedets første år. Sammenhengen mellom næring- og industribeltet på sjøsida og bolig og annen bebyggelse langs gata.
- Mangesysleriet i kvartalsbyen med stor variasjon i type næringer og virksomheter. Gjenværende gårdsrom, smau og bakgårdbebyggelse er særlig viktige miljøer som synliggjør og forteller om virksomhetene i den gamle byen.
- Gjenværende industribygninger i Vågen, i kvartalene i byen og langs Norestraen. Sandnes har fortsatt representanter som forteller om en rik og sammensatt industrihistorie, knyttet til de ulike miljøene.
- Jernbanehistorien – Høybanens karakter og detaljer fra 1950-tallet, med skiferkledning, jernrekkverk og underganger. Gir tidskoloritt til en betydningsfull epoke i byutviklingen. Rester av jernbaneparken som spor etter den første stasjonen på Jærbanen fra 1878.
- Avtrykkene i bybildet etter bybrannen i 1897. Viktig historisk hendelse med følger for offentlige plangrep. Langgata mellom Kirkegata og Olav Kyrres gate omregulert med 1 m bredere gate. Gjenoppbyggd med ensartede to-etasjes tregårder med helvalmede tak. Kjøpet av Anfindsens gård ved Torget i 1898, som gav mulighet for å regulere en bred brannkorridor fra Søndre Sjøalmenning opp til bygrensa. Styrket det nordre tyngdepunktet som et «offentlig Sandnes».
- Den generelle murtvungen 1904 – som best kan leses i en konsentrert byggevirkomhet i villakvartalene vest for byen og i forstadsbebyggelsen langs innfartsveiene.
- Siktlinjer i byplanens rutenett. Sammenhengen mellom sentrum og villakvartalene.
- Siktlinjer til byens landlige omgivelser – det var landbruket og bondehandelen som fikk i gang handelsbyen og sparket i gang mange av virksomhetene som lå til grunn for industribyen.
- Fellesskapets kulturminner. Sandnes har en rekke flotte bygninger som er nær knyttet til byens offentlige historie. De representerer ulike institusjoner og epoker. Eldst er Sandnes kirke fra 1882, Sandnes gamle sparebank fra 1895 og Sandnes gamle folkeskole fra 1899. Dertil, ikke minst, byens rådhus og kino fra 1942, brannstasjonen fra 1932, Sandnes nye folkeskole, Trones skole fra 1956, «Husmorskolen» fra 1913 og Sandnes sykehus 1914–1944. I tilsvarende kategori kommer Frelsesarméen (Folkets Hus) fra 1913 ved Rådhusplassen og Folkets hus i Kirkegata fra 1961, Høyland Meieri fra 1926, IOGT sitt losjehus fra 1935 og Turnhallen fra 1960. I tillegg til at flere har høy arkitektonisk verdi, er dette hus med stor verdi for historisk identitet og tilhørighet. I bybildet er de viktige historiske ankerpunkter der siktlinjer til disse har stor betydning.
- Parker, gravlunder og gamle trær og hager – byens grønne lunger. Fellesskapets kulturminner som er viktige lavterskel møteplasser. Inneholder også fortellinger om byplanhistorie og byens egen, stolte grønne historie.

REGISTRERINGSOVERSIKT – KART



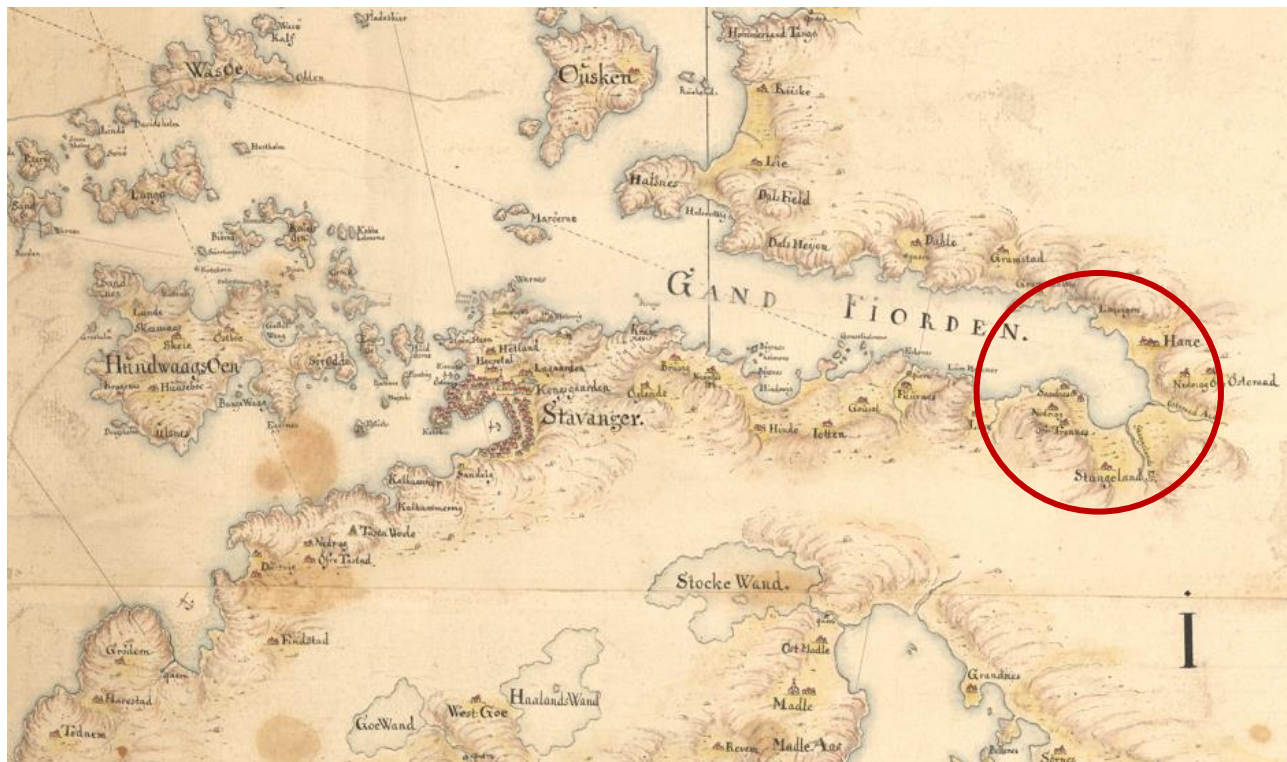
Detaljutsnitt fra kulturminneregisteret.

[Kulturminner i Sandnes kommune \(arcgis.com\)](http://Kulturminner i Sandnes kommune (arcgis.com))



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

TOPOGRAFI OG NATURGRUNNLAG



Utsnitt av sjøkart fra 1708 som følger kysten fra Sireåen til Tungesnes. Tegnet av løytnant Rasmus Iuell. Kartet var del av det første større kartleggingsprosjektet i offentlig regi i Norge, som kong Christian V satt i gang for å lage bedre sjøkart over kysten av Danmark og de nærmeste norske farvann. Kartet har kun påtegnet bebyggelsen langs kysten, med gårdsnavn. Terrenget er antydnet. «Stangelands Elf» og «Østeraad Aae» er tegnet inn og navngitt. Sandnes er markert med en liten husklynge. Dette er, etter det vi kjenner til, første gang navnet Sandnes er «satt på kartet». Det er karakteristisk for Sandnes «som Jærens uthavn» at det er på et sjøkart navnet først opptrer. ([Mitt kart | Kartverket.no](#)).

Strategisk beliggenhet innerst i Gandsfjorden er basis for bydannelsen 1860 – et knutepunkt mellom Jæren, Stavanger og «fjordane» dvs. Ryfylke og Hardanger. Her foregikk et livlig varebytte med jordbruksvarer fra Jæren, trevarer fra fjordane og sild. Sandnes var Jærens «uthavn».

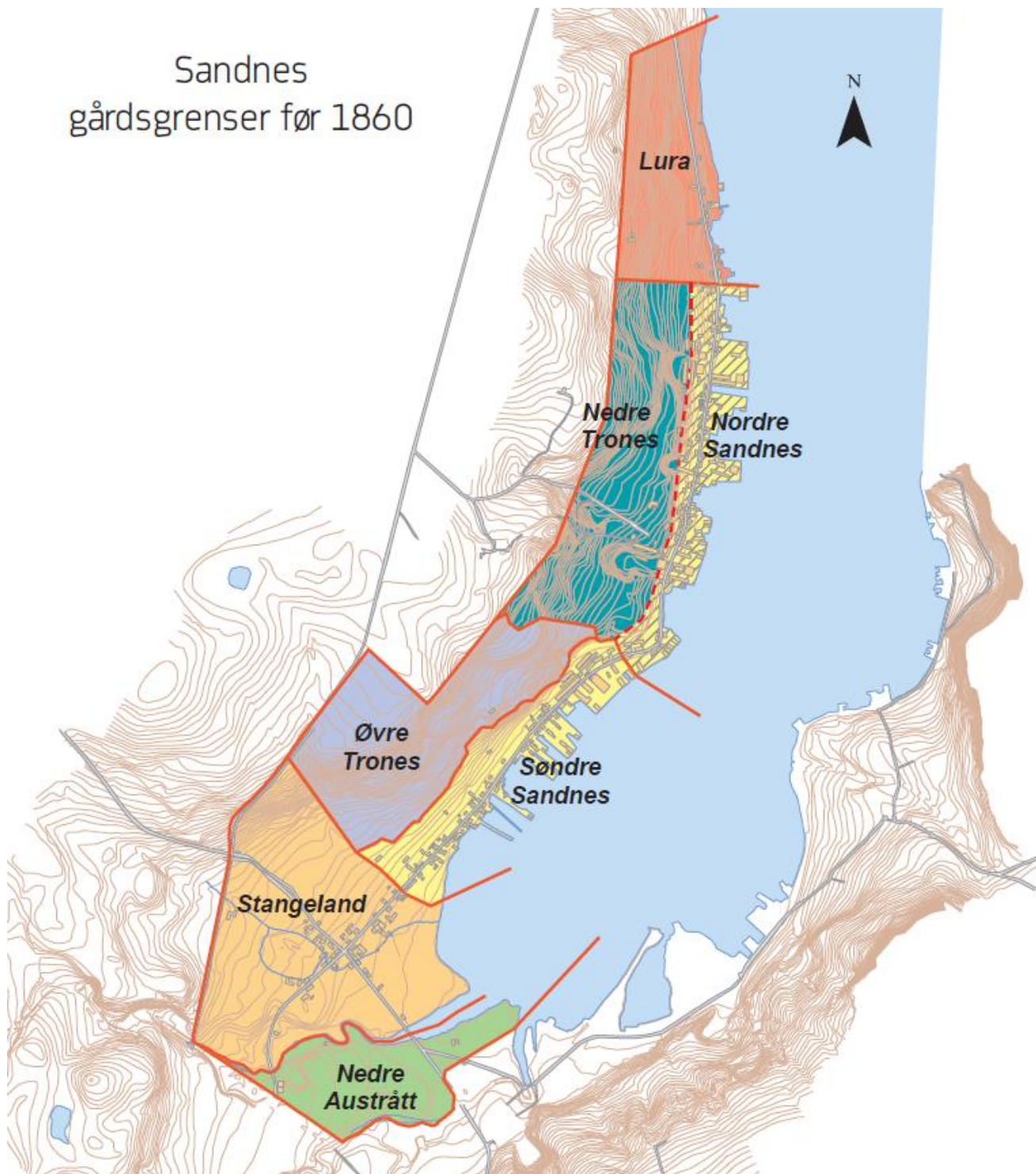
Gårdene

På høydene rundt fjordbunnen lå gårdene Hana, Austrått, Stangeland, Trones og Lura. Om vi tar med Gramstad er dette alle sjøgårdene i Høyland herred. Lenger inn ligger Brualand som et viktig bindeledd mellom øst og vest, men uten egen strand. Strandsittere og husmenn under gårdene med sjølinje var de første beboere innerst i Gandsfjorden.

Sjøen var en viktig ressurs for gårdene med sjølinje – Trones, Stangeland, Skeiane og Austrått. Viktig for fiske og ferdsel. Skeiane sikret seg en del av stranda i Fjærå da bruket ble skilt ut fra Austrått 1700. Ved flo sjø kunne man benytte båt langt inn mot Skeiane. For Skeiane og Stangeland var Fjærå eneste alternative strandlinje. Trones hadde mange muligheter – med de beste naturlige havneforholdene lengst inn i fjorden – på henholdsvis Neset og Holmen over fjorden på Hana. Her var det fergeforbindelse. Høylandsgårder uten strandlinje kunne gjøre avtale om båtplass.

Alle navnegårdene rundt bukta er sterkt preget av byveksten, og mange gårdstun er slukt av tettbebyggelsen. På Lura og Trones er det ingen lesbar gårdsbebyggelse igjen. Nygård, opprinnelig husmannsplass under Stangeland, er det gårdsbruket som har avgitt mest grunn til sentrumsområdene av byen. Her er det bevart gårdstun med hus fra før bydannelsen.

Sandnes gårdsgrenser før 1860

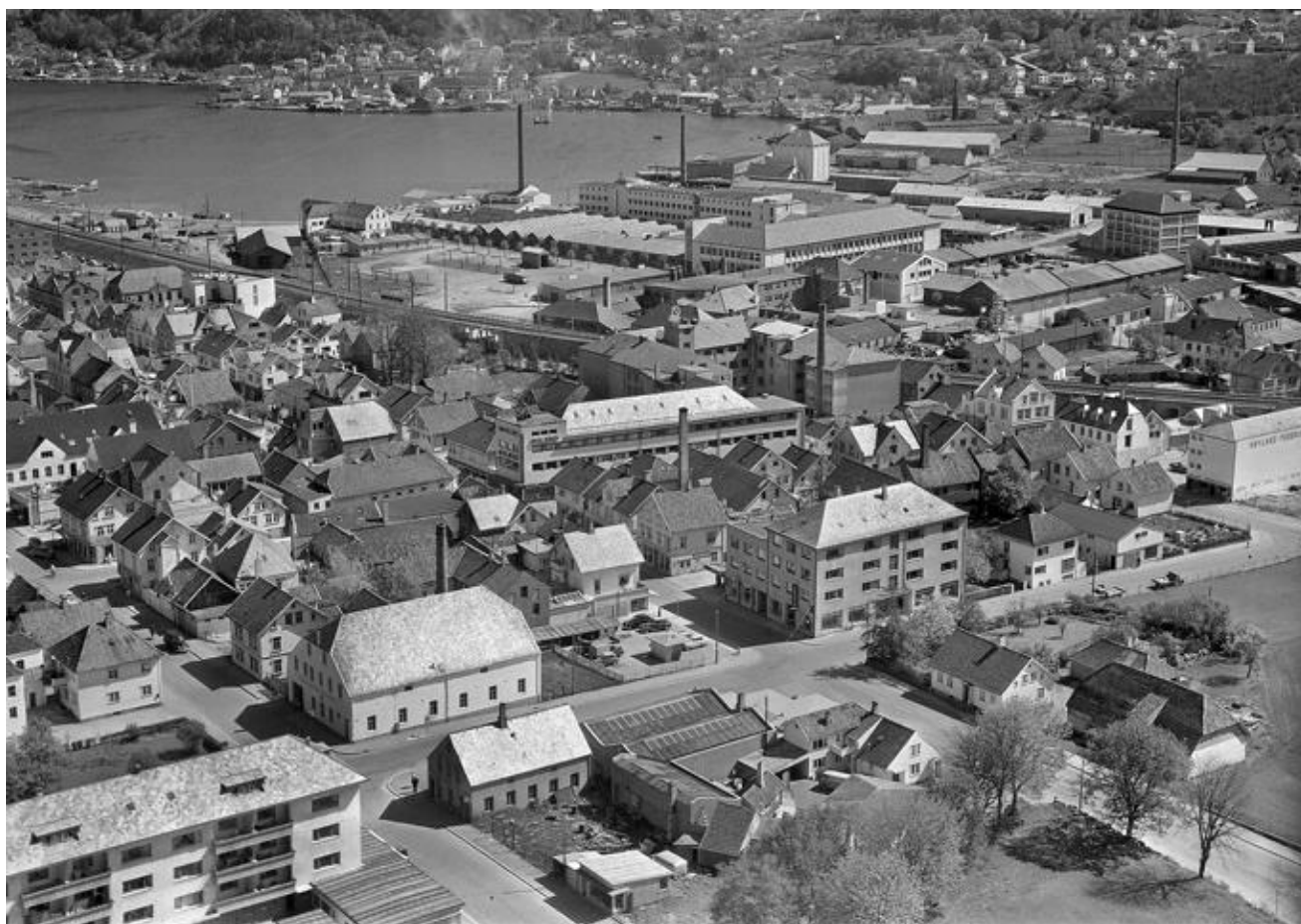


Kart av byområdet som viser hvilke gårder byarealet ble skilt ut fra 1860. I 1841 ble de gamle plassene søndre Stranden under Øvre Trones og nordre Stranden under Nedre Trones skilt ut som egne matrikkelgårder i Høyland prestegjeld. Da Sandnes fikk ladestedsrett i 1860 gikk begge inn i byen. Samtidig avsto Nedre Austrått ett helt bruk og deler av fire bruk, Stangeland ti hele bruk og deler av 17, Øvre Trones fem hele bruk og deler av fem, Nedre Trones 34 hele bruk og deler av syv og Lura fire hele bruk og deler av fire (OA 1954). Skeiane var ved bydannelsen del av Nedre Austrått, og fikk ikke eget matrikelnummer før etter 1865.

Som del av ladestedet Sandnes opphørte de gamle matrikelbetegnelsene basert på gårdsnavn og undernummer – gatenavn og husnummer ble den juridiske betegnelsen. Men i 1983 ble hele det gamle byområdet gitt nytt gårdsnummer 111 og delt i tilhørende bruksnummer. (Kart Sandnes kommune)



Hovedtunet på Nedre Trones fotografert av Widerøe i 1954, mens det ennå var gårdsbebyggelse i klyngen. I dag er det ingen spor. Det gamle tunområdet ligger rett ovenfor Kaien, dvs. Neset med den første «bybebyggelsen». Gamlaverket lå til venstre og Gann Potteri og Teglverk til høyre. Roald Amundsens gate er i ferd med å bygges. (Widerøe ika-w071038)



Gårdsbebyggelsen til de to tuna på Nygård i krysset mellom Jærveien og Oalsgata i 1957. Her gikk lenge en grense for byveksten, selv om bygrensa lå lenger sør. Alléen på skrå i forkant markerer en eldre forbindelse til Postveien. Den er i dag borte. Den nye høybanen er ferdig og skiller byen visuelt fra Vågen. (Widerøe, ika-w106667)

Vassdragene



Storåna og Stangelandsåna ved utløpet i 1929. Graverens Verk nr. 3 omtrent midt i bildet. Til høyre forstaden Vågsgjerd som kom opp langs innfartsveien Gjesdalveien – på sandbanker mellom elvene. (Foto L. Ludvigsen).

De viktigste vassdragene var *Storåna*, *Stangelandsåna*, *Oalsbekken* – som løp sammen mot fjordbunnen og skapte *Fjerå*, et elvedelta med vasstrukne sandbanker innerst i Vågen. Fjerå var i stadig forandring, fra naturens side og fra menneskenes side. Fjerås utstrekning, og hvor det var mulig å krysse elvene, la premisser for hvor veier kunne bli anlagt, og for avfallsdeponier og industriutbygging. Elvene gav kraft og vann til tidlig industri – og muligheter til å kvitte seg med avfall. Ytterst mot fjorden lå den brådype marbakken, grensen for hvor langt inn skip av en viss størrelse kunne gå, og for hvor langt ut byen kunne bygge. Utbyggingen av Fjerå startet forsiktig med lange pিরer ut til marbakken og enkelte sjøhus. Marbakken og utfyllingen av Fjerå ble bestemmende for byens sjølinje og sjøfront. I tillegg til de større vassdragene var det rikelig med oppkommer i bakkene på Trones og Stangeland. Og fra 1909 spilte det noe fjernere Svilandsvassdraget (Imsvassdraget) en stor rolle, ved levering av energi fra Sviland kraftstasjon til Sandnes Elektrisitetsverk.

Det er få steder man ser elve- og bekkeløpene i dag, i hvert fall sentralt. Men Storåna ble, som resultat av 1980-tallets Vågenprosjektet og nytt syn på elvenes verdi generelt, rundt 2010 gjenåpnet som kanal et stykke ved utløpet. Sør for Skeiane går Storåna i dagen, og inngår i Skeianeparken. Stangelandsåna er i sin helhet lukket, i Vågen følger Elvegata hennes løp. Også Oalsbekken, Hanabekken og Lurabekken er alle helt lukket. Vassdragene er viktige deler av ressursgrunnlaget for bosetting og ikke minst næringshistorien. De bidrar til å belyse historien og sammenhengen med naturgrunnlaget.

Leirbakkene

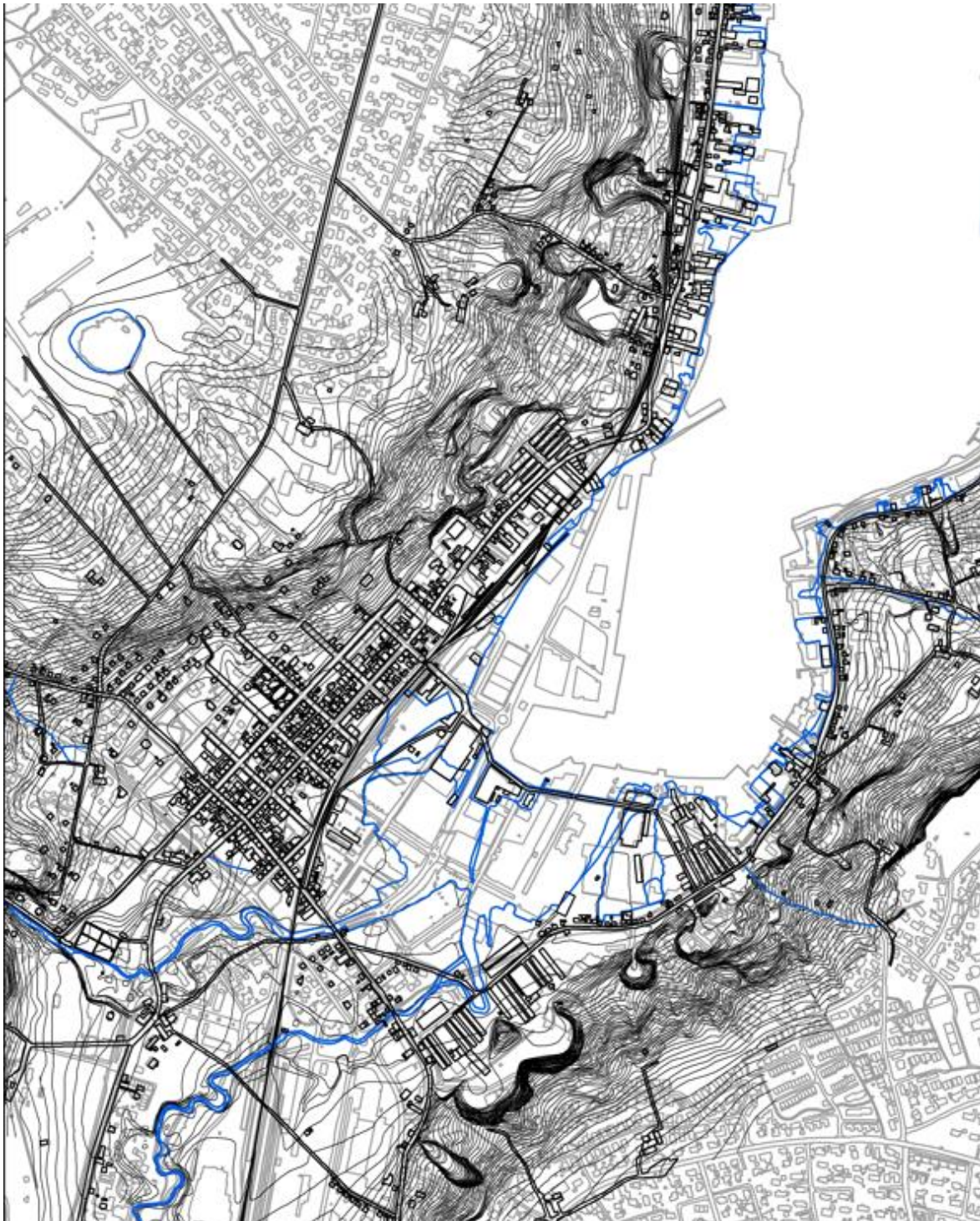


Leirbakkene rundt fjorden gav grunnlag for teglverksindustrien, som preget bybildet og byens topografi i over 200 år, fra 1782–1995. I alt kom det syv teglverk innerst i Gandsfjorden, elleve om man teller fabrikkene enkeltvis. I tillegg ble det over tid etablert godt og vel 15 potterivirksomheter, sammen med teglverkene eller for seg selv. Leirvareindustrien gav arbeidsplasser, tiltrakk seg kapital og skapte kompetanse, ikke minst i å drifte store industriforetak.

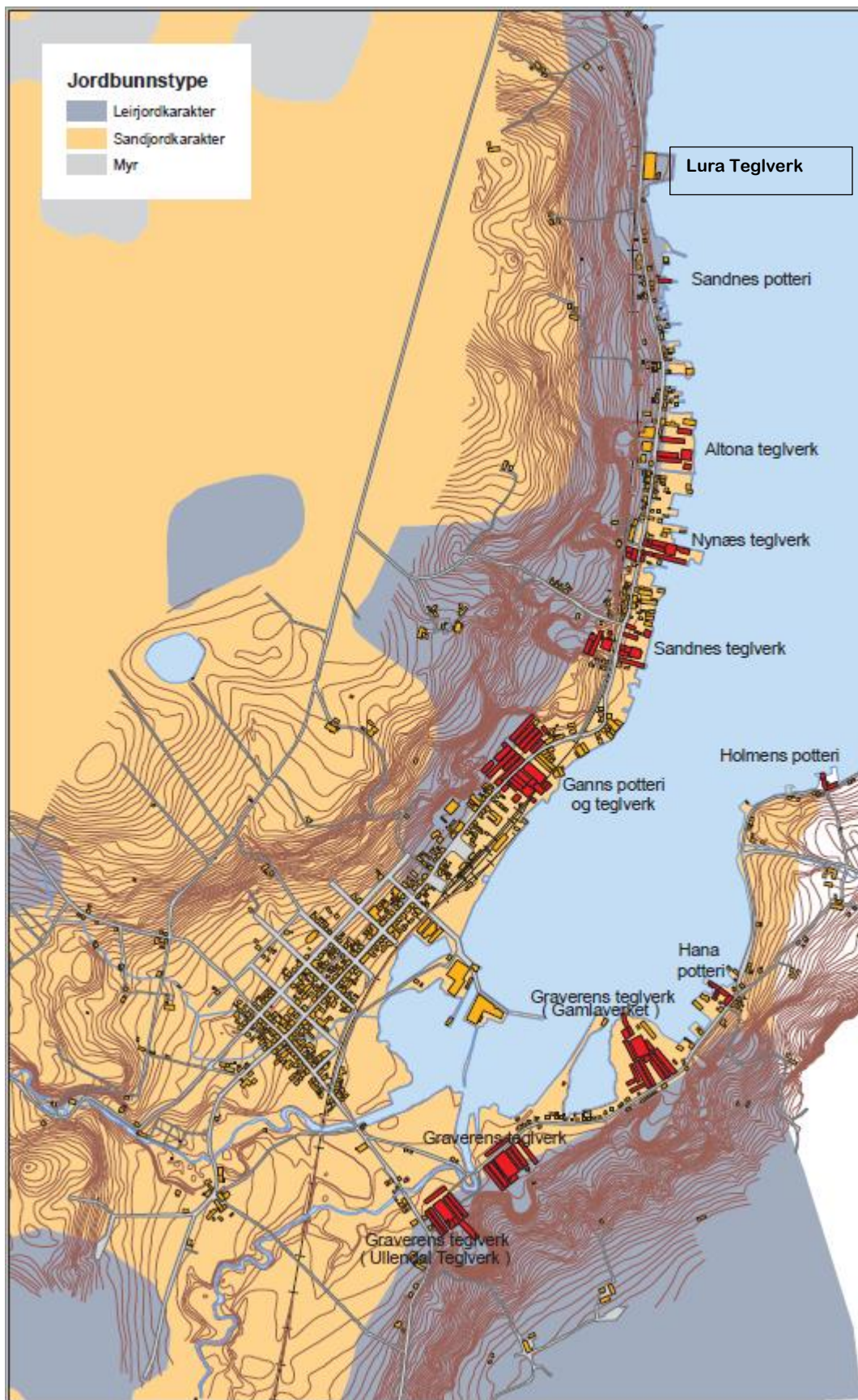
Med unntak for noen få fragmenter, er alle teglverksindustriens hus fra før 2. verdenskrig borte. Eneste direkte spor etter hus er Gravarens verk nr. 4, som etter en brann i 1956, noe redusert ble til Øglænds lager nr. 4. Ombygde fabrikkbygninger fra siste faser er bevart – 1950-talls på Kvelluren og 1970-talls på Austrått (Maxi). Men denne arealkrevende industrien har likevel satt varige fysiske avtrykk i byen. Leirtak og store områder med tørkehus (blokker) har gitt premisser for senere utbygging. Noen få leirtak kan fortsatt spores som åpne plasser og søkk i landskapet – Altonaparken er den best bevarte.

Torvmyrene

På høydene rundt fjorden lå *torvmyrene*. De utgjorde en viktig energiressurs for folk og industrien. Verkene skaffet seg egne myrer – og *hestebeiter*, det store hesteholdet til hestevandringer og ferdsel krevde også tilførsler fra gårdslandskapet rundt byen. Rundt 1900 overtok importert kull og etter hvert kraftstasjonen på Sviland mye av energitilførselen.



Kart med bebyggelsen og høydekurver fra ca. 1920 basert på Krums reviderte kart datert 1913. Bakgrunn fra 2020.



Jordbunnsoversikt innerst i Gandsfjorden. Bebyggelse og veier i byen, pluss «byggebeltet» på 200 m rundt byen, bygger på Krums kart 1913. (Utarbeidet av Sandnes kommune.)

GAMLE SENTRA OG GRENSER

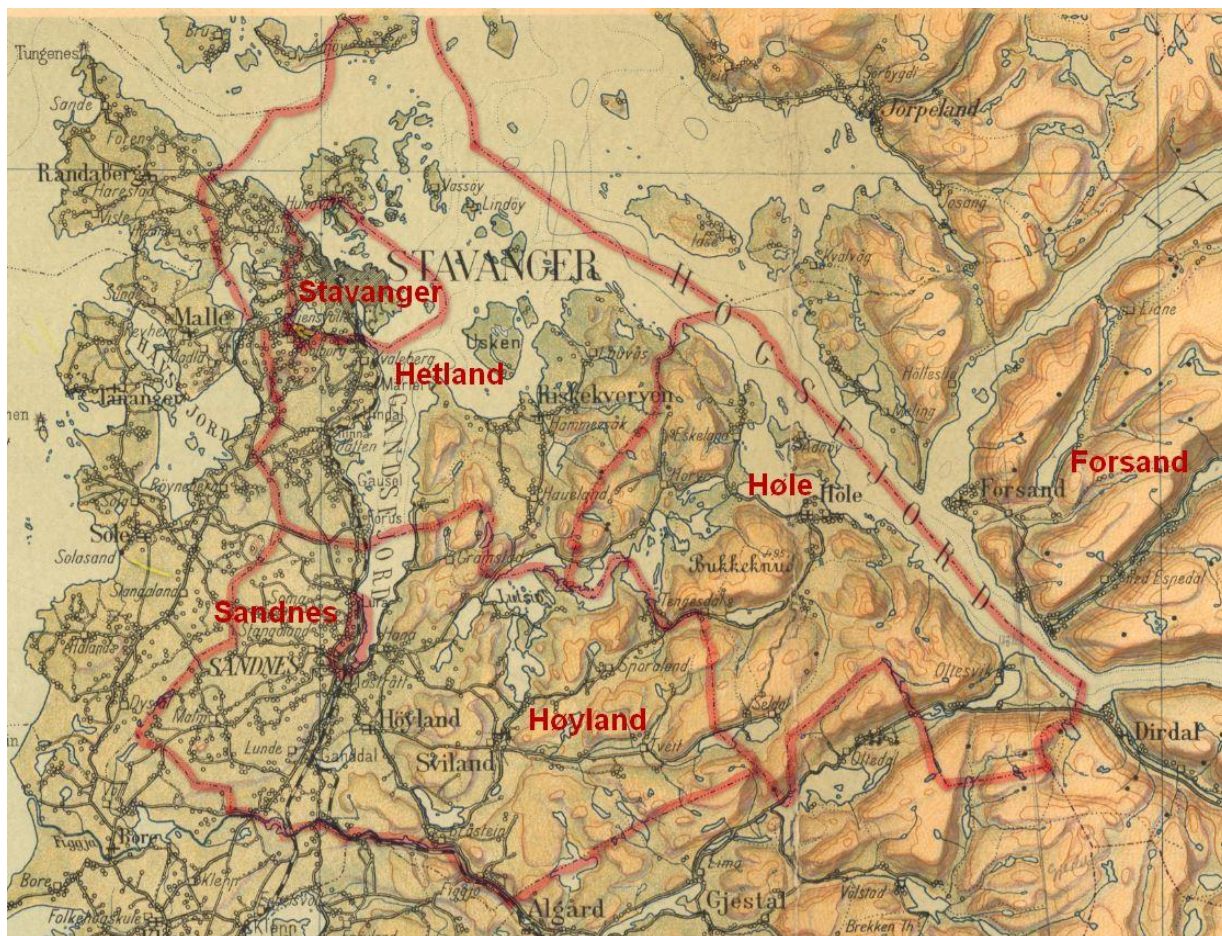
Nå det gjelder den gamle skipreideinndelingen (tinglagene, dvs. gamle administrative områder) hørte Øvre og Nedre Trones (med Øvre og Nedre Sandnes) og Lura til Jåtun skipreide. Austrått og Stangeland hørte sammen med de fleste gårdene i Høyland prestegjeld til Gand skipreide. Gand hadde i lange perioder tingsted på Austrått. Det gamle navnet på Høyland prestegjeld var Gand prestegjeld.

Lenge var Høyland prestegjeld delt i to sogn med hver sin kirke, Gand (Høyland) og Soma (Soma er omtalt som annekskirke). Til Soma kirke sognet alle gårdene i Jåtun skipreide. I 1841 ble sognene slått sammen, de gamle kirkene revet og ny felles sognekirke bygd på det gamle kirkestedet Høyland. Det har vært kirke på Høyland fra før 1300, men lenger tilbake kan sognekirka i Gand ha hatt annen plassering.

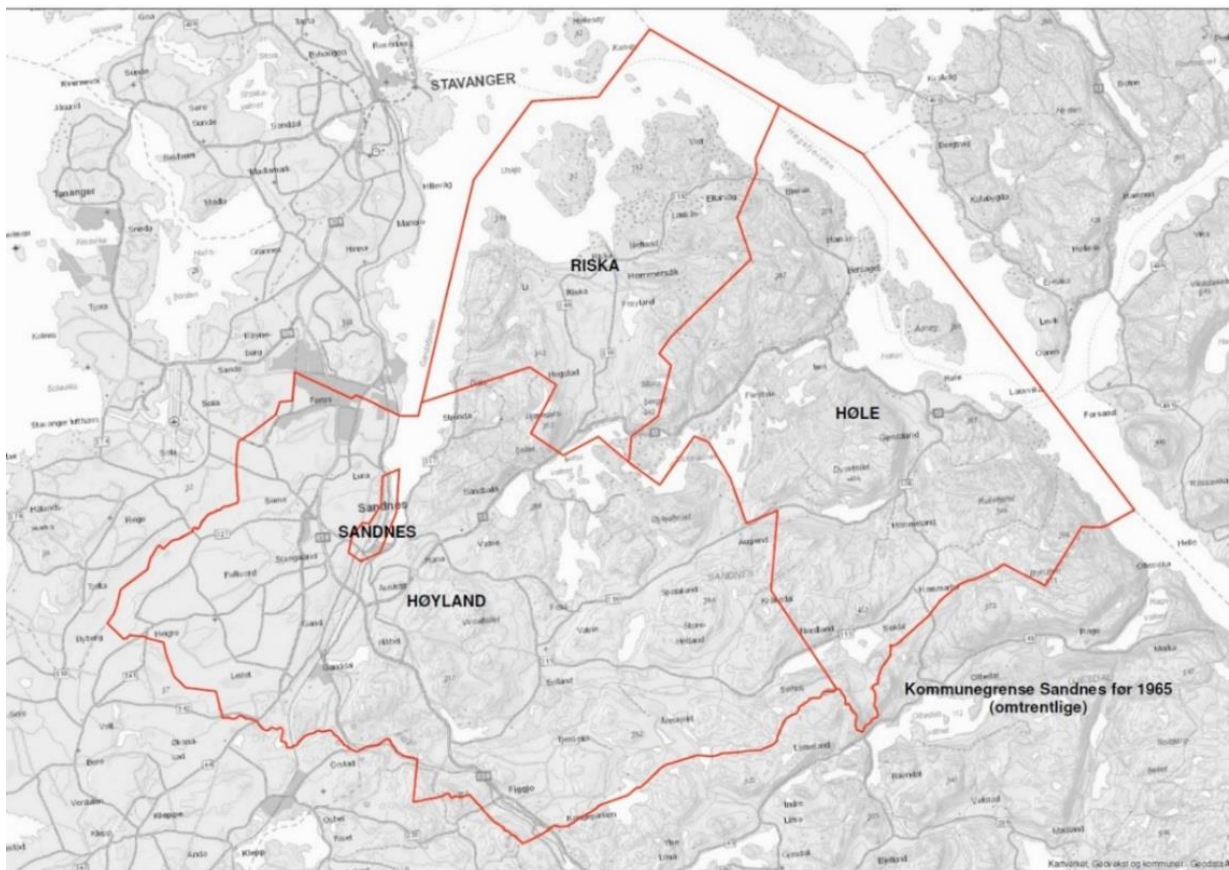
De gamle *offentlige institusjonene* lå spredt rundt fjorden. Hovedkirken på Høyland og annekskirken på Soma. Hana, Austrått og Skeiane har lange tradisjoner som henholdsvis futegård og lensmannsgård. Skeiane var tidvis også gjestgivergård og hadde krambu. Nedre Austrått og Lura var i lange perioder gjestgiver-, skyss- og postgårder.

Kjøpstadsprivilegiene til Stavanger ga enerett på handel i et vidt område, men det var unntak. Før liberaliseringen av handelen midt på 1800-tallet var de årvisse markedene et tilnærmet fristed og viktige møteplasser. Trolig var det i eldre tider markeds plass på Krossane i Luravika. Sandnesmarken foregikk på Neset, der hvor Kaien er i dag. Jonsokkmarkedet på Sandes er kjent fra 1730-tallet. På denne tida vet vi at både jærbøndene og handelshusene i Stavanger hadde sjøboder for jordbruksprodukter på Sandnes.

Skeiane har lange tradisjoner som ekserserplass og stevneplass, til Madlamoen overtok i 1883, navnet Telthusveien er et minne om det.



Kommunegrensene til Høyland, Sandnes, Hetland, Høle og Stavanger, slik de vises på et skolekart fra 1927. Hetland (med dagens Riska) omslutter Stavanger. Da Sandnes ble by i 1860 ble Høylands gamle strandsted og voksende senter skåret ut. I nesten 100 år levde de to kommunene med parallelle kommuneinstitusjoner – Høyland med sine bygg så nært byen de kunne komme. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#).)



Grensene til den nye storkommunen Sandnes etter kommunesammenslåingen i 1965. Høiland i sin helhet, det meste av Høle og Riskakverven fra Hetland ble «bydeler» i den nye kommunen, som tok navn etter byen fra 1860 – og det gamle strandstedet innerst i Gandsfjorden.



Sandnes fotografert av Widerøe 1950. (ika-w028410)

FERDSELEN

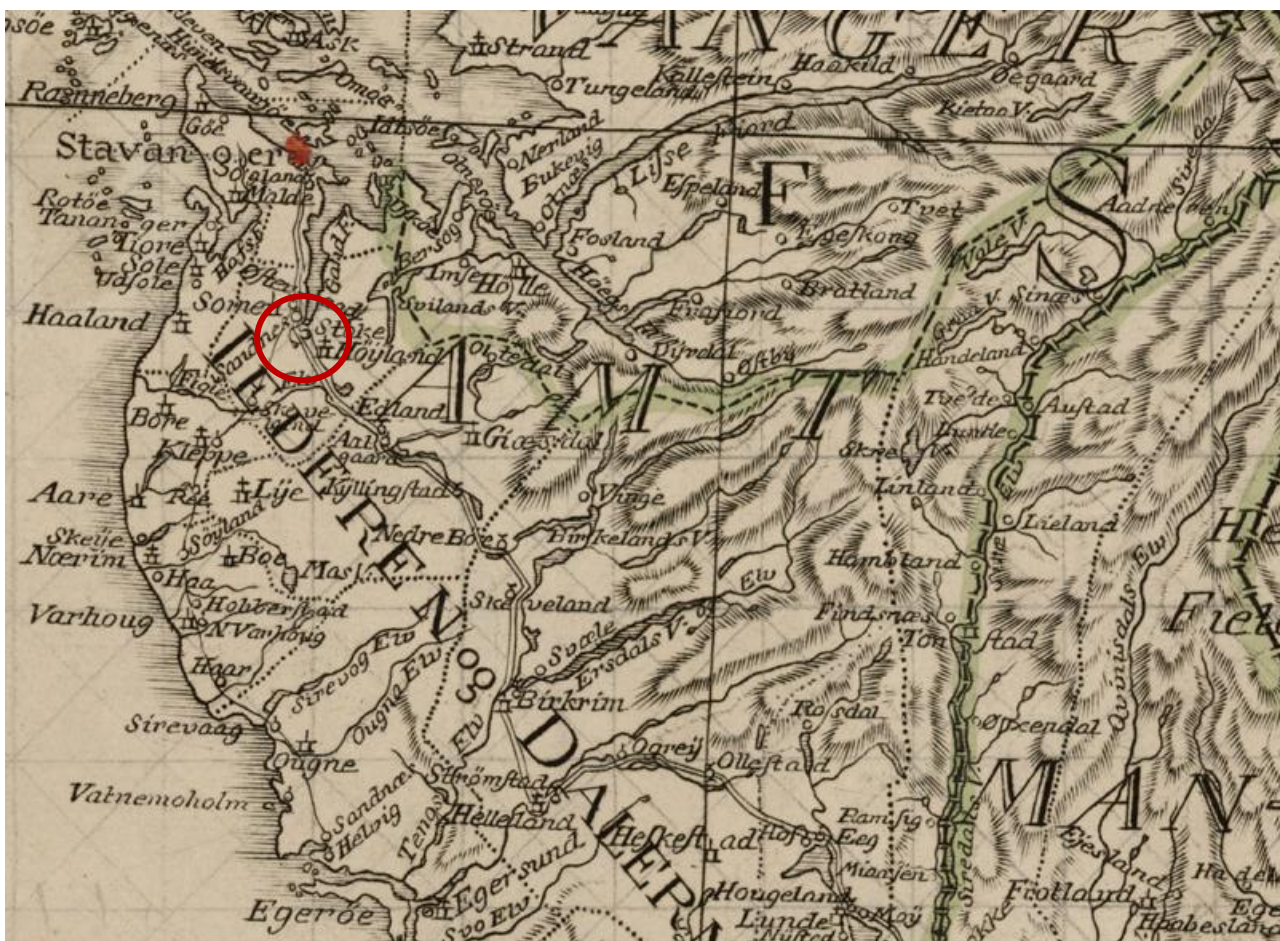
Rollen som knutepunkt går som en rød tråd gjennom historien om Sandnes.

Den eldste ferdseilen

Sjøen var den viktigste ferdsselsåren før 1850. Det eldste «veikartet» i området er et kystkart fra 1708. De beste havneforholdene var nordover fra Neset, innenfor var det langgrunt – og på Hana, ved Holmen tvers over fjorden. Mellom Neset og Holmen kunne man ta ferge, så slapp man den vanskelige veien over Fjerå. Men den viktigste brygga for større båter på vestsida var fra 1860-tallet Moulandbrygga på Norestraen (ved Strandgata 103). Det var fyrlykter på hver side av fjorden, på Giljarhaugen på Hanasida og på Varanespynten på Norestraen.

Nødvendig ferdsel til lands fulgte mer eller mindre tilrettelagte gang- og ridestier. På 1600-tallet fulgte postrideveien fra Stavanger stranda fra Lura til Austrått, før den fortsatt over Høylands fjellbygd østover til Gjesdal. Ved elvene innerst i fjorden var det vad. Den første brua over Storåna kom på Brualand, og linjen Kvellurveien–Sleipnersgate over Austrått har tradisjoner som en gammel forbindelse videre østover. Før Gjesdalveien kom sist på 1860-tallet gikk all landeveistrafikk østfra til Sandnes over Brualand og om Skeiane.

Kongeveien ser ut til å ha vært brukt som veinavn, samtidig som det viser til veistatus. Deg gjelder en landeveisforbindelse fra Stavanger sørover Jæren – et alternativ for reisende som unngikk den farlige kystleia fobi Jærens Rev. At veien fulgte stranda ved Sandnes og at den krysset Figgjo ved Skjæveland syntes det å være enighet om. Hvordan den passerte Ganddal er mer usikkert. Trolig har det vært far på hver side av dalføret et stykke. På Pontoppidans kart fra 1785 (under) er det postveien over Høylands fjellbygd som framstår som viktigst. Den tynne streken over Jæren representerer nok Kongeveien på dette tidspunktet.



Utsnitt av Chr. J. Pontoppidans kart over Det sydlige Norge fra 1785. Kartet illustrerer Sandnes sin posisjon som «Jærens uthavn». På denne tida var Sandnes godt etablert som et sted å ha med på oversiktskart. Dessuten - de to eneste regionale ferdslinjene over land i regionen går begge om Sandnes. Med enkel strek viser kartet en veilinj over Jæren mot Gandsfjordbotn utlagt som «andre bekjendte Veije», men er trolig veilinen som har vært benevnt som kongeveien. Veien Høyland-Bjrkrim har dobbelt strek, utlagt som «Post-Veije». Begge ferdslinjer var etablert som offentlige på 1600-tallet. ([Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#)).

«Jæder-Hovedveg». Den nye «Postveien»



Utsnitt 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 de viktigste gårdene 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 terrenget. Her har heller ikke forbindelsen til strandstedet Sandnes vært av interesse. ([Mitt kart | Kartverket.no](#).)

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. Den ble også kalt Postveien. Den var del av det første sammenhengende veiprojektet fra Stavanger mot Christiansand. 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. I 1809 ble postruta lagt til denne nye kongeveien. 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.

Ny Jæder-Hovedveg 1846–47



Utsnitt av to originalkart fra NGOs kartlegging i 1855 ved Jonas Ravn Daae. Her er den nye veien lagt nedenom Sandnes. På kartet står det «Vei mellom Stavanger og Christiansand». Den gamle om Trones-høyden er helt utelatt. Strandstedet Sandnes vises med hus langs veien både sør og nord for Neset. Strandstedet fikk poståpneri 1849, noe som vises med symbol på kartet. Karttegneren har også fått med seg de to teglverkene – på Trones og Austrått. Veien sørover fra Høyland kirke er vist som «Den gamle Postvei». ([Mitt kart | Kartverket.no](#), [Mitt kart | Kartverket.no](#)).

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 via Sandnes knyttet seg mye bedre til andre regionale ferdselslinjer, fulgte den den nye tidens moderne prinsipper for veibygging – som ved å følge terrenget i slakere horisontale kurver for å unngå kneikene, var bedre tilpasset transport basert på kjerrehjul.

I 1848 var omleggingen av hovedveien fra Lura til Skeiane gjennom Sandnes fullført. Byen begynte å vokse fram langs den nye hovedferdselsåren i strandkanten.

Ferdselen etter 1850

Det var utbyggingen av kommunikasjonene i andre halvdel av 1800-tallet som endret Sandnes fra strandsted til by.



Utsnitt av originalkart fra 1888, tegnet av R.F.V. Gulbrandsen. Ferdselsårene som skapte byen Sandnes er på plass. Kartet viser Krossen der «den lange veien, Jærveien–Strandgata møter Solaveien og Gjesdalveien. Også Postveien har fått være med på kartet. Jernbanen fra 1878 har stasjon på en fylling i sjøen – mellom Norestraen og Krossen. Skraveringen antyder bymessig bebyggelse. [Mitt kart | Kartverket.no](#)

Rundt 1850 ble veien fra Hana (Gangaren/Våsgsjerdveien) til Skeiene knyttet til den nye Jærveien og bygd ut til kjerrevei. Da den fikk steinbru over Storåna i 1861 ble forbindelsen vesentlig bedret. Sist på 1860-tallet var Gjesdalveien og Somaveien (Solaveien) ferdige – bygdeveiene som, sammen med hovedveien, skapte knutepunktet Krossen. Det var her byveksten for alvor tok fart og flyttet tyngdepunktet i handelen sørover fra Neset og Norestraen og nordover fra Skeiane. Som et motsvar bygde eieren på Skeiane Pilabakken, en snarvei rett opp fra gården til Gjesdalveien ved Austrått. Men det hjalp ikke, folk ville heller til Krossen for å handle.

Med jernbanen i 1878 ble byens langstrakte form nord–sør forsterket. Stasjonen kom sør for Neset, på fylling i fjorden. Neset ble utbyggt med dampskipskai i 1890. Det flyttet tyngdepunktet i sjøtrafikken sørover fra Norestraen. Langgata mellom de to knutepunktene Krossen og jernbanestasjonen/kaia ble byens sentrum.

Samtidig ble byen todelt. Krossen ble handelens knutepunkt. Langgata nord fikk et mer offentlig stempel, med hus for institusjoner som kommunestyre, skole, bank, sykehus mm. Og boliger for noen av de styrende. Keisargadå ble et betegnende navn på denne delen av Langgata. I 1944 ble Sørlandsbanen Kristiansand–Sira fullført. Jærbanen ble koblet til Oslo og det store banenettet.



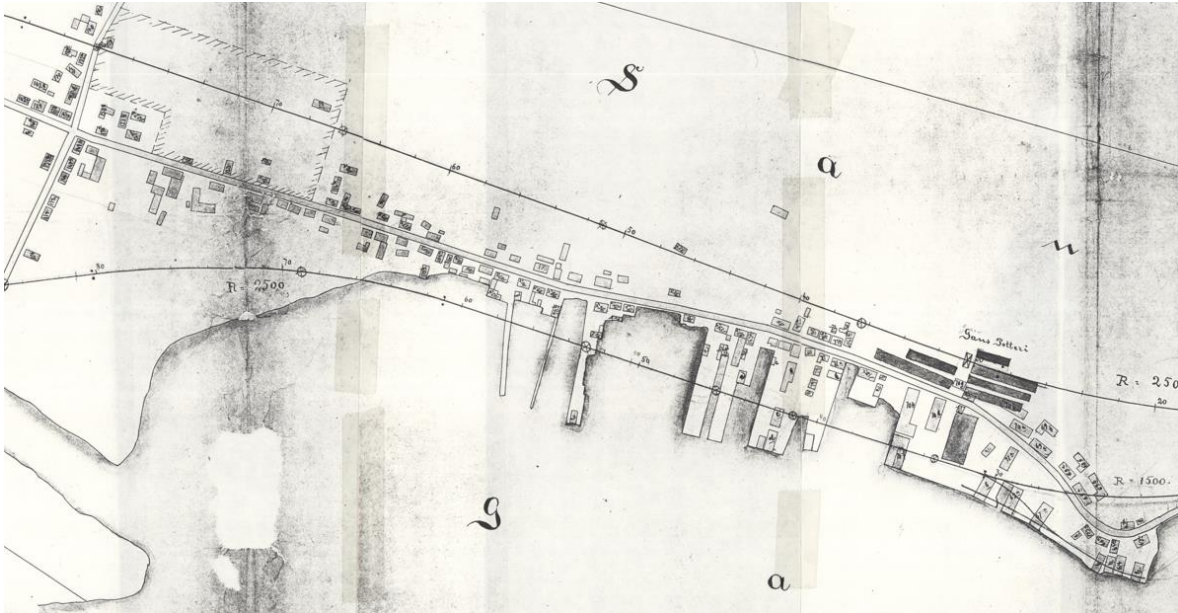
Gjesdalveien fra Austrått inn mot Krossen, ble ferdig i slutten av 1860-årene. Bildet er trolig tatt 1941. (Mittet & Co AS, Nasjonalbibliotekets fotoarkiv.)



Fjerå i 1935. Veilinen som forbedret forbindelsen til Hana rundt 1850, Vågsgjerdveien, Gravarsveien og Gangaren, passerer Gravarens fem teglverk – nærmest Verk nr. 3, deretter nr.2, nr. 5, nr.4 (den høye, store) og Gamlaverket nr. 1 aller innerst. Mange av arbeidernes boliger ligger langs denne veien. Havnegata som vi ser litt av, ble sammenhengende i 1895. Gjesdalveien med Austråttbakken ligger i forkant av bildet. Det lyse huset i bildets nedkant er Austrått skole. (ika-w004007_1935)

Jernbane- og dampskipsbrygge

Sandnes ble eget havnedistrikt i 1875. Det strakk seg fra ladestedets nordre grense ved Somaneset og tok med seg Høylands strandlinje utover østsida av fjordbunnen til Laberget. En viktig oppgave ble å gi byen bedre havn med skikkelig kai som hadde dybde til større skip og med forbindelse til jernbanestasjonen. Valget av rød linje for jernbanen i 1878 som ble avgjørende for utviklingen av Sandnes havneområde. Nærhet til god havn og havnespor ble et krav fra jernbanemyndighetene. Anlegget av jernbanen krevde store utfyllinger. Jernbanestasjonen og det gamle havnemiljøet på Neset ble utgangspunkt for havneutbyggingen i Sandnes. I 1885 kom Nordre sjøallmenning nord for Neset, i 1890 en steinmurt dampskipsbrygge og noe senere Vågsallmenningen (Søndre Sjøallmenning).



Utsnitt av plankart for jernbanen fra 1875, mellom Krossen og Neset, rød linje nærmest, blå nord for Krossen. Stasjonen kom ved den store «bukta» midt i bildet. Kartet illustrerer godt utfyllingsbehovet ved de valgte alternativet. (Interkommunalt Arkiv Rogaland. <http://ikarogaland.no/>)



Et av de eldste flyfotoene av Vågen, ca. 1935. Det viser kailinja fra Vågsallmenningen (Søndre Almenning), forbi Ganns Potteri og Teglverk til Neset med Kaien. Nærmest, på øyer av holmer og utfyllinger i fjera, ligger Krossen Havremøllens silo, Ganddal Potteri, Kamgarn og til venstre Ullvaren. (Widerøe, ika-w004131a)

I 1930-årene ble kaiområdet ved den gamle dampskipskaia på Neset bygd om til moderne kai med pir og kraner, og jernbanen fikk endelig havnespor. Det gamle sjøhusmiljøet ble revet. Som knutepunkt for allmenn ferdsel mistet kaien betydning etter hvert som bilene og bussene tok over, og rutebåtene ble færre. Spesielt etter at natrutens anløp (til Bergen) opphørte 1974.



Morgenstemning på Kaien, fotografert av Normanns Kunstforlag (tatt etter 1937 og før 1951 da Strandgata 7 ble bygd). I 1930 ble det kjøpt inn to beskjedne svingkraner. Etter krigen overtok Havnevesenet to portalkraner fra tyskerne, noe som framskyndet bygging av en mer solid betongkai. I 1976 ble løftekapasiteten vesentlig utvidet med to nye kraner – de som står i dag. (Nasjonalbibliotekets bildearkiv.)



Kaien i 1950. De gamle sjøhusene på Neset er borte, de nye store havnelagrene til Schanche Olsen og Sandnes Dampskipsselskap fra 1933 (på hjørnet) og Ølgænd og Block Watnes delte lager fra 1937, er kommet på plass. Åpningen til venstre for disse markerer Nordre Sjøallmenning. Deretter kommer Brødrene Fjogstads anlegg fra 1933-34. Gjenreist etter en brann i 1933, som tok alle bygningene, untatt ett – en lagerbygning fra 1909 (med gavlen mot Strandgata) – som står i dag også. (Widerøesamlingen IKA, ika-w028413)

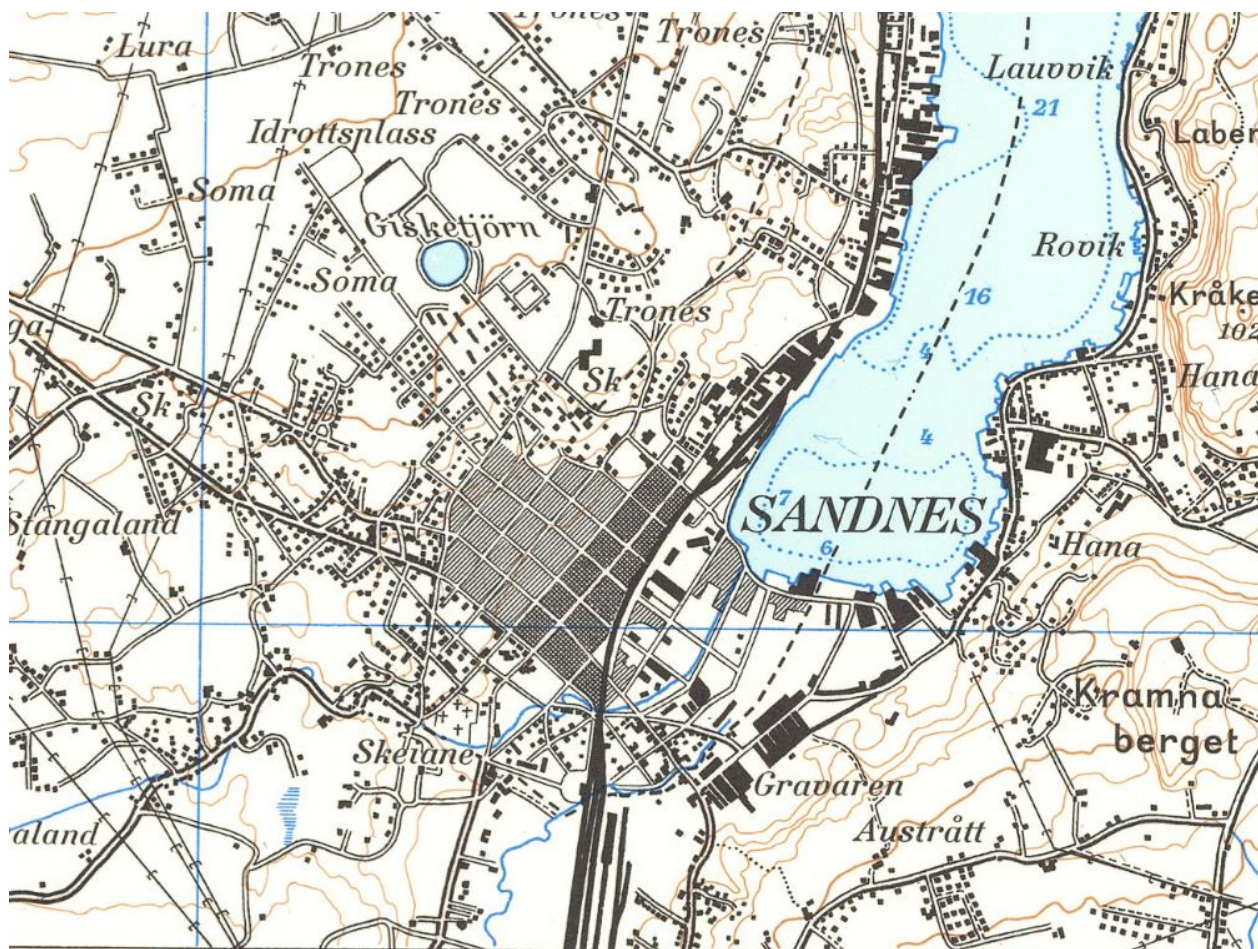
Ferdselen etter 1950

Anlegget av høybanen i 1955 fikk konsekvenser for tyngdpunkt og byrom, men rørte lite ved de gamle bykvartalene. Viktigst var ny hovedstasjon på Skeiane, langt sør for kvartalene. Den gamle stasjonen ble kun et stoppested. Det gamle knutepunktet nord i Langgata mistet betydning, og stasjonsbygningene forsvant etter hvert. Åtte overganger, de fleste med bom, ble til å begynne med erstattet av tre underganger forbundet med den nye St. Olav gate i den gamle jernbanelinja. Bilene slapp å stå i lange køer for å krysse, men for byen visuelt og for fotgjengere, ble skillet mellom byen, Vågen og sjøen forsterket.

Bilismen og utviklingen av rutebusstrafikken, sammen med minsket rutebåttrafikk, førte likevel til at Vågen fikk nye servicefunksjoner etter høybanen. Alt i 1950 (jf. flyfoto 1950) tok bussene oppstilling på Utstillingsplassen (fra byjubileet 1935). Til jubileet i 1960 ble plassen nok en gang opprustet med en ny «Ruten», en topp moderne rutebilstasjon med kafe. På grunn av det nye trafikkbildet begynte også grønnsakshandlerne å ta i bruk Utstillingsplassen til torghandel.

Etter uttapping av Stokkavatnet 1906–1916 fikk Sandnes i 1922 en ny hovedvei til Stavanger i nord, som ble Rv 44. Oalsgata ble i 1920-årene etappevis bygd ut til en ny innfartsåre fra vest, men fikk først fullt gjennomslag til Austråttbakken på 1960-tallet. Da også St. Olavs gate ble bygd i det gamle jernbanespetet ca. 1955 fikk byen et nytt kryss med gjennomfartsveier som avlastet de kryssende bygatene som en gang skapte Krossen. I nord kom Roald Amundsens gate på samme tid og tok noe av trafikken vekk fra Strandgata. Ny trasé for E39 (E18) ble bygd ut etappevis fra 1981 til 1994. Omlegging av riksveiene har redusert Sandnes karakter av gjennomkjøringsområde.

I 1974 ble Langgata gågate på dagtid, i 1978 hele døgnet. En ny situasjon for byen som i sin tid ble skapt av, og fikk sin form, på grunn av ferdselen på denne veien.



Utsnitt av omegnskart fra 1962. Oalsgate har ennå ikke gjennomslag til Austråttbakken, Roald Amundsens gate er på plass, men karttegneren har ikke fått med seg St. Olavs gate. Sentrums forankring i 1800-tallets kvartalstruktur kommer godt fram, handelagtene er mørk skravert, bolikvartalene lysere. (Mitt kart | Kartverket.no)



Oalsgate ble anlagt i etapper utover 1900-tallet, fotoet viser jernbaneundergangen ved Elveplassen i 1959. Høybanens undergang er utformet i tydelig og kraftfull etterkrigsmodernisme. Den er lite endret, det er fortsatt lett å knytte anlegget til epoken det ble bygd. (Foto Norsk jernbanemuseum)



Høybanen som ny, i bro over riksveien ved Kaien, fotografert 1960. Høybanen var et prosjekt med påkostet utforming – skiferkledt murverk, smijernrekkverk og fint formede underganger i moderne stil. Undergangen til hovedveien speiler tidens brytning mellom nyklassisisme og funksjonalisme. Gjennom broa skimter vi Davehuset/Gannhuset som må ha blitt revet like etter at bildet ble tatt. (foto Alf Hobbesland i «Sandnes 1960»).



Stasjonsområdet på Skeiane har sobre detaljer i smijernsrekkverk og belysning. Bak ses Sandnes boligbyggelags første blokker i Haakon 7s gate – som har nyplantet allé. Høybanen fra 1955 med stasjon på Skeiane, Haakon 7s. gate med allé og blokker, og st. Olavs gate – var sammen med det nye rådhuset fra 1961, del av et storstilt nytt byplangrep, kjent som professor Pederses plan. En plan som kun delvis ble gjennomført, men som er en viktig del av fortellingen om Sandnes i tidlig etterkrigstid. (Foto Kolbjørn Rostrup 1960)



St. Olavs gate ble lagt i det gamle jernbanesporet og skapte en ny gjennomfartsåre på baksiden av sentrumskvartalene. (Foto Gabriel Bore, 1960)

STRANDSTEDET

Jærens uthavn og regionens knutepunkt.

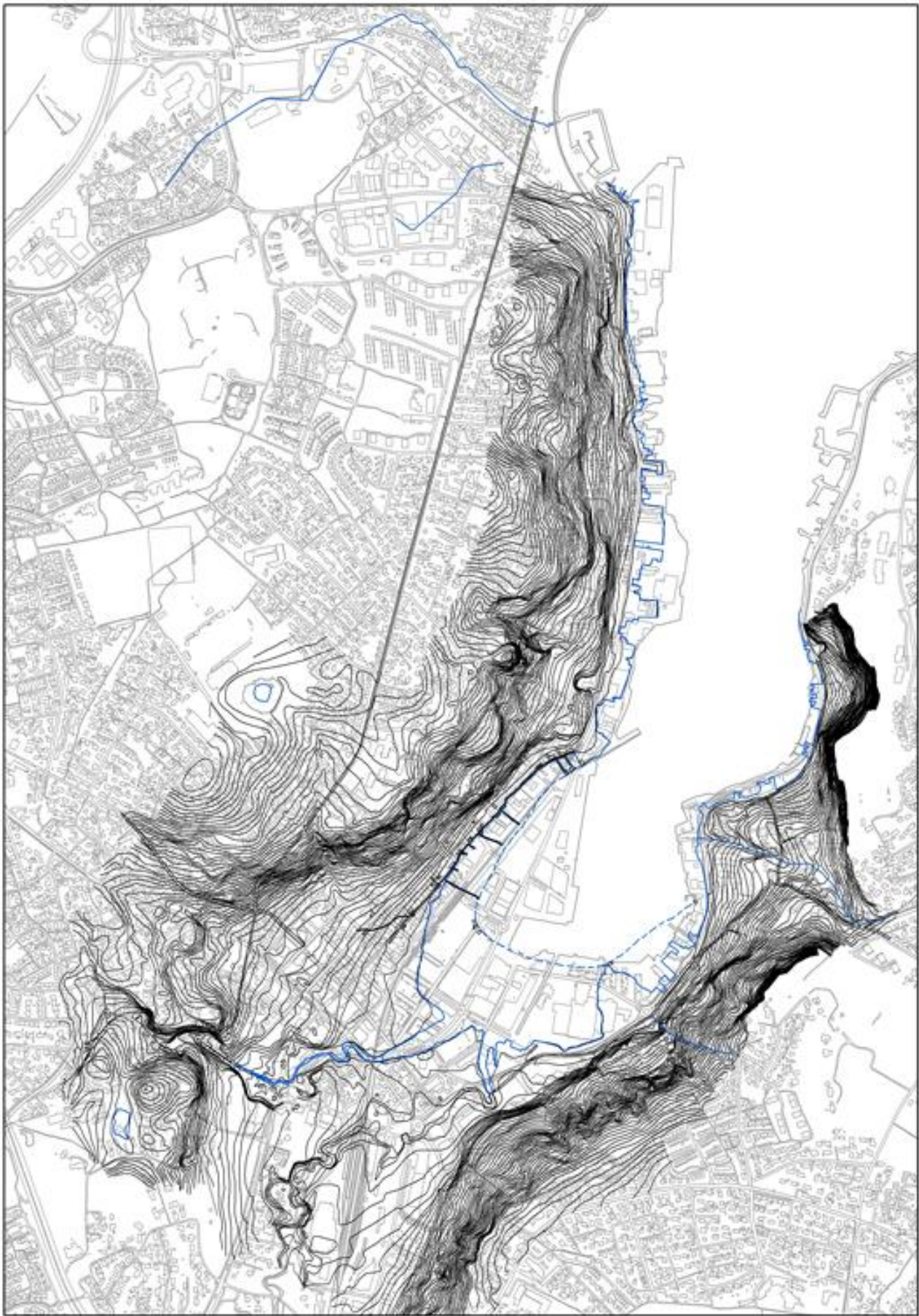
Strandstedet vokste fram langs den smale bredden på vestsida av fjorden under Trones. Strandstedet er dokumentert fra 1600-tallet. Den første husklyngen kom på Neset under Trones, der Strandgata og Langgata møtes i dag. Bosettingene nord for Neset hørte til Nedre Trones og ble kalt Nordre Sandnes eller Norestraen. De sør for Neset lå under Øvre Trones og ble kalt Sør-Sandnes eller Sørestraen. Bebyggelsen vokste langsomt og tetnet seg først til på Norestraen der havneforholdene var best. På Sørestraen holdt småbrukene lengst stand. De første kildene om bosetting på stranda fra 1664 forteller om åtte familier. I 1749 teller befolkningen 93, fordelt på 28 hus. Rundt 1850 er antall personer kommet opp i 450.

Det rike vårsildfisket utenfor Rogaland fra 1808 til 1870 dro veksten for alvor i gang. Tilgang på penger fra fisket fremmet modernisering av jordbruket, skapte handel, gav muligheter til å fornye husene og bygge nytt – og satse på næringsvirksomheter. I 1782 var kimen også lagt for Sandnes som industristed, med kongens signering av privilegiebrevet som gav Lauritz Smith Pedersen rett til å anlegge «Muur og Teagstensfabrik ved Sannes» – Gamlaverket rett nord for Neset.

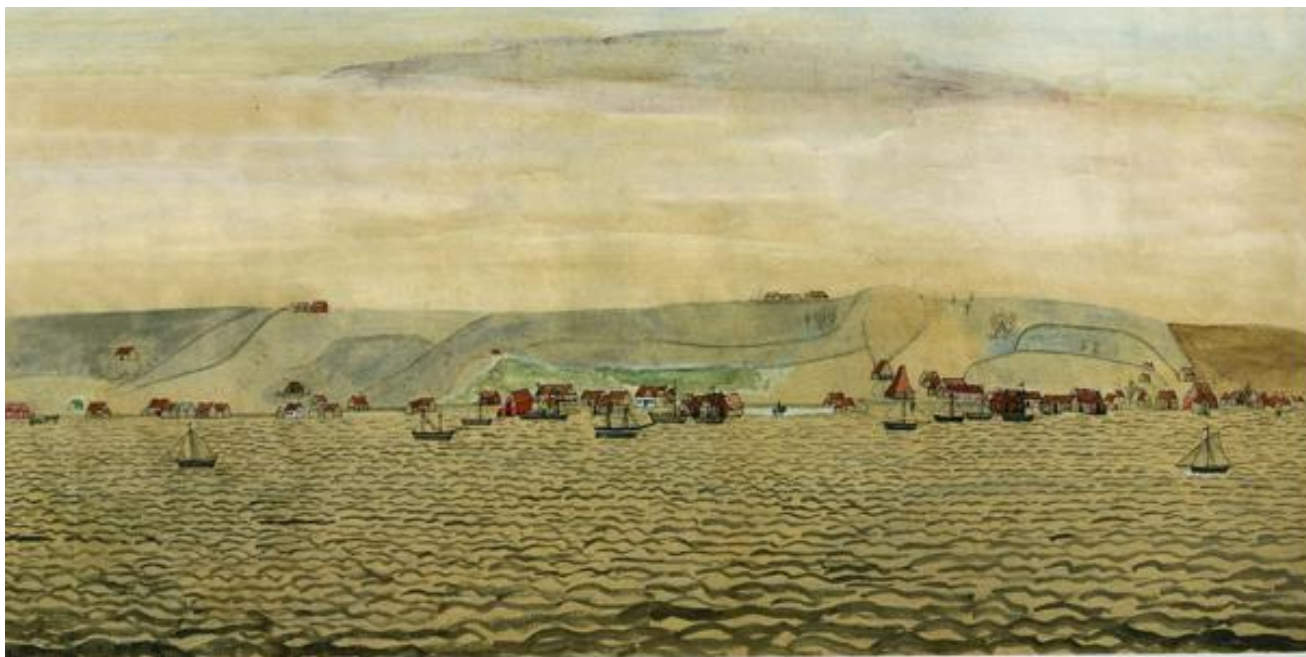
Som følge av strandstedets vekst flyttet flere offentlige institusjoner hit og nye kom til. Det offentlige gjestgiveriet ble flyttet fra Lura til Sandnes alt i 1731, skystasjonen skiftet fra Lura til Nygård i 1850. Strandstedet fikk poståpneri 1849 og fastskole 1848. I 1858 kom Høyland Sparebank med lokaler i Krossen.



Kapt. Worsøes kart over deler av strandstedet i 1818. Kartet viser strekningen fra Gandsområdet og omtrent til Kirkegata. Langgata følger strandkanten. Herfra er det pirer over grunnen ut til sjøhus ved marbakken, kanten der fjorden ble dyp og båter kunne legge til. Kartet ble tegnet i forbindelse med en oppløsning av et sameie som gjaldt noen sjøhusgrunner i Søndre Sjøalmenning, omtrent der Sandnes Ullvare senere ble liggende. Dette er det eldste kjente, detaljerte kart over strandstedet. Originalen har gått tapt. Dette er en kopi laget som «Erindring til brudeparet Simonsen den 18de oktober 1904». ([Søketreff](#) | [Kartverket.no](#).)



Kaptein Worsøes kart fra 1818 er her lagt over bykart fra 2020. Terrenget er vist gjennom høydekurvene fra Krums kart 1913, men justert slik at bare leirtaket til Gamlaverket på Trones er med. (Utarbeidet av Sandnes kommune)



Udatert maleri av strandstedet, ifølge Grude (1910) fra [18]50-årene. Det viser ovnshuset til Gamlaverket, etablert 1784. Var det malt etter at Altona kom til i 1854 må vi tro at den ukjente kunstneren ville fått med seg ovnshuset der også. Det er mange hus og sjøhus langs strandkanten, der kunstneren også har markert to personer som ferdes med hest. På toppen troner gårdsbebyggelsen til Øvre og Nedre Trones, og veier opp er markert. Maleriet tilhører Sandnes kommune.



Dette gatepartiet helt nord i Langgata, fotografert av Wilse i 1913, var på mange måter et sentrum i det gamle strandstedet. Vi finner det igjen som de lyse bygningene langs stranda på maleriet over. Dette er to flotte hus som signaliserer høy status. De var lenge de største husene på Sandnes. Begge har historie som gjestgiverier med offentlig privilegium. Foruten «hotell drift» var mange virksomheter knyttet til gjestgiveriene, som kunne få privilegium til brennevinsskjenking, høkerhandel og brødbaking, samt få ansvar for byens arrest. Gjesteriveriene fikk en viktig funksjon som samlingssted for deler av lokalbefolkningen. Huset lengst inn er eldst og kan ha vært det første gjestgiveriet i Sandnes på 1730-tallet. Her var Berdines Tårland gjestgiver sist på 1700-tallet. Den utragende arken skal være fra 1858. Huset brant i 1918. Det nærmeste huset ble bygd av Elling Halvorsen i 1803, som da hadde overtatt som gjestgiver. Det er mest kjent som «Davehuset» etter David Torgersen, som overtok i 1810 og trolig drev gjestgiveriet til 1863 (AE 1996). I 1873 kjøpte Gann Potteri og Teglværk huset og hadde det til administrasjon. Det er derfor ofte kalt Gannshuset. Før det ble revet i 1958-59 var det stor diskusjon i bystyret om bevaring.. I dag er stedet gategrunn – foran Erik Hauglands pottemakerstatue som «står i det gamle gjestgiveriets bakgård». Men deler av materialene skal ha blitt tatt vare på og brukt i Speiderhuset i Gamlaverksparken. (Nasjonalbiblioteket Galleri Nor Internnr: NBR9503:00734)



Det fredede Nygårdshuset i Langgata – i dag det eneste bevarte hus i sentrum fra før bydannelsen. Bygd av smeden Bendik Osmundson i 1835. Smia ses i bakgrunnen. Huset ble fredet i 1941. (Bildekilde «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1976.)



Dampskipsbrygga på Kaien (eller Neset) under omforming rundt 1935. Strandgata er nå lagt langs jernbanen, utenom selve Neset. Det første av de nye havnemagasinene på Kaien, huset til Schanche Olsen og Sandnes Damp fra 1933 (det med gittervinduer), er kommet på plass. Deler av den gamle bebyggelsen på Neset står fortsatt, blant disse skal det ha vært sjøhus satt opp av stavangerkjøpmenn som søkte tryggere havn under napoleonskrigene (SES 2016). Det lille hvite lagerhuset var pakkehus til Oscar II, som ligger til kai (IT 1996). Det moderne bygget helt til høyre er Brødrene Fjogstads nye anlegg, bygd opp etter en brann i 1933. Det åpne rommet mellom denne og sjøhusene markerer Nordre Sjøallmenning. Her kom Sandnes havnefogd med nytt hus i 1964. (Widerøe IKA, ika-w004298)



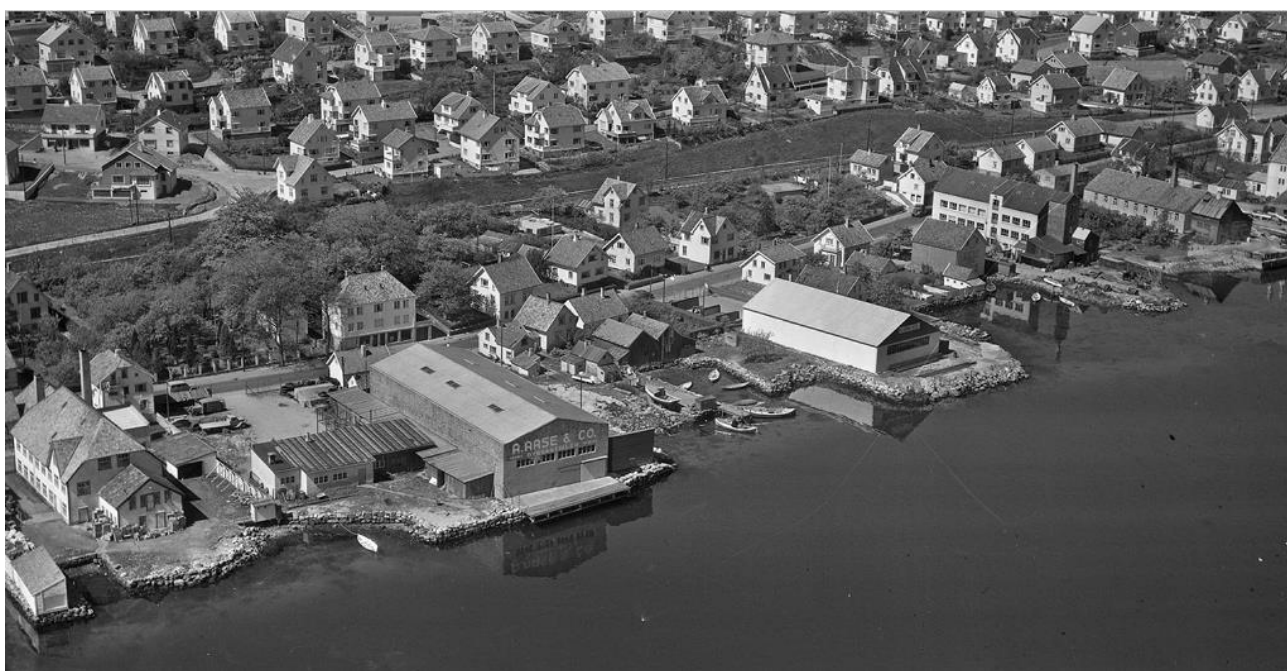
Udatert eldre bilde av Strandgata 40 og i retning nordover til Simonsbakken. Bildet gir godt inntrykk av veistandarden som var beryktet for å veksle sterkt etter værforholdene – gjørme eller støvskyer. En del huseiere hadde selv spandert heller fra Hardanger som fortau. Her er de fleste husene til rekka til venstre bevart. Det til venstre er trolig blant Norestraens eldste. Det høye huset med gavl mot gata litt lengere inn er Mikkelsenshuset fra 1875. Det var både bolig og snekkerverksted for Sven Mikkelsen. Se kulturmiljønr.1014. (Digitalt museum JAEHS012.250)



Strandgata 40 til 66, fotografert av Widerøe i 1935. I forkant ligger Østerås (Nynæs) teglverk (1873–1959). Ett nivå lenger inn ligger trevarefabrikken Mikkelsens etter hvert store anlegg med fabrikker på rad. Brødrene Mikkelsen etablerte seg i Strandgata sist på 1860-tallet. De var tidlig ute med mekanisk møbelproduksjon og regnes for å være de som for alvor introduserte møbelindustrien i Sandnes. Det meste av bebyggelsen på sjøsida er revet. Den innerste av Mikkelsens fabrikker står, men i sterkt ombygd stand. Husrekka på vestsida gjenkjennes på det gamle gatebildet over. Dette miljøet er intakt. Likeså parken som viser leirtaket til Altona (1854–1916). Til gaten ligger kommunehusene i hagebyen Altona og på sjøsiden ses litt av stevneplassen Altona der teglverket før lå. Også denne er til dels intakt. (ika-w004194)



Foto fra 1909 av Strandgata nordover til Simonsbakken. Huset til venstre kalles «Moulandshuset» etter lærer Svend Mouland som hadde eiendommen en tid på 1860-tallet. Men det skal være satt opp i 1848 av farger Ole Nilsen (ikke Ålgård-Nilsen) – på samme tid som veien langs stranda ble bygd ut til hovedvei. Eiendommen strakk seg opp til Postveien. Her ble drevet gårdsbruk til 1950-tallet, da jernbaneombyggingen førte til at bruket mistet egen bru over jernbanen. Hus og uthus ble om- og påbygd i nyklassisistisk stil i 1931, slik det står i dag. (Bildekilde SS 1959)



«Moulandshuset» med hage fotografert av Widerøe i 1957. Svend Mouland er minst like kjent for den store «Moulandbrygga». Før Kaien ble bygd ut var Moulandbrygga på Norestraen den viktigste brygga for større båter, lenger inn var det for grunt. Under diskusjonen om jernbanelinjer på 1870-tallet, var Moulandbrygga foreslått som godsstasjon for «Blå linje» (det indre, vestre alternativet), i kombinasjon med stasjon for persontrafikk nærmere Krossen. Under anleggsarbeidet med Jærbanen ble jernbaneskinnene losset her, og fraktet videre nedover Jæren med hest og vogn.

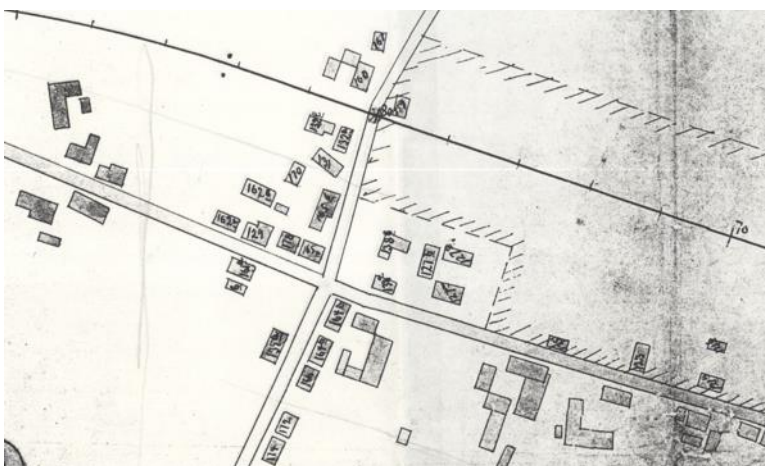
Moulandbrygga har i dag moderat utbygd kai. Den gamle brygga stakk omtrent like langt ut som huset med A. Aase & Co på bildet gjør. Til høyre er eneste sted på Norestraen med opprinnelig strand og gamle sjøhus. Dagens situasjon er lite endret i forhold til 1957, men hermetikkfabrikken med halvvalmet tak til venstre er revet. I huset på Moulandsbrygga er det i dag sjørelatert næringsvirksomhet med småbåter. (ika-w105964_1957)

LADESTEDET – BYEN

Liberalisering av handel og håndverk ligger til grunn for byveksten.

I 1814 ble næringsfrihet grunnlovfestet. Før liberaliseringen midt på 1800-tallet var det likevel mange begrensninger. Handel og handverk var knyttet til byborgerstatus. Stavanger hadde handelsmonopol i et vidt område. Men det fantes smutthull – på de årvisse markedene, og fra 1760 kunne gjestgiverne få lisens til høkerhandel. Fra 1839 til 1866 kom en rekke lover som gjorde etablering av handel- og håndverksbedrifter tilnærmet fri. Den første bevillingen til handel i strandstedet ble gitt i 1847. Det var på Neset. På Skeiane var det krambu fra gammelt av, i hvert fall fra 1838 – og i konkurranse med det voksende strandstedet.

I 1857 var det seks butikker på Sandnes. Handelen fikk en nøkkelrolle i det nye samfunnet på vei mot by. Bondehandelen med opplandet dominerte. Og omsetting og foredling av opplandets jordbruksprodukter forble lenge vesentlig for Sandnes næringsstruktur. Flere av virksomhetene som utviklet seg til Sandnes merkevareindustri innen trelast, tekstil og metallvare har sin opprinnelse i, eller tette bånd til bondehandlerier på 1800-tallet. I bytte mot jordbruksvarer og teglstein fikk kjøpmennene på Sandnes trelast. Det la grunnlag for at en by i et trefattig landskap kunne bli blant de ledende i trevareindustri.



Widerøefoto av Krossen datert 1935, men tatt før Øglænds nye forretningsgård fra samme år har erstattet den lyse hjørnegården nærmest. Ved Krossen møtes veier fra alle retninger. Byveksten i det nye handelssenteret skjøt fart på amerikansk vis, og stedet fikk oppnavnet Chicago.

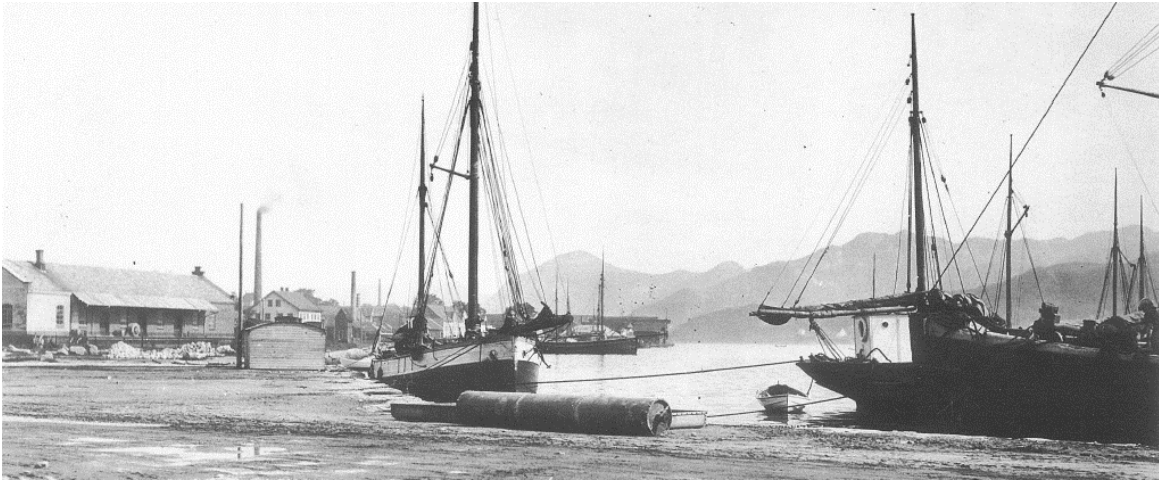
Til venstre: Plankart for jernbanen fra 1875. Det skraverte området markerer foreslått stasjonsområde ved det vestre, blå, jernbanealternativet. (Interkommunalt arkiv Rogaland. ika-w004347)



Solaveien vestover fra Krossen. Solaveien som innfartsvei til Sandnes er noe eldre enn Gjesdalveien. Den ble først kaldt Somaveien. Den var ført inn til Postveien i 1838, og videre til Jærveien ca. 10 år senere. Men det var først da den ble koblet til Gjesdalveien sist i 1860-årene, at den ble del av en sammenhengende regional hovedvei. Mye av bebyggelsen vi ser her står fortsatt. (Foto Ludvigsen.)



Langgata sørover fra Olav Kyrres gate på 1950-60-tallet. Brolegging av sentrumsgatene med gatestein kom sist på 1920-tallet, først på strekningen Krossen– Langgata 74. Det var fortauene som først fikk fast dekke. De ble belagt med store hardangerheller i perioden 1886–1910. Her ser vi at fortauene er asfaltert. Det skjedde til byjubileet i 1935. Da ble alle hardangerhellene fjernet og visstnok gravd ned på Utstillingsplassen. (Foto Kjell Rostrup)



Fra Vågsallmeningen mot Dampskipskaia. ca.1924. Foto Ludvig Ludvigsen.



Langgata sør for Kirkegata, ca.1924, Foto Ludvig Ludvigsen.



Villastrøket med Nygårdsmarka, ca.1924. Murtvangen har skapt et foreløpig skille mellom sentrum og boliger. Foto Ludvig Ludvigsen.



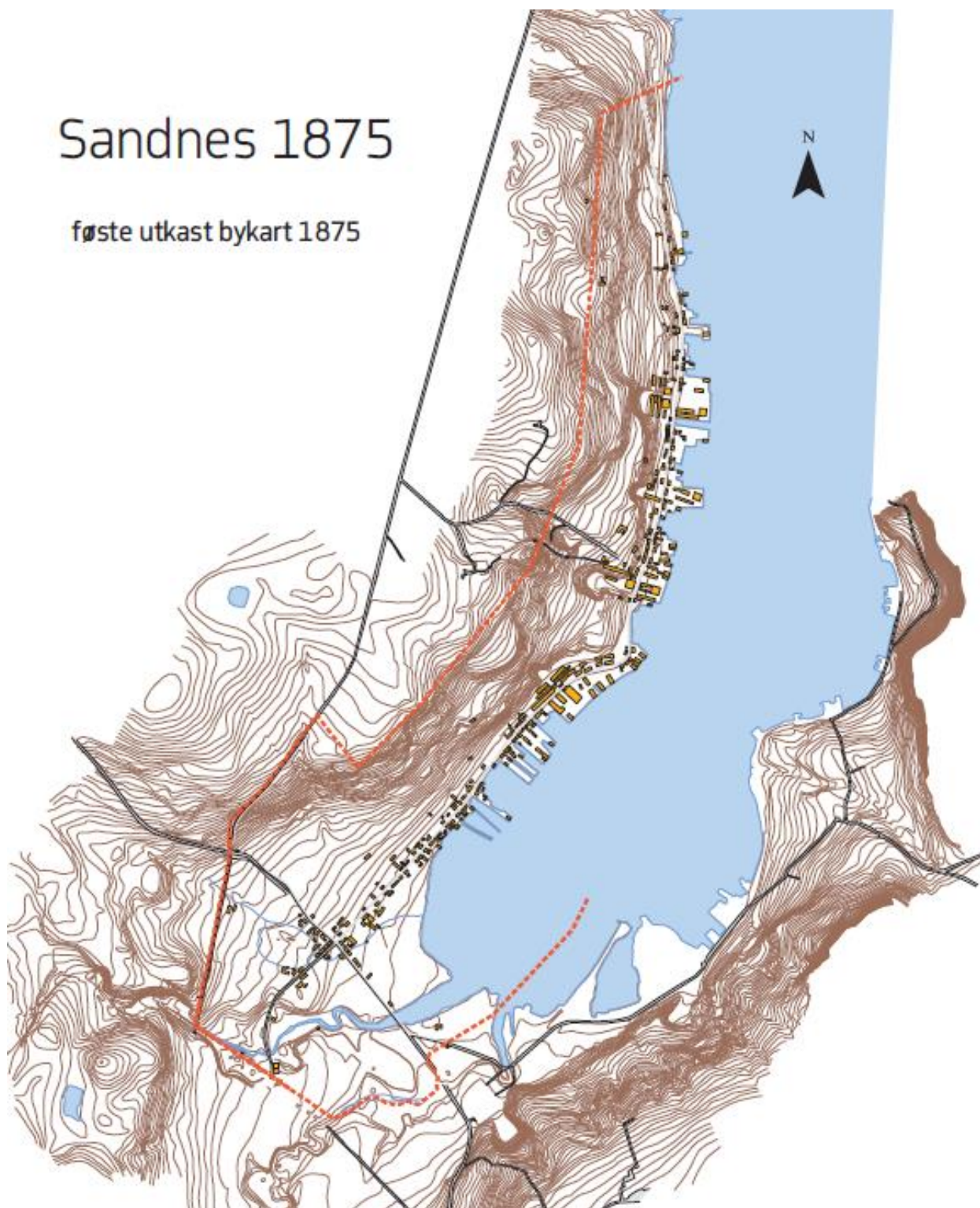
På Norestraen er det strandlinja og ferdselena til lands og vanns langs denne som har bestemt. Widerøe 1950. (ika-w028411)



Søndre Sandnes rundt 1935 gir et ryddig inntrykk, der handel, industri og boligbebyggelse er skrevet inn i byens rutenett. Øglænd sykkelabrikk fra 1936 fyller på det nærmeste et helt kvartal. Og firmaets nye moderne forretningsgård har erstattet den gamle tregården i Krossen. Øglænds hus introduserte funksistilen i bymiljøet. (ika-w004295_1935)

Sandnes 1875

første utkast bykart 1875



Bebyggelsen langs Sandnes-Straen, som i dag bærer tre navn. Fra nord: Strandgata, Langgata og Jærveien. (JSJ 1965 s.540). Ifølge A. Eggebø bar denne veistrekningen på folkemunne fram til hundreårsskiftet bare ett navn – Veien (AE 1996). Bebyggelsen er overført fra en kopi fra 1879 som bygger på en revidert byplan fra 1873 av lensmann M. A. Grude og N. Grude. Bebyggelsen «på landet» i 1873 er ikke kjent i detaljer og derfor ikke med. (Utarbeidet av Sandnes kommune)

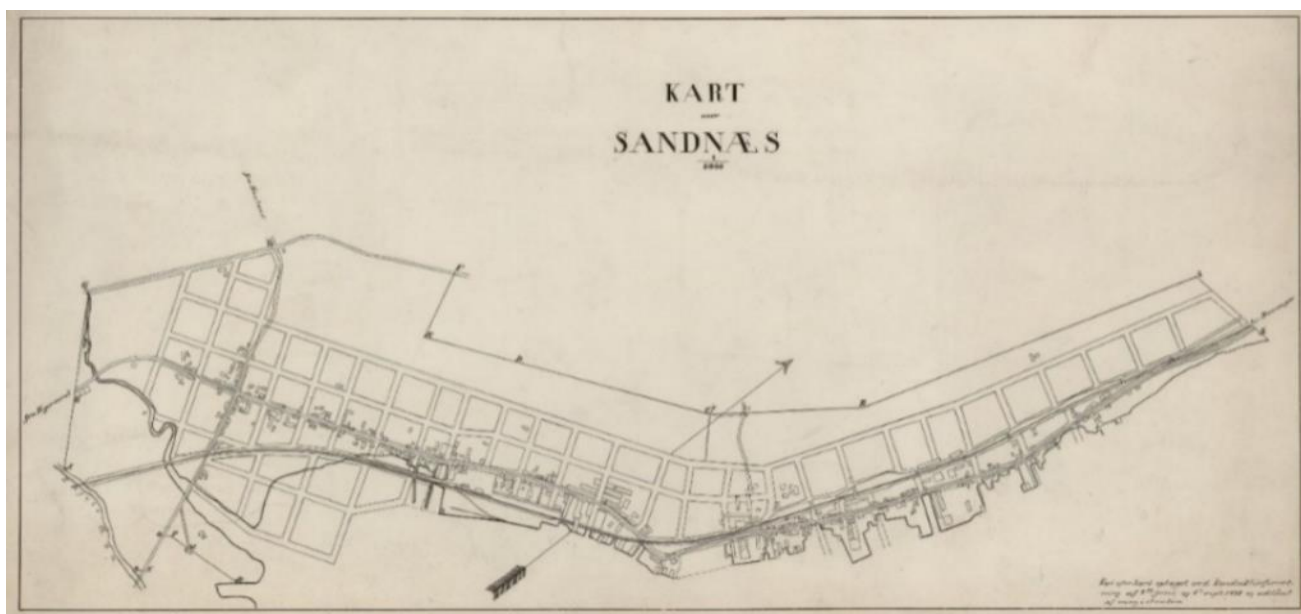
Byplaner – juridiske forhold som styrer byutviklingen

Byen utformes etter statlige bestemmelser, men forankres i en gammel vei.

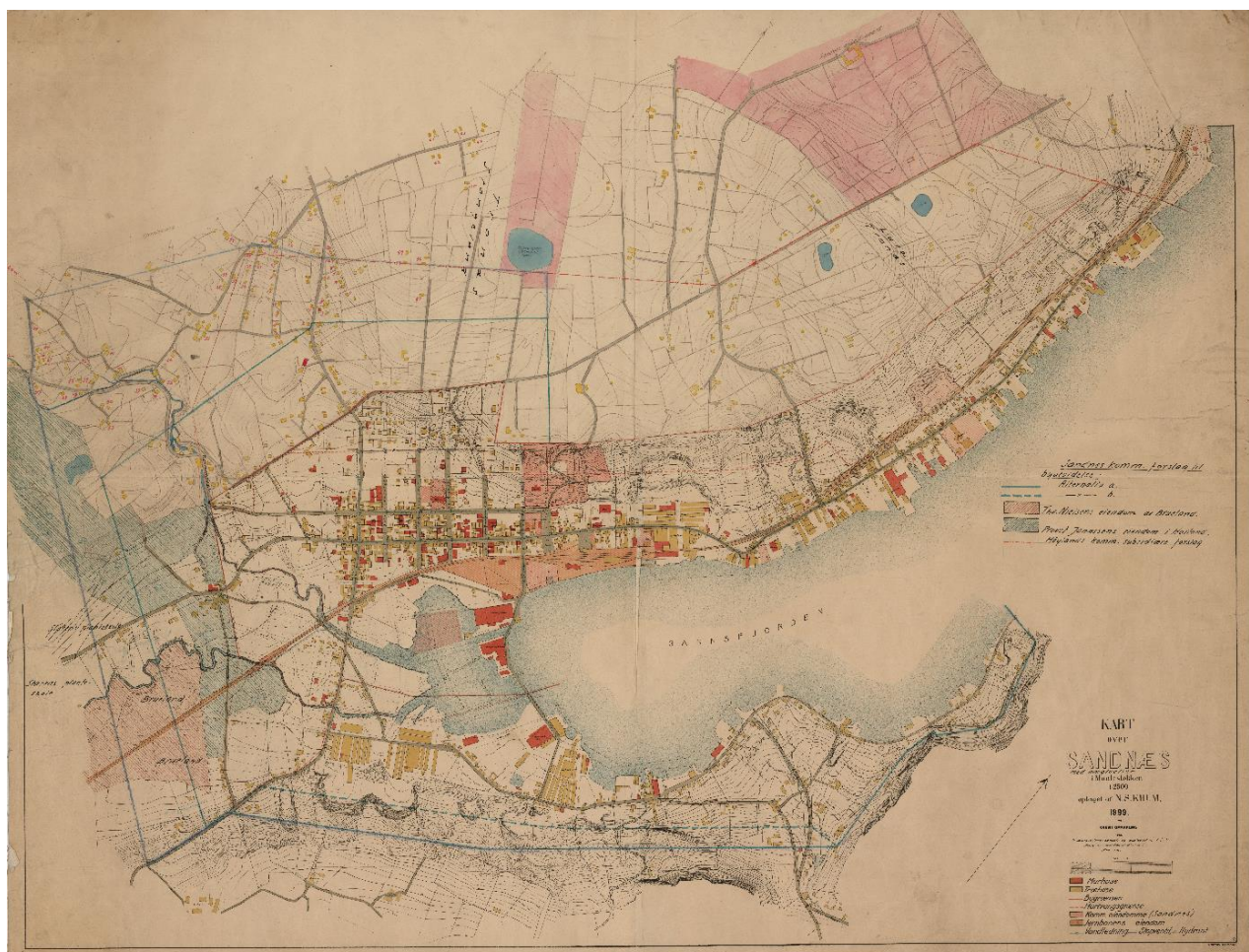


Byens første reguleringsplan endelig vedtatt i 1862. En vidløftig plan med 218 kvartaler, uten hensyn til terreng. Men unntak for Skeiane og stedets tre teglverk, er ingen hus er tegnet inn. Planen har også flere unøyaktigheter, det gjelder bl.a. Neset. For øvrig forteller den at utfylling langs strandkanten og i Ferjø har vært med i tankene fra først av.

Planen ble omarbeidet og forenklet i 1873, i forkant av planarbeidet for Jærbanen.



Udatert kopi av et kart fra 1879. Det bygger igjen på en revidert byplan fra 1873, der planen fra 1862 ble omarbeidet og forenklet av lensmann M. A. Grude og N. Grude som grunnlag for planarbeidet til Jærbanen. ([Mitt kart | Kartverket.no](#))



I årene 1899–1900 laget Nicolai Solner Krum (1840–1917) det første moderne kartet over ladestedet Sandnes. Bakgrunnen var behovet for å få en pålitelig oppmåling av byens eiendommer, beskrevet og tegnet inn på kart. Det ble gjennomført kartforretninger over samtlige daværende eiendommer i Sandnes by. I 1913 tegnet N. S. Krum en revidert og utvidet utgave – «Sandnes med omgivelser». Men det tilgjengelige karteksemplaret har flere hus som må være bygd etter 1913, bl.a. i byggefeltet Altona (1919). Kartet er påført koter som ifølge opplysning på kartet ble oppmålt og påtegnet av T. Svihus.. Alle Krums kart har rød skravur av murhus. Kartet som er bevart har i tillegg påtegnet alternative forslag til byutvidelser.

Bygningsloven og byggeskikken

Bygningsloven av 1845 hadde ikke bare plankrav for kvartalsstørrelse, gatebredder, bakgårder, byggelinjer, men også bestemmelser for utformingen av bebyggelsen. Det var forbud mot utstikkende trapper og karnapper, og gatehjørnene måtte avskjæres. Det var strengere regler for trehus enn for murhus når det gjaldt grunnareal og høyde. Mest synlig i gatebildet var at ingen trehus kunne være mer enn to etasjer høye (§8).

Alt i loven fra 1845 står det at ingen mønevikler måtte være spissere enn 90 grader, Mansardtak og brekket tag var forbudt unntatt for pakkhus. Bygningskommisjonen hadde mandat til å vurdere størrelsen på takutsikkene, og også ellers gjøre unntak der omstendighetene krever det. Reglene om takformer var av brannhensyn, da man regnet store takflater som mest brannfarlige. De fleste særbygningslovene for de store byene hadde også forbud mot gavlvegg mot offentlig gate, men det var ikke tatt inn i den alminnelige bygningsloven fra 1845, eller i tilleggene i 1860 eller 1869, og kan neppe ha lagt føringer i Sandnes. Her er mange eldre trehus med gavl mot gate.

Annerledes ble det etter den store brannen i Langgata i 1897 der 39 hus gikk tapt – og raskt ble gjenoppbygd før murtvungen i 1904 ble gjort gjeldende. Brannkvartalene bidro til å forsterke Sandnes sentrum som en enhetlig sveitserstilby. Gjenoppbyggingen kan leses i gatebilde på to måter – gata ble bredere og flere av husene fikk en likartet form, begge deler en følge av ny alminnelig bygningslov i 1896.

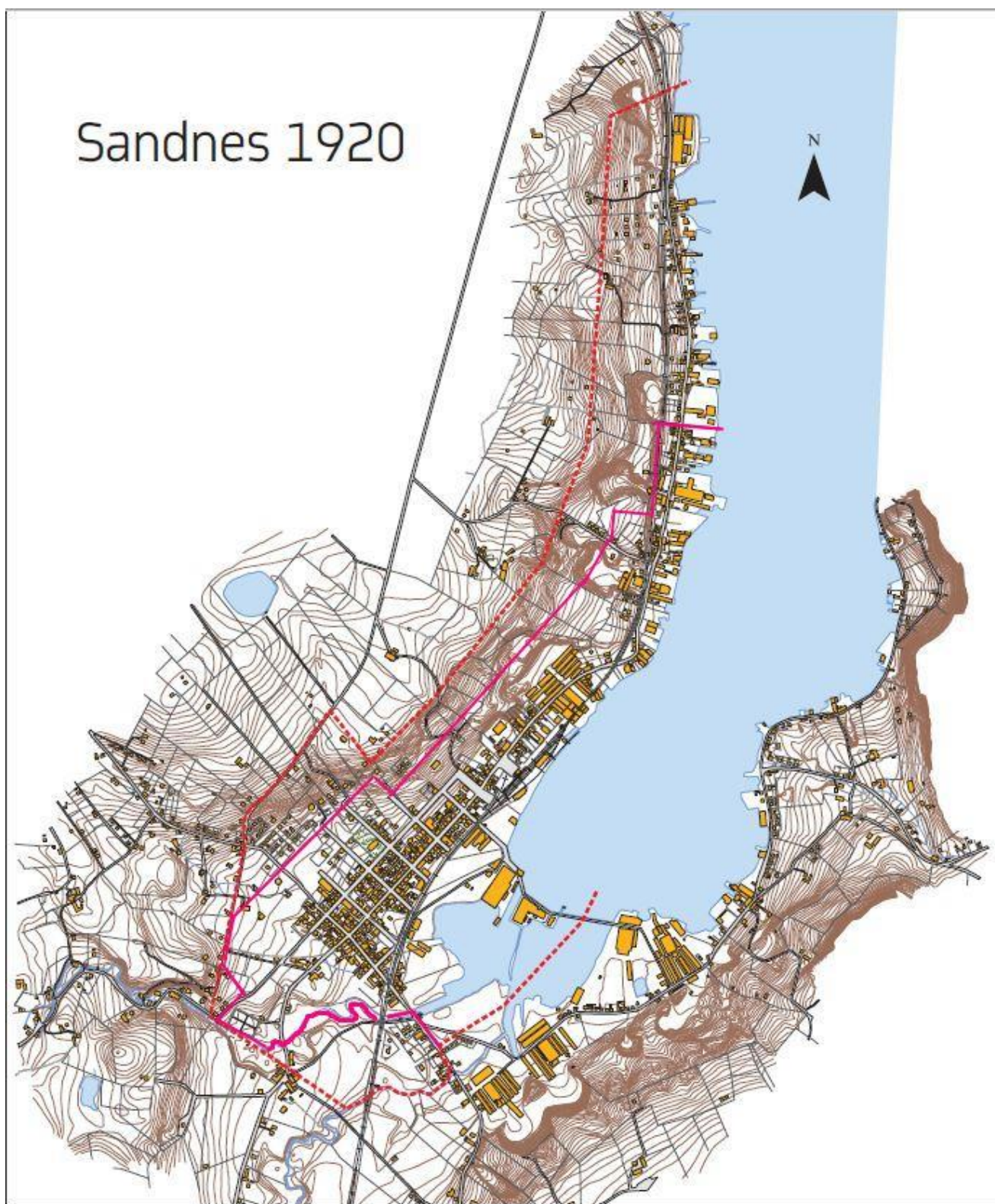
Da loven ble endelig godkjent hos kongen i mars 1898 hadde Sandnes i tillegg ført inn merknader med flere skjerpene bestemmelser for trebebyggelsen. Det er lett å tenke at brannen året før ligger til grunn for dette. Der bygningsloven satt 300 m² som øvre grense for grunnflaten i trehus (§27), begrenset Sandnes største tillatte areal til 250 m². Med loven av 1896 kom det krav om brannmur mot naboeiendom eller en avstand på 2,5 m (§28). Sandnes føyer til at der nabohus av ulik høyde støter sammen skal den høyeste bekles med metallplater eller være av ildfast materiale. Der bygningsloven under visse forutsetninger tillater beboelsesrom på loft i toetasjes tregårder (§24), sier Sandnes nei til dette. Ifølge loven av 1896 må ikke trehus på to etasjer ha gavlfasaden mot gate eller offentlig plass og hjørnegårder skal ha valmtaket, men den åpner for at en mindre gavl på hjørnet kan tillates av kunstneriske hensyn (§25 4). Sandnes vedtar loven uten denne muligheten.

Viktigst for gatebildet ble trolig forbudet mot gavl mot gate, noe som gir de gjenoppbygde kvartalene med toetasjes hus og hjørnegårder med helvalmede tak et nesten klassisistisk hovedinntrykk, selv om fasadedetaljene er sveitserstilens.



Brannkvartalet sørover fra Olav Kyrres gate med trehus som følger lovens forbud på oppstikkende gavler. Murgårdene var ikke bundet av samme krav. Mange av de historiske fasadene i Langgata som tidligere har vært skjult med nyere tids fasader er i ferd med å hentes fram i gatebildets historiebok igjen..

Sandnes 1920

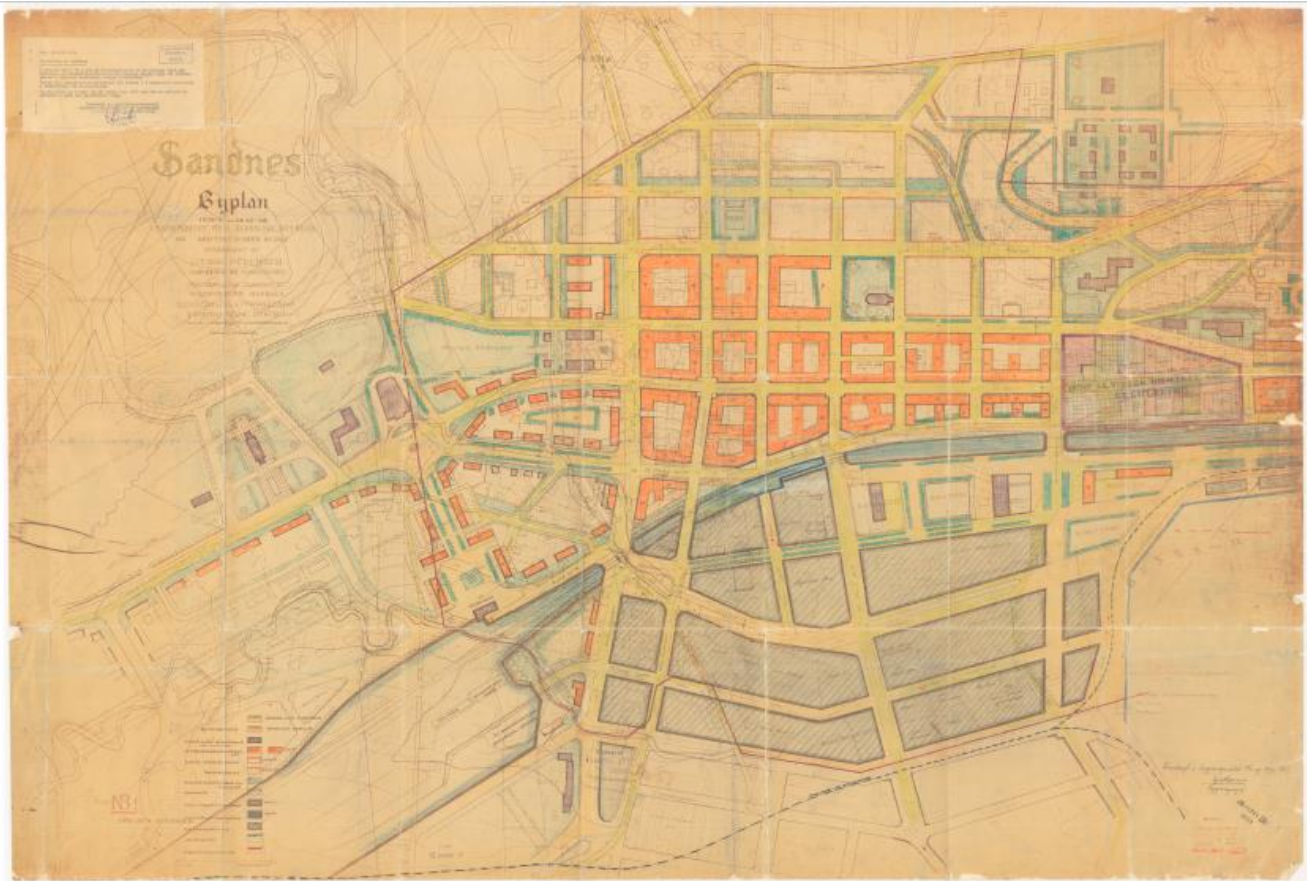


Bebyggelse ca. 1920 basert på Krums kart datert 1913. Stiplet linje viser bygrensa. Heltrukken strek grensen fra murtvengen som ble innført i 1904. Effekten på byutviklingen er særlig synlig på Vågsgjerd i sørøst og på kvartalene nord for Falsens gate i vest. (Utarbeidet av Sandnes kommune)

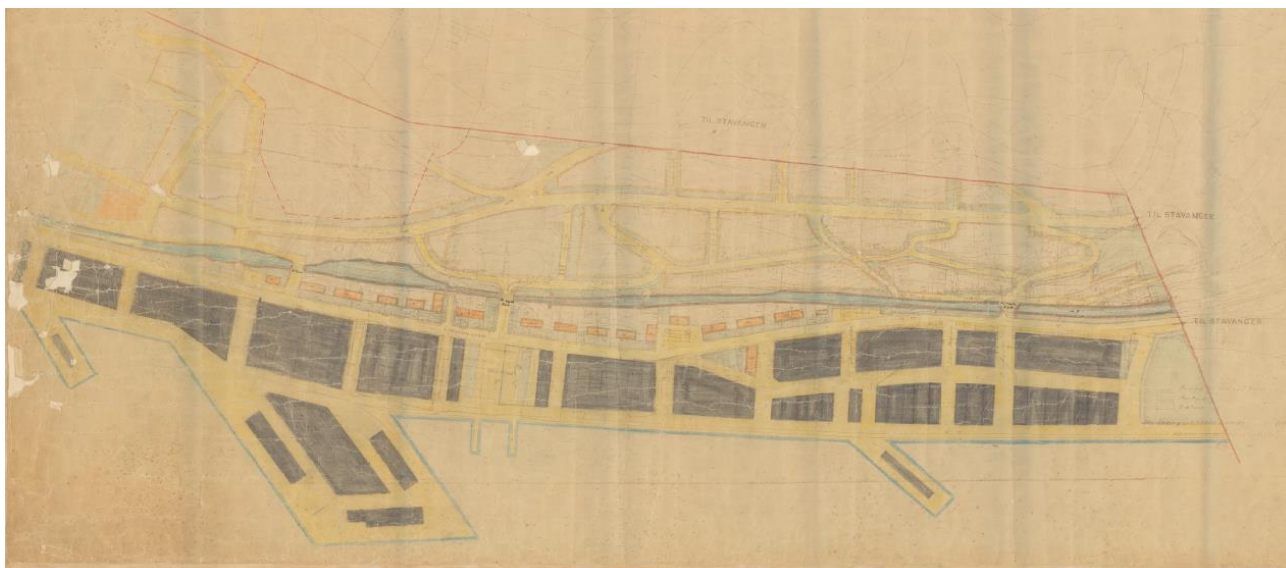
1948–52 utarbeidet professor **Sverre Pedersen en ny byplan, vedtatt 1952**. Hans planideer griper tilbake til klassisistiske prinsipper om akser og symmetri, åpne plasser og monumentalbygg. Kombinert med hagebytanken som supplement til kvartalsbyen. Den bygde på det gamle gatemønsteret, men la opp til en radikal fornyelse av bygningsmassen. Etter prinsippet om kvartalskarréer skulle kvartalene bygges ut med kompakt bebyggelse langs gatene, opptil fire etasjer høye. I Strandgata skulle byggelinjen til bebyggelsen på vestsida trekkes inn og de nye husene ha store forhaver mot en bred flott gate. I planen ble også funksjonsdelingen fra bygningsloven fra 1924 videreutviklet. Byen ble delt inn i fem soner med ulik funksjon og karakter. Vågen som rent industriområdet passet inn denne tankegangen.

Byplanarbeidet rundt 1950 falt sammen med jernbanes planer om **høybane gjennom byen**. Også diskusjonen om den kommende **kommunesammenslåing 1965** farget planen. To nye sentre skulle utvikles i hver ende av Langgata. I Pedersens plan skulle den nye stasjonen på Skeiane bli utgangspunkt for et nytt kommunesenter, med storslått plass, rutebilstasjon, samt kulturhus og administrasjonsbygg for Høyland kommune. I motsatt ende var det gamle teglverkstomtene til Gann under omforming. Pedersen planla Gann-tomtene som et moderne, urbant forretningsområde og så det i forbindelse med Kaien og de mange offentlige bygningene nord i Langgata.

Men med utviklingen av bilismen og nedgang i rutebåttrafikken på Kaien, mistet området sin posisjon. Hverken planene for Skeiane eller Gannområdet ble fullført, men kan spores i gateløp og deler av bebyggelsen, særlig i området ved Håkon den 7s gate.



Ifølge kartet begynte professor Sverre Pedersen å arbeide på reguleringsplanen i 1939. Den ble vedtatt 1952. Den bygde på det gamle gatemønsteret, men la opp til en radikal fornyelse av bygningsmassen. Byen ble delt inn i fem soner med ulik funksjon og karakter. Kvartalene skulle bygges ut med kompakt bebyggelse langs gatene, opptil fire etasjer høye. Vågen utvikles som rent industriområde. Arbeidet falt sammen med planene for høybanen, som vises med blå makering.. Den nye stasjonen på Skeiane skulle bli utgangspunkt for et nytt kommunesenter, symmetrisk anlagt med storslått plass, rutebilstasjon, kulturhus og administrasjonsbygg for Høyland kommune og den nye planlagte storkommunen. Planen ble ikke gjennomført, men kan spores i gateløp og deler av bebyggelsen, særlig i området ved Håkon den 7s gate. (IKA: <http://ikarogaland.no/>)



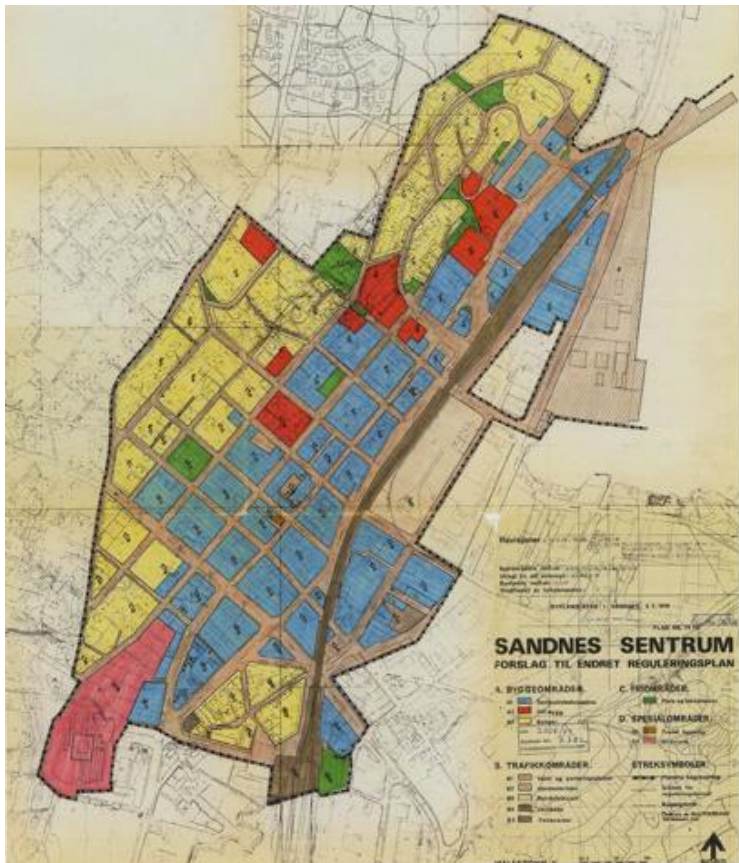
Pedersens plan over Norestraen. Planen la opp til at bebyggelsen på vestsida skulle trekkes 10 m vestover og at det skulle anlegges forhager mot gata. Dette kommer fram i brevveksling mellom ordføreren og byingeniøren i 1947 om søknad om salg av kommunens festetomt i Altonafeltet for Strandgata 60(62). Byingeniøren skriver: « ...En skulde derved kunne oppnå å få et flott gateparti. Det er vel neppe mulig i dag å gå til raseringer for å fremme planen, men det kan jo f.eks. bli en større brann, som forandrer helt på situasjonen. Det anses derfor fornuftigst fra kommunes side ikke å selge tomten. Kommunen vedtok likevel salg, men forbeholdt seg retten til gjenkjøp til samme pris i tilfelle reguleringshensyn gjør det nødvendig. (Utskrift av møtebok for Sandnes formannskap 3. juni 1937. Sandnes bygningskontrolls arkiv.)

Om Pedersen la opp til å fjerne bebyggelsen vi i dag anser som verneverdig, hadde han større sans for Altonaparken fra 1920, som er innarbeidet. De to små pilene markerer festplassen og aksen med Snorres gate.



Sykkelfabrikken til Jonas Øglænd fyller på det nærmeste et helt kvartal og en god del av neste. Anlegget har et enhetlig preg, men er bygd ut gradvis fra 1913 til 1941. Dimensjonene til de nyeste husene gir et bilde av hvordan professor Sverre Pedersen tenkte bebyggelsen kunne fornyes i sin plan fra 1952. Til venstre vises litt av Øgleænds plass. Den ble gitt i gave til byen av Øglænd i 1939, men opparbeidet til park først i 1945. (Foto Widerøe 1957, ika-w106667)

Bygningsloven av 1965 innførte obligatorisk planlegging i hele landet. Kommunene ble pålagt å lage generalplan og å samarbeide med nabokommuner om regionplaner. Dette var noe av bakteppet ved kommunesammenslåingen i 1965. Det annet var at nettopp i disse årene knyttet veksten i rutebiltrafikken og bilismen Høle og Riska nærmere Sandnes, på bekostning av gamle bånd til Stavanger. Sandnes var et naturlig sentrum i storkommunen. Samtidig fremmet tidens regionplaner Forus som et tredje senter i «båndbyen» mellom Stavanger og Sandnes. Forus ble en konkurrent til sentrum i Sandnes.



Forslag til endret sentrumsplan for Sandnes fra 1979.

Ny reguleringsplan for sentrum i 1982 betød brudd med planen fra 1952. Bak lå erkjennelsen av at planen fra 1952 ikke lot seg gjennomføre. Utnyttelsesgraden ved karrébebyggelsen var for høy, særlig med tanke på trafikkforholdene. Prinsippet om funksjonsseparering og soner ble forlatt. Nå ønsket man variert og sammensatt bruk i hvert kvartal. Byfornyelse må skje over tid, med gammelt og nytt side om side. Det ble en målsetting å tilpasse det nye til det gamle. Ved å la den eldre bygningsmassen danne mønster for nybygg i dimensjoner, proporsjoner og materialvalg, opprettholdes også en menneskelig målestokk.

Problemområder som kom opp på 1980-tallet var at bykjernen manglet utviklingsmuligheter, industriområdet i Vågen sperret for utvikling mot øst og villastrøkene mot vest. Det var blitt dårlig kontakt mellom bykjernen og sjøen, selv om kaiområdet var i aktiv bruk.

Vågen-området ble et tilnærmet rent industriområde, med industriformålet stadfestet i reguleringsplanen fra 1952. Området var blitt mer avgrenset fra sentrum med høybanen. Men utviklingen etter 1960 med bilismen og rutebusstrafikken førte likevel til at Vågen fikk nye servicefunksjoner. Etter krigen ble *rutebilstasjonen* lagt hit og på grunn av trafikkforholdene ble *Torget* flyttet til samme område. Og Utstillingstorget fra 1935 ble kraftig opprustet til jubileet i 1960, med ny arkitekttegnet «Ruten» med kafe

Et nytt tidsskille i Vågens historie kom med avindustrialiseringen på 1980-tallet. På denne tiden 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» – med store sammenhengende gulvflater og produksjonslinjer. De gamle industritomtene i sentrum, på Norestraen, og selv det relativt nye industriområdet Vågen, var blitt for trangt. Man så seg om etter industritomter både nord og sør for gamle Sandnes, resultatet ble store næringsparker på Forus og i Ganddalen. Planleggerne snakket om «Båndbyen», et sammenhengende urbant belte langs kollektivaksene, knyttet sammen med Stavanger. Prosessen var begynt alt på slutten av 1960-tallet. Sandnes Støperi skaffet seg tomt på Lura på 1960-tallet (bygg først i 1976). Block Watne flyttet i 1966 fra Norestraen sørover til nytt anlegg på Øksnevad i Klepp. I 1971 hadde Øglænd samlet sin sykkelproduksjon på Kvål, mens konfeksjonsindustrien til Øglænd holdt stand en stund til. Sandnes Ullvares nybygg etablerte seg i nybygd anlegg på Foss-Eikeland i 1986.



Vågen 1970, i ferd med å bygges helt ut med store, lave industribygninger etter moderne prinsipper om «alt på ett plan» Konfeksjonsfabrikken og engroslager fra 1960-tallet nærmest. (Digitalt museum JÆØF0781)

I 1973 inntok «Huset vårt» Øglænds store sykkelfabrikk i sentrum og innledet epoken med ombygging av gamle industribygg til store handelshus. Men Huset vårt var fortsatt en butikk i sentrum. Et virkelig tidsskille med regionale virkninger kom med åpningen av kjøpesenteret *Kvadrat på Lura* i 1984 – landets første, større «eksterne» kjøpesenter, dvs. utenfor etablererte bykjerner – innredet i Sandnes Støperis nybygde fabrikk. Forus-Kvadrat-området ble en utfordring for handelsbyen Sandnes. I 1988 åpnet kjøpesenteret Vågen 33 i Ullvarens gamle lokaler, som et sentrumsnært motsvar.

Denne flyttesjauen skapte en ny situasjon for byen. Hva skulle man gjøre med de store husene og ledige tomtene. Med tungvektene i sandnesindustrien ute, var *Vågen blitt det etterlengtede utviklingsområdet*. Forestående havneendringer, der Sandnes havn ble flyttet til Lura (2015), forsterket muligheten for å åpne byen mot fjorden. Et anlegg på østsiden hadde alt vist vei, Sjur Svaboes Hanabryggene med Forskningscenteret Norsk Biotech A/S stod ferdig med første byggetrinn i 1985. Et byggeprosjekt prisbelønnet på grunn av sitt helhetlige grep med forankring i norsk kysttradisjon og høye arkitektoniske kvalitet.



«Kanal S», et av utkastene i arkitektkonkurransen i 1985 (Hoem, Kloster, Jacobse). Kulturhuset er her plassert sentralt ved en gjenåpnet Stoåna, som riktignok er noe forskjøvet i terrenget og gjenskapt med «naturlige» elveslynger.

I 1985 ble «Plan- og bygningsloven» innført. Med den ble det lagt større vekt på planlegging og flere samfunnshensyn kom med – sosial, kulturell og estetisk utvikling ble trukket inn. Den åpnet samtidig for private reguleringsplaner med planarbeid som før var forbeholdt det offentlige.

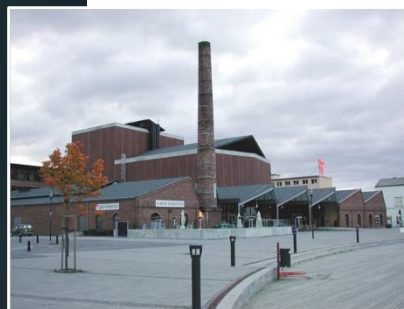
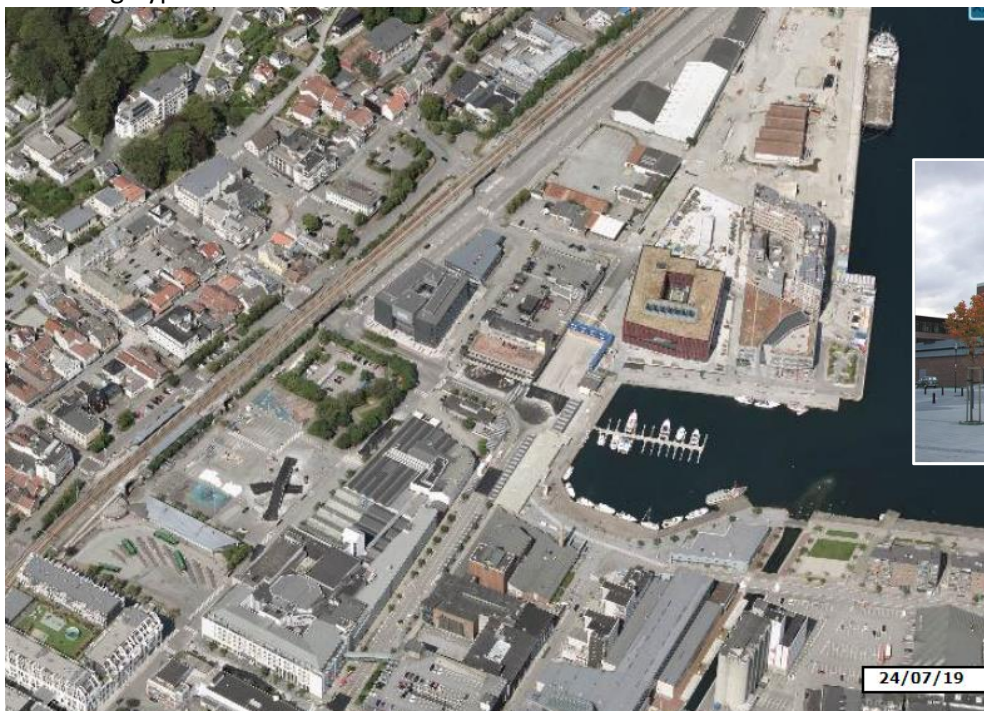
1985 ble Vågenutvalget og Øst-vest gruppen, med representanter for myndigheter og grunneiere, opprettet for å vurdere mulighetene for å styrke bystruktur og sammenheng på begge sider av jernbanen. I 1986 ble det utlyst Arkitektkonkurranse der hovedformålet var å få ideer til transformasjon av det sjønære området på østsiden av jernbanen, og at det skulle representere en naturlig utvidelse av sentrum mot øst. Kultur ble trukket inn som ledd i byutviklingen og arkitektkonkurransen forutsatte kulturhus i Vågen.

Nytt kulturhus, som også rommet tilflyttet bibliotek, gjestehavn, stenging av Havnegata for gjennomgangstrafikk, etablering av store utdanningsinstitusjoner, er noen resultater av forslagene som kom fram. Dessuten boliger, kontorer, hotell og handel. For å styrke kollektivtransporten ble jernbanens hovedstasjon igjen flyttet inn til sentrum, samlokalisert med en ny, oppgradert Ruten.

Selv om mange enkeltbygninger er borte er det fortsatt bevart elementer som forteller om viktige stadier i utviklingen av området og dermed næringshistorien til Sandnes. Typisk fabrikkarkitektur fra ulike perioder er bevart.

Havnegata knytter fortsatt sammen hus som forteller om den eldste industrietableringen i Fjerå og utgjør det viktigste miljøet mht. historisk innhold i Vågen. Det er visuell sammenheng mellom Ullvaren, kulturhuset (i Kamgarns form) og Lager nr. 4 til Øglænd, det eneste huset med direkte referanse til de gamle teglverkene til Graveren. Øglænds lager nr. 5 og 6 dokumenterer en ny æra i bruken av Vågen og utgjør et unikt funkismiljø fra 1930-tallet. Den store kornsiloen som Jonas Øglænd oppførte i 1977 dokumenterer den nære sammenhengen mellom landbruket og sandnesindustrien og markerer havne- og industriområdet i det store landskapet i Gandsfjordbotnen.

Den nye Plan- og bygningsloven fra 1985 åpnet for private reguleringsplaner som før var forbeholdt det offentlige. I 1999 kom driftsformen Kommunalt foretak (KF) inn i Kommune-loven. Loven gir de kommunale tomteselskapene legitimitet som offentlige planleggere. Sandnes tomteselskap KF etablert 2008 og fusjonerte med Sandnes indre havn KF. Det var et selskap og en driftsform som fikk stor betydning for sentrumsutviklingen. Det er i dag en tendens til å vurdere utbygging som enkeltprosjekter, ikke ut fra en helhetlig byplan.



Nytt sentrum ved fjordbunden. Kulturhus fra 1999 ved ny gjestehavn – ved den gamle sjøallmenningen (Vågs- eller Torvalmenningen). Arkitektkonkurransens gjendiktet Kamgarn med gammel pipe (ark. K. Hoem og O. Tønning). På nordsiden av gjestehavna, tvers over kulturhuset, nytt rådhus 1919 (ark. Code of Practice Architects og Brandsberg-Dahls Arkitekter). Park på Utstillingsplassen.

Offentlige plasser

Myndighetenes rett til å anlegge *offentlige plasser* er, på like linje gatene, nevnt i bygningsloven fra 1845. Med loven fra 1896 blir kravet til planmyndighetene om å anlegge passende offentlige plasser skjerpet. Med loven fra 1924 blir parker og lekeplasser et viktig element i byplanlegging. Men de første planskissene i Sandnes angir ingen offentlige plasser, hverken torg eller sjøallmenninger.

Fra 1880-tallet fikk kommunen hånd om flere *eiendommer til allmenne formål* – i 1882 kirke og kirkepark og gravlund, i 1885 Nordre sjøallmenning på Neset og noe senere Søndre Sjøallmenning i Vågen (Vågsallmenningen). Begge steder ble det bygd steinkaier i 1890-årene. I nord kom dampskipsbrygge. I 1898 kjøpte kommunen et av de siste gårdsbruka nord i Langgata (Ole Anfindsens), der tunet lå omtrent der brannstasjonen kom, og eiendommen strakte seg fra sjøen opp til Trones. Deler av eiendommen fungerte som en brannallmenning. Her kom brannstasjon, sykehus, offentlig bad, torg og park. Den siste byparken i sentrumskvartalene var Jonas Øglænds plass, gitt i gave av Øglænd i 1939 og opparbeidet i 1945.



Krums kart 1900 har flere offentlige plasser tegnet inn. Jernbanestasjonene hadde park som «fast følge». Trolig er jernbaneparken fra 1878 den første offentlige parken i Sandnes. Torvet ligger i enden av en gammel vei ned fra Trones. Torvbryggen er et resultat av utfyllingen i Vågen som kom med jernbanen i 1878. Området er alt på kart fra 1870-tallet kalt Sjøallmenning. Men Søndre Sjøallmenning også kalt Vågsallmenningen, skal være et resultat av kjøp av to tomter som byen foretok i 1897 og 1901 (AE 1996).

Til venstre utsnitt av jernbanekart fra 1879.



Sandnes kirke ble oppført med en liten park i 1882, en park som gradvis ble utvidet til å fylle hele kirkekvartalet. Den første parken var en romantisk «landskapspark» med slyngende grusveier og paviljong. Både park og paviljong er i dag fornyet og forenklet, men de store trærne står. (Foto JAEHS012.064, Digitalt museum, Jærmuseet)



Sandnes kirke fra 1882 med Vågen og Vågsalmenningen i bakgrunnen, fotografert på 1950-tallet). Parken ble gradvis utvidet, bl.a. ved gaver. Det var først på 1980-tallet at kirkeparken tok over hele kvartalet, da ble den siste av hjørnegårdene revet. (Widerøe, Sandnes kommune)



Stasjonen fotografert av Mittet & Co i mellomkrigstid. Mye av hagen er vist som plass allerede på Krums kart 1913. Noen av trærne står trolig. (Nasjonalbibliotekets bildearkiv)



Torvet fotografert rundt 1920, med den gamle brannstasjonen (brannvaktbygningen) til venstre. Sandnes sykehus med park innerst, gavlsneien vi ser øverst til høyre er Frelsesarmeens forsamlingshus (Folkets Hus) og så vidt synligbak denne Folkebadet, Sandnes' offentlige bad, begge fra 1913. Sykehuset ble bygd i 1914 i Samlagshagen, gitt i gave av Sandnes Samlag. Tomten er skrevet inn i matrikkelen som park i 1912. Torvet og parken fungerte som en åpen branngate helt opp til bygrensa. Med noen brudd (sykehuset og Eidsvolls gata) eksisterer psrken fortsatt, og bøketrærne skal i dag være de eldste i Sandnes.

Sandnes Samlag (1879-1909), som hadde tilnærmet monopol på byens øl- og vinsalg, var ved sine statutter forpliktet til å gi en stor del av utbyttet til allmennyttige formål. Selskapet var en viktig halvoffentlig sosial institusjon i byen. (Foto Ludvigsen ca. 1924)

En viktig begivenhet som bidro med flere byplangrep i Sandnes var bybrannen i 1897. Bygningsloven 1896 krevde omregulering etter brann. En ting var at gatebredden i de brente kvartalene ble utvidet. Samtidig regulerte byen en bred, åpen korridor fra Torvbryggen (Søndre Sjøallmenning) opp til bygrensa (og videre) kalt Torvgaden – en såkalt branngate eller brannallmenning. Den ble mulig ved at kommunen i 1898 kjøpte Ingvald Anfindsens gård, et av de siste gårdsbruka nord i Langgata, der eiendommen strakte seg fra sjøen opp til Trones. Den førte til en omregulering som, ifølge Grude: «...endte med, at Strækningen fra Jernbanen over Samlagets Huse og videre opp over til Bygrænsen udlagdes som aaben Plads, der nu er beplantet som Park, og vil vanskeliggjøre en Ildebrands Fortsættelse over dette aabne Strøg. (M.A. Grude 1910 s.39).

Slike «branngater» eller brannallmenninger er et kjent historisk byplangrep for å hindre branner i å utvikle seg. De karakteriserer mange norske byer, særlig fra andre halvdel av 1800-tallet ved nyregulering etter større bybranner. Sandnes brannallmenning la grunnlag for et offentlig rom fra sjøkanten til langt opp i Tronesbakkene. I tilknytning til dette åpne rommet kom en rekke offentlige og halvoffentlige institusjoner utover i de første 10-årene av 1900-tallet. Først ut var en liten brannstasjon, deretter sykehus, offentlig bad og park, Folkets Hus – og ikke minst byens torg og rådhus med rådhusplass.

Men – kartbilaget til jernbaneforretningene fra 1879 antyder med stiplede linjer et rektangel fra «Sølmendingen» og godt opp i den senere Rådhusplassen, så kanskje har tankene om en brannallmenning her vært med en stund.



Aksen Torvbryggen, Torvet og Sandnes sykehus med intakt park fotografert av Widerøe i 1936. På Torvet er den nye brann- og politistasjonen fra 1932 kommet på plass. (Interkommunalt Arkiv i Rogaland. ika-w004230.)



Torvbryggen, Torvet, Rådhusplassen (nå med Rådhuset fra 1938) og sykehuset fotografert av Widerøe i 1957. Med sykehusets tilbygg midt i «Torvgaden er «branngaten» fra 1898 brutt, men fortsatt er det park videre opp til Trones skole. På Torvbryggen er det tivoli. (Interkommunalt Arkiv i Rogaland ika-w105975.)



Rådhusplassen under Kong Olav og prinsesse Astrids besøk i 1958. (Fotograf Kollbjørn Rostrup).

Torvbryggen på Vågane

Torvbryggen (Vågsalmenningen, Søndre Sjøallmenning) har også en historie som fest- og stevneplass. Sandnes Turnforening hadde bl.a. oppvisning her i 1913 og ved flere anledninger.



Bildet er fra Vestlandsk Turnstevne som i 1927 ble holdt i Sandnes. Her marsjerer turnere over festplassen på Vågane. (JAEHS012.246)



Utsnitt av Widerøe-foto fra 1935. Torvbryggen (Vågsalmenningen) hadde steinkai, men den lå så lavt at flo sjø ofte gikk over. I 1918 fikk den en toppfylling på en halv meter. Bilde viser de tre offentlige plassene i Sandnessjøen – Torvbryggen, Torvet og Stasjonsplassen – før utstillingsplassen til 75-års jubileet ble anlagt i 1935. (ika-w004130_1935)

Altonaparken og Gamlaverksparken – kultur i nedlagte leirtak

Sandnes kommune har lang tradisjon for gjenbruk av industritomter til kulturformål – det begynte ikke med Kulturhuset og Kamgarn! Da virksomheten til Gamlaverket og Altona opphørte rundt 1916 ble eiendommene eller deler av dem kjøpt av byen. Altona rundt 1920, Gamleverket trolig senere. Leirtaket til Altona ble lagt ut til offentlig park alt i 1920, Det var en betingelse selgerne satte. i sammenheng med den kommunalt bygde hagebyen. På sjøsiden ble bloksene snart revet, men ovnshus og noen andre verksbygninger sto til rundt 1960. Plassen på sjøsiden fungerte før krigen som Sandnes' stevneplass. Det var mange store arrangementer her i mellomkrigstida. Fortsatt er denne plassen kommunal eiendom. Deler leirtaket på Gamlaverket var i bruk som idrettsplass ifølge flyfoto fra 1955. Den ble fullt opparbeidet av kommunen til park og idrettsplass på 1960-tallet



Altonaparken med hagebyen fotografert av Widerøe i 1935. Stevneplassen til høyre. (ika-w004194)



Turnstevne på Altona i ca. 1922. (JAEHS012.343)

Utstillingstorget Ruten

Valget av Vågane til utstillingsplass for byjubileet i 1935 ble et byplangrep med følger. Det var et viktig skritt på veien mot å omforme Fjerå til fast grunn — og å ta deler av området i bruk til allmenne formål. Utstillingsplassen ble etter 2. verdenskrig det nye torget og det nye kommunikasjons-senteret for den voksende rutebiltrafikken Ruten – og på nytt utstillings- og festplass ved senere jubileer.



Vågen like før arbeidet med Utstillingsplassen for 75-års byjubileet i 1935 begynte. Langs Havnegata (1896) og innover ligger: bru over Storåna, Krossen Havremøllens silo (1933), tett ved Ganddal (Vaagen) Potteri (1902), Kamgarn (1895), bru over Stangelandsåna, Ullvaren (1889) og lenger inn på Fjerå Sandnes Støperi (1917). Komiteen for utstillingsplassen til jubileet kom i 1934 fram til at det beste stedet var Vågen. Valget falt på området mellom Ullvaren og Sandnes Støperi. Det innebar at de måtte rive/flytte et bolighus og få lov til å bruke noe av jernbanens grunn. Etter hvert som planleggingen skred fram ble ambisjonene stadig større, det gjaldt arealet som skulle benyttes og paviljongen som skulle bygges. Utgiftene ble dekket av kommunen som hadde stor tro på 75-års jubileet. (Widerøe ika-w004343)



Sandnes kommune slo stort til ved 75-års jubileet. Det ferdige utstillingsområdet hadde plass til 99 utstillere og 16000 mennesker (Innbyggertallet i Sandnes by var på tidspunktet 3000). Arkitekt for utstillingsområdet var Ludvig Imsland som også tegnet paviljongen (trolig den store bygningen i sørenden av plassen.). Det var i tillegg flere private paviljonger, et moderne jærhus (i nordenden) og Brødrene Fjogstad viste tømmerhytte. Det var scene og dansegulv og beplantninger og langs Vågsgata allé.



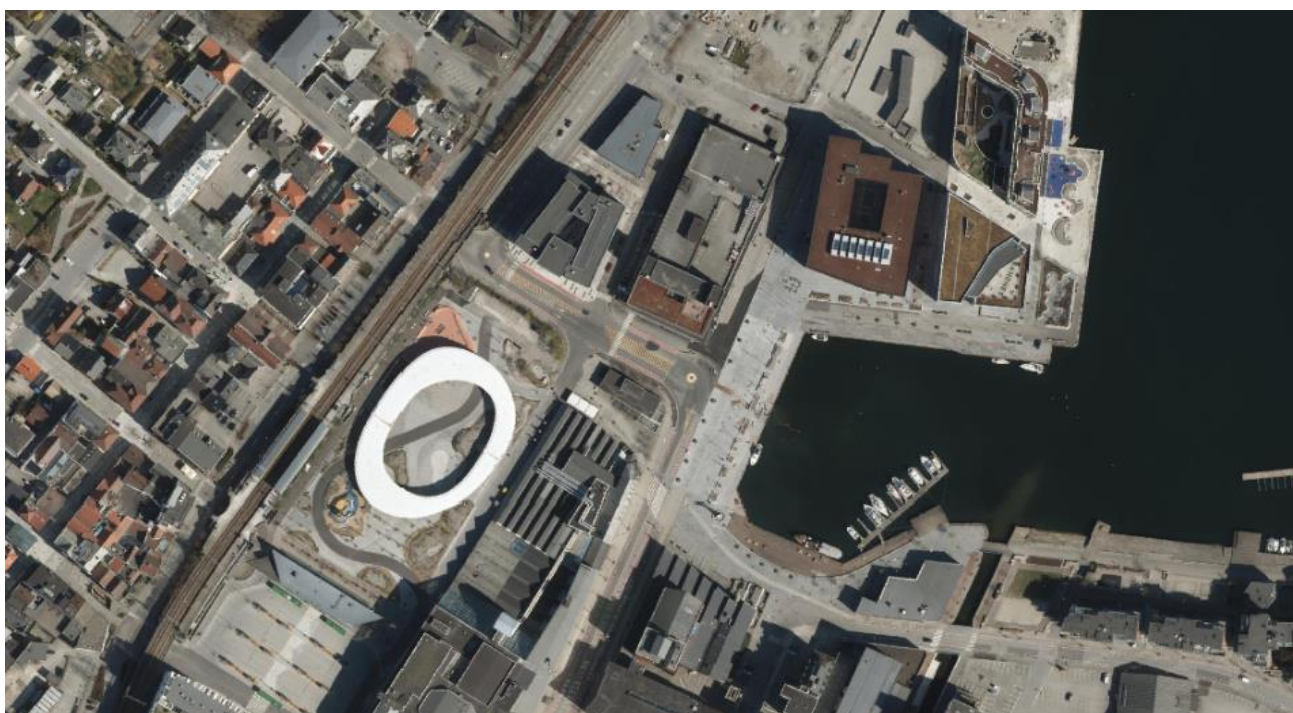
Utstillingsplassen forografert av Widerøe 1950. Bussene har stilt opp. (ika-w028414)



Klargjøring for påskeutfart – i tidlig etterkrigstid? Rutebilene har inntatt sin nye oppstillingsplass i Vågen – tungt lastet for utfart. (Foto Kolbjørn Rostrup)



Det nye terminalbygget til Sandnes Rutebilstasjon ble satt opp til 100-årsjubileet i 1960. Prosjektert av Sandnes-arkitektene Øglænd & Tonning som også hadde ansvar for utstillingsområdet med scene, paviljonger mm. .(Foto Kolbjørn Rostrup)

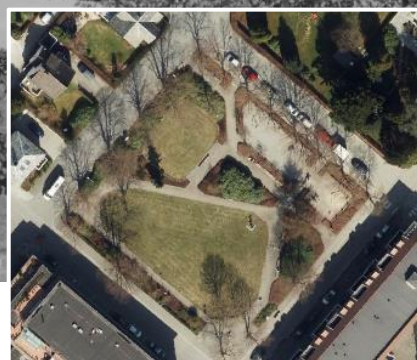


Ruten som lekeparks 1921.

Jonas Øglænds plass



Øverst: Jonas Øglænds plass, trolig fotografert 1950–60-tallet. Parkens lekesone er mot Erling Skjalgssons gate. (Normanns Kunstforlag, Nasjonalbibliotekets bildearkiv.) Innfelt, parken i 2018.



Plaskedammen i Øglændparken følger parkprogrammet til Chicago og «City Beautiful-bevegelsen» fra slutten av 1800-tallet. Foto av Kolbjørn Rostrup, trolig tatt på 1950-tallet.

I 1939 fikk byen Tvedahaven, også kalt Nygårdsmarkå, på vestsida av sykkelfabrikken, i gave av firmaet Jonas Øglænd. På grunn av krigen ble parken og lekeplassen ikke anlagt før i 1945. Den fikk da navnet Øglænds plass.

Flyfoto fra 1937 viser plassen som et oppdyrket jorde, og at Erling Skjalgssons gate ikke var gjennomløpende forbi parken. På flyfoto fra 1955 er det kommet en sentralsymmetrisk oppbygget park, delt mellom plen og plassrom og et adskilt «lekerom» mot Erling Skjalgssons gate. I løpet av 1980-tallet er plassen lagt om til en mer romantisk og asymmetrisk park med større sammenhengende plener og adskilte rom.

Fellesskapets hus, ved noen av dem



Sandnes Sparebank fra 1895, en flott historistisk murgård som gav rom til en rekke kommunale institusjoner, foruten banklokaler. (Foto Kolbjørn Rostrup, trolig 1950-tallet.



Byens rådhus- og kinobygning fra 1942. Monumental, funksjonalistisk bygning av høy arkitektonisk kvalitet. Arkitekt Gustav Helland og Sverre Brandsberg Dahl.



Sandnes kirke 1882. En nygotisk teglsteinskirke etter tegninger av arkitekt H. S. Eckhoff. Men her i den første utgaven, med mindre skip og lavere tårn enn planlagt. Den ble restaurert etter opprinnelig planer i 1962.. Det flotte skifertaket har «innskrevet» 1910 på motsatt side. (Fotograf Ingvald Dahle, Nasjonalbibliotekets bildearkiv)



Varatun, Sandnes bys fattiggård fra 1892. På fattiggården skulle de fattige få en bedre tilværelse med kost og opphold, men samtidig gjøre nytte for seg med gårdsarbeid, og slik begrense utgiftene for det offentlige. Widerøe 1959. (ika-w125295)



Litt av det offentlige Sandnes i 1936. Den første skolen etter bystatus til høyre. Bygd i flere etapper fra 1866, ettersom fjera ble fylt ut. Til venstre i midten, Sandnes Folkeskole fra 1899, en uvanlig flott murbygning med stilpreg fra nyrenessansen. Arkitekt Hartvig Sverdrup Eckhoff. (ika-w004229)



Sandnes nye folkeskole (Trones skole) fra 1956 på Trones. En moderne skole bygd etter paviljongprinsippet. Arkitekt Eyvind Retzius. Widerøe 1957. Bak ses siste rest av gårdsbebyggelsen Øvre Trones. (ika-w105977)

INDUSTRIBYEN

Sandnes har en stolt industrihistorie. Og med en allsidighet i næringslivet som i en storby. Den karakteriseres av stort mangfold av type virksomheter og produksjon, organisert som små familieforetak eller store landsdekkende konsern. Firmaer med lange tradisjoner side om side med et jevnt tilsig av gründere. Nytenkning og bredt økonomisk fundament er andre stikkord. På 1930-tallet, da resten av landet slet med økonomisk depresjon, var Sandnes trolig Norges best stilte by med hensyn til økonomisk utvikling og arbeidsledighet. I 1936 lå Sandnes på en suveren førsteplass når det gjaldt industriomsetting pr. innbygger (DJ 1988). Samtidig blomstret handelsnæringen, i samdrift med industrien og som et resultat av oppgangstidene. Fra ladestedets første dager har sammenhengen mellom industri og handel i Sandnes vært tett. De gode tidene speiles i boligbyggingen som hadde høykonjunktur midt på 1900-tallet. Dette var også situasjonen i de første 10-årene etter krigen. Byen vokste langt utover sine grenser.

Mangfoldet i industrivirksomheter speiles også i variasjonen når det gjelder industriens fysiske miljø, i hustyper og beliggenhet. Bedriftene lå spredt over hele byen, og i beltet rundt. Vi kan dele de industrihistoriske miljøer inn i tre geografiske «soner» basert på alder og karakteristiske strukturer – fjordbredden langs Gandsfjorden – fra Neset til Norestraen, spredt i Kvartalsbyen og på Vågane (Fjerå).

Langs fjordbredden

Det var på fjordbredden Sandnes (og Rogalands) første varige industriforetak Gamlaverket (Sandnes Teglverk) ble etablert i 1783. Leirbakkene og sjøen som transportåre bestemte lokaliseringen, sammen med en etablert strandsitterbosetting med gjestgiveri og høkerhandel på Neset. Andre fulgte etter, særlig etter at nye næringslover for håndverk og handel i 1839 og 1842 gjorde det lettere å etablere bedrifter. Som Simon Pottemaker med Sandnes Potteri i 1842 og brødrene Mikkelsen med sin snekkerbedrift på 1860-tallet. Da hadde man også fått en ny hovedvei langs fjorden.



Strekningen Kaien — Gamlaverket fotografert av Widerøe i 1935. Mange gamle produksjonshus i Gamlaverket står ennå, med ovenshus på hver side av Strandgata og jernbanen. Men pyramidetaket til det øvre ovnshuset er noe redusert. Huset på to etajser rett nord for dette er en bestyrerbolig som på 1970-tallet erstattet en eldre som måtte rives på grunn av jernbanen. Verkets leirtak er ennå godt synlig. I dag er mye av det gamle leirtaket utbygd med boliger, men kommunen anla idrettsplass på den nedre delen i 1960-årene, slik at denne fortsatt er åpen.

I 1932 ble Gamlaverktomta nedenfor jernbanen overtatt av «Brødrene Fjogstad Trælastforretning og Høvleri». De hadde holdt til nord for Kaien siden de i 1895 gikk sammen med Gabriel Sandveds trelasthandel. I 1903 ble firmaet til «Brødrene Fjogstad». Det lyse, moderne trefløyde anlegget midt i bildet, med porter mot sjøkanten, er nettopp blitt bygd etter at de gamle bygningene til firmaet, på ett hus nær, brant i 1933. Etter kjøpet av Gamlaverktomta disponerte de en stor del av strandbredden nord for Kaien. Her bygde de ut sitt etter hvert omfattende anlegg for bl.a. ferdighusproduksjon.

Den åpne plassen mellom Brødrene Fjogstad og sjøhusene på Kaien er Norde Sjøallmenning. Her kom Sandnes tolbod i 1964. (ika-w004348)

Den smale landbredden langs fjorden, veien og senere jernbanen bestemte mye av strukturen i den selvgrodde byplanen. Den karakteriseres av eiendomsteiger fra sjøen og opp, med brygger og sjøhus nederst, næringsbygg og bolighus langs veien. Det meste av industri -og verkstedbebyggelse ble liggende på nedsida av Strandgata. Til tross for at nettopp næringsbebyggelsen er mye endret kan avtrykket av denne historien fortsatt leses i bylandskapet.

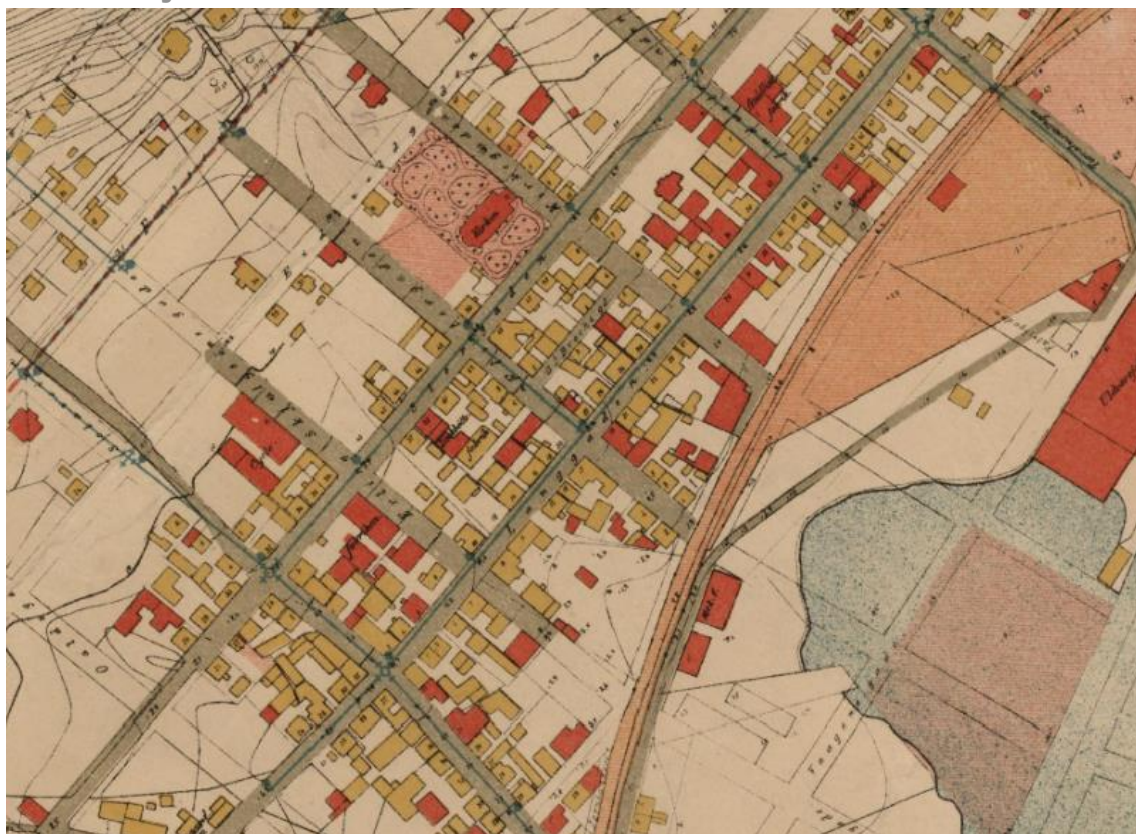


Strandgata 46 og sørover mot Kaia i 1935. Mikkelsens anlegg med fabrikker stor sjøbod på rad understreker strukturen. Med virksomheten startet i det bredgavlede huset på oppsiden av veien som også var bolig. Den store fabrikk med pipe er Nynær teglverk. (Widerøe, ika-w004352)



Strandgata fra Simonsbakken til Altona i 1959. Moulandbrygga utnefor Strandgata 76 (huset med høyt valmtak og hage) har fått et moderne næringsbygg. De tre fabrikkbygningene nærmest er Sandnes Preserving til høyre, deretter Simonsens gamle potteri og innerst Sandnes Mølle. Simonsens potteri er erstattet med ny bygning, men de to andre står. I dag sjeldne kulturminner som gjør vesentlig sider av Sandnes-historien lesbar i bylandskapet. Det gjelder også den lille grunnen i sjøen foran med fortøyningssteinen «Hodlen», som forteller at mye av sandnesindustrien vokste fram i et sjøvendt næringsmiljø. (Widerøe, ika-w125099)

I kvartalsbyen



Også før murtvangen hadde bygningsloven strengere restriksjoner for næringsbygg, som innebar krav om murhus. De fleste murbygningene i byen var verksteder. Krums kart 1913-20 gir et bilde av hvordan industriens hus var spredt i kvartalene.



Sentrum i 1957 vestover mellom Oalsgata, Solaveien og Erling Sjalgsøns gate. Den regulerte byen gir, med sin varierte bygningsmasse, et godt bilde på mangfoldet av virksomheter som var skrevet inn i kvartalene. Et av de siste store næringsbyggene i byen er den store konfeksjonsfabrikken til Ølgænd fra 1940 som ligger i front. De små husene rett til høyre for denne tilhører første fase industrietablering i Sandnes. Tidlig på 1850 kom Ole Nielsen, grunnleggeren av Aalgaards og Figgjos ullvarefabrikker (1870, 1889) til Sandnes. Han etablerte seg som farger og bygde et fargeri ved Oalsbekken, der han tok vann til produksjonen. Mange av de tidlige næringsvirksomhetene i byen hadde bekken som forutsetning. Det lave huset midt i kvaralet skal være etter Ole Nielsen. I dag et av få konkrete minner etter både bekken og gründeren. (Widerøe, ika-w106672)

Vågane



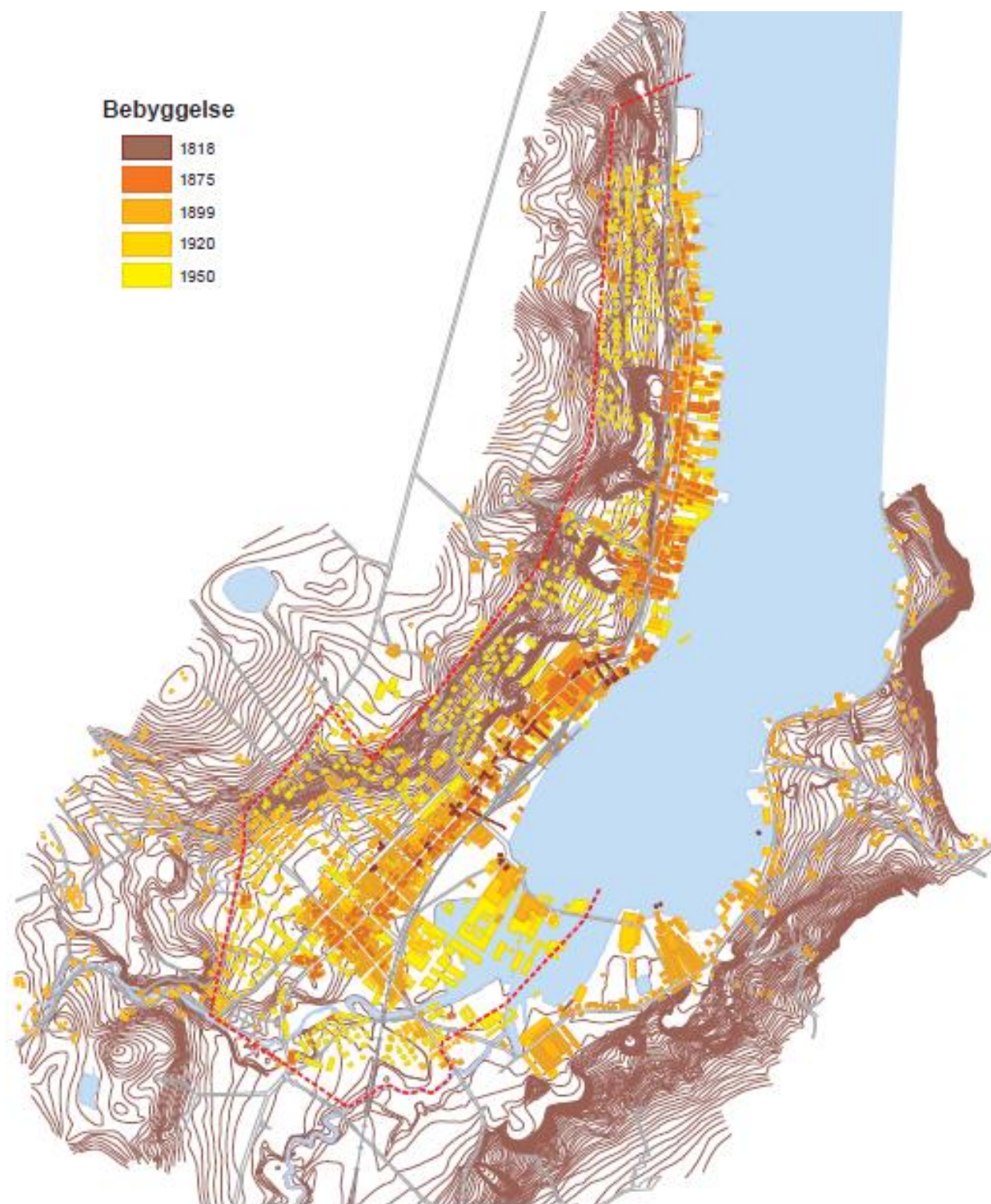
Vågne sett fra Austrått i mellomkrigstid. Før Utstillingsplassen er opparbeidet. (Udatert foto fra Mittet & co. AS. (Nasjonalbibliotekets bildearkiv)



Vågen i 1955. Fra midten av 1930-tallet hadde Jonas Øglænd kjøpt opp tomter i Vågen. Det første som ble bygd her var nye havnelagre. Men fram til begynnelsen av 1940 var virksomhetene og bygningsekspansjonen konsentrert om sentrum, i tett samvær med «Gamlebyen», og i kontinuitet med det mangesysleriet av handels-, håndverks- og boligtradisjoner som hadde skapt byen.

Men fra slutten av 1950-tallet og fram til 1977 ble dette det neste ekspansjonsområdet både for sykkel- og konfeksjonsindustrien. Her er den nye sykkelfabrikken «Nr. 11» i ferd med å reise seg. I 1957 er sykkelfabrikken i Sandnes langt den største i landet. (Widerøe ika-w093445)

BYENS VEKST



Oversikt over byens vekst med bakgrunn i kjente kart. (Utarbeidet av Sandnes kommune)



Sandnes bebygde avtrykk i 2008 lagt over den første kjente kartleggingen etter byutvidelsen i 1860, Lensmann M. A. Grude og N. Grudes reviderte byplan fra 1873 (kjent fra en kopi datert 1879). Bygrensen tegnet inn. Bebyggelsen «på landet» i 1873 er ikke kjent i detaljer og derfor ikke med.

2. VERDENSKRIG

Det er ikke registrert bygninger eller installasjoner etter okkupasjonsmakten fra 2. verdenskrig i bydelen. Men deres tilstedeværelse har satt et historisk avtrykk i fortellingen om mange bygninger og steder. Da de hadde vunnet våren 1940, innrettet tyskerne seg mer permanent i Sandnes. Først ble flere skolebygninger overtatt. De trengte mer plass, og blant annet turnhallen, avholdslokalet, metodistkirken, baptistkirken, frelsesarmeen, pinsemenigheten og Godtemplarenes Hus var i bruk av tyskerne alt høsten 1940. Det tyske Ortskommandantur brukte den første tiden Elim, men holdt deretter under det meste av krigen til på Skeiane. Den flyttet i siste del av krigen til Storgata 53, bolighuset bakerst i Salomonsmauet. Utstillingsplassen ble under hele krigen brukt av tyskerne til staller og transittleir for krigsfanger. Tyskerne hadde også staller i Gamlaverkets bygninger .

Indirekte påvirket krigen også utformingen av Øglænds nye fabrikker i Solaveien og Erling Skjalgssons gate som ble bygd med bomberom.



Tyske vaktposter utenfor Elim. (Bildekilde GS 1989 s. 32-33. Foto tilhører Ingrid Thorkildsen)

Foto fra et privat album som har tilhørt familien til en av soldatene som tjenestegjorde i Vatneleiren under krigen. (Fra Stians Samling etter avtale med byantikvaren)



Kaien under krigen. Bildet er tatt av havnefogd Peder Aase, som var en iherdig fotograf. «Fra høsten 1944 var havne spionasje hans annet yrke.»

Kilde GS 1979:257

KULTURMILJØER I BYDELEN

Rogaland Radio

Viktige kulturmiljø

Kaien på Neset. Kaiområde som dokumenterer utviklingen av Sandnes til en moderne industri- og havneby midt på 1900-tallet og samtidig markerer strandstedets fødested i fjordlandskapet.

Nygård, Jærveien 17 og 20. Nygård har bakgrunn som husmannsplass under Stangeland. I 1765 kjøpte Ola Osmundson Sandnes den tidligere husmannsplassen, som fikk navnet Nygård. Nygård lå sentralt til ved de gamle hovedveiene og den offentlige skystasjonen ble flyttet fra Lura til Nygård i 1850, etter utbedringene av Jærveien midt på 1800-tallet. Fram til 1905 vekslet Nygård og Skeiane om å ha skystasjonen. Bygningsmiljøet ved det som i dag er Jærveien 19 og 20 skriver seg fra en gårdsdeling midt på 1800-tallet.

Kvartalsbyens sentrum. Strandstedet Sandnes ble ladested i 1860 og representerer en typisk norsk by bygd ut etter datidens byplanidealer, med kvartaler og rutenettmønster og krav til bebyggelsens utforming. Byutviklingen skjøt fra rundt 1870, etter at veiene fra Sola og Gjesdal møtte den gamle hovedveien og knutepunktet Krossen oppsto. Krossen ble et tyngdepunkt for bondehandelen med opplandet. Torget i nord, sammen med jernbanestasjonen fra 1878, og Dampskipskaia fra 1890, fikk et miljø med offentlige bygninger. Mellom disse tyngdepunktene i Langgata vokste byen fram.

Villakvartalene bak sentrum – med «Villastrøket». Kulturmiljøet omfatter kvartalene som ligger i umiddelbar kontakt med sentrum i kvartalsbyen. Her var terrenget slik at kvartalene sømløst kunne vokse utover etter planen. Den første og største utbyggingen kom rett etter 1910 på det flatere beltet rett utenfor murgrensa. Det tette trehusmiljøet som kom her er det egentlige historiske «Villastrøket» på Sandnes

Villastrøket Hogstadbakken. Her møtte skrivebordsplanene i rutenettet problemer med terrenget, men er tilnærmet forsøkt gjennomført. Her skråner terrenget bratt, og husene ligger i sterkt terrasserte hager med flott utsyn. De bratte takene i jugendstil og nybarokk utgjør en klart lesbart og særpreget silhuett i bybildet. Området ligger i virkningsfull kontrast til kvartalene på flata.

Villastrøket Skolten. Et enhetlig utbygd boligområde fra 1930 med kommunen som grunneier og tilrettelegger. Her møtte rutenettplanen sin overmann i terrenget – utbyggingen fulgte en gammel vei fra fjorden mot Trones. Et rent boligområde med relativ enkle villaer med små haver. Et trehusmiljø der de fleste eiendommer lå innenfor murtvanggrensa – som departementet gav kommunen dispensasjon fra i 1929. Bebyggelsen er preget av mellomkrigstidas folkelige jugendstil innenfor panelarkitekturen.

Villakvartalene sør for Oalsgata. Dette området omfatter den sørligste utstrekningen av kvartalsbyen, og er de villakvartalene som ble sist utbygd. Miljøet stekker seg sørover til den gamle bygrensas møte med Stangelandselva. Innenfor murgrensa finner vi en gruppe murvillaer bygd rett før og etter 2. verdenskrig. Et særpreget, enhetlig miljø preget av brytningstiden mellom nyklassisismen og funksjonalismen.

Industriområdet Vågen. Industriområde i gammelt elveos, med røtter i teglverks- og ullvareindustrien. Base for etterkrigstidens sandnesindustri som nytt utviklingsområde for Øglænd. I dag et nytt sentrumsområde med vekt på kultur og sjø. Området speiler viktige sider av Sandnes industrihistorie og nyere byplanhistorie fra slutten av 1800-tallet til 2000.

Gamle Vågsgjerd. I kvartalene rundt innfartsveien Gjesdalveien øst for jernbanen, på sandbankene mellom Stangelandsåna og Storåna, og utenfor murtvängen, vokste det fram en tett bypreget bebyggelse i årene etter 1900. I hovedsak var dette enkle trehus for arbeidere og håndverkere, samt noen mindre verksteder, og i utkanten mot jernbanen en liten gruppe trevillaer.

Tronesveien er del av en gammel forbindelse mellom omlandet og den første bydannelsen ved fjorden. Den var også hovedforbindelsen mellom hovedgården på Nedre Trones og Norestraen. Veien ble utbedret i 1893 for at Sannes kommune skulle ha en skikkelig kjørevei til den nyanlagte fattiggården Varatun. Veien fikk da forsterket betydning som innfartsvei til byen.

Høyland Forbruk og Enok Berge. Bymiljø rundt Høyland forbruksforenings anlegg og Enok Berges forretningsgård i Gjesdalveien. Sammensatt miljø som viser byutviklingen i ulike perioder ved veien inn mot Krossen.

Anfinnsmarken borettslag. Sandnes boligbyggelags første rekkehus på Trones fra 1952. Tegnet av arkitekt Sverre Brandsberg Dahl i 1951. Omfatter Grinigata 7 og 10 og Tronesgeilen 1. Representerer de første boligbyggelagshus og de første rekkehus.

Forsvarets rekkehus på Anfinnsmarken. Omtrent samtidig med Sandnes boligbyggelag planla Forsvaret å bygge rekkehus for sitt personale samme sted. Utbyggingen ses i sammenheng med oppbyggingen av Vatneleiren. Tomtene ble skilt ut i 1952–55 fra Anfind Anfindsens gamle eiendom 70/23 på Trones, som Sandnes kommune da eide. I materialknapphetens etterkrigstid fikk forskjellige institusjoner begrensede kvoter for å bygge. Forsvaret hadde egne kvoter.

Eidsvollgata 81 til 93, Chr. Krogs gate 20. Rekke med arkitekttegnede bolighus i hovedsak bygd mellom 1955 og 1957. Et miljø som representerer epokens nye, toppmoderne trend med sammensatte bygningskropper tilpasset terrenget. Det fleste har saltak. «Alt på ett plan» er idealet. Materialbruken er variert. Nylig reguleringsvedtak om riving av to sentrale hus, Eidsvollgata 85 og 87, svekker karakteren av et helhetlig miljø. Det bør etter hvert foretas en ny vurdering av om kulturmiljøet som helhet må anses som tapt.

Ullandhauggata. Området mellom leirbanene til Gann og Gamlaverket ble lagt ut til byggefelt for boliger midt på 1930-tallet. Her kom det et tidsenhetlig miljø med toetasjes funkisvillaer på hver side av Ullandhauggata. Helvalmede skifertekte tak og kledning som «skjørt- og bluse-hus» gir miljøet særpreg.

Trones skole. Trones skole, Sandnes nye folkeskole fra 1956. Introduserte paviljongsystemet i skolearkitekturen. Prosjektert av Eyvind Retzius.

Norestraen dokumenterer den eldste selvgrodde bebyggelsen langs den sentrale hovedferdselsåren mellom Stavanger og Jæren, og representerer første stadium i utviklingen av Sandnes som tettsted og etter hvert by. Det var her havneforholdene var best. Norestraen karakteriseres av sin langstrakte form etter veien og kystlinja, preget av individuell og gradvis utvikling. Bygningstiljøet viser et vidt spekter i alder, type, størrelse og stilpreg. Flere hus har høy antikvarisk egenverdi. Det viktigste ved gata er imidlertid miljøet sett som en helhet. Det gamle gateløpet, kontakten med sjøen og den varierte bygningsmassen viser på en fin måte det gamle bysamfunnet. Det er et av de viktigste kulturhistoriske miljøer i sentrum av Sandnes, og ble regulert til spesialområde bevaring i 1996. Det er av Riksantikvaren definert som bymiljø av nasjonal interesse og har status som NB!-område. Norestraen er inndelt i følgende delmiljøer:

Strandgata 16 til 24. Husgruppen lengst sør i Strandgata. Et sjeldent intakt, tett miljø med blanding av bolighus og verksteder, typisk for bebyggelsen i Strandgata. Hus fra strandstedets tid, tidlig på 1800-tallet, til 1900-tallsskiftet.

Strandgata 40 – 58. Tettbygd rekke med eldre hus bygd mellom teglverkene Altona (1854-1916) og Nynæs (1873-1959). Bymiljø karakterisert av variasjon i hustype, funksjon og alder.

Altonafeltet. Hagebyfelt fra ca. 1920, bygd på tomtene etter Altona teglverk (1854-1916). En gruppe på 5 små sveitserhus og tre litt større tomannsboliger i nyklassisistisk, nasjonalromantisk utforming. Et av få eksempler på sosial boligbygging i offentlig regi i Sandnes.

Strandgata 101 til 109. Miljø med mindre bolighus, uthus og sjøhus på Strandgatas sjøside. I intakt eldre strandlinje med natursteinsmurt havn. Deler av bebyggelsen hører med til det eldste sjiktet på Norestraen.

Simonsbakken. Miljø med særlig sterk tilknytting til Sandnes pottemakerhistorie. Bygninger fra strandstedets tid til våre dager. Eldre bebyggelse på begge sider av Strandgata. Variert gatebilde og kontakt med sjøen.

REGISTRERINGSOVERSIKT – NØKKELTALL

Tallene og tabellene i denne rapporten er under oppdatering. År for grunnlaget er opplyst ved hver tabell.

I 2021 er det registrert 538 kulturminner med verdi i bydelen.

Trones og Sentrum

Kategorier kulturminner	Står	Derav nyregistrert	Tapt	I alt	Tidligere registrert	Tap av tidl.reg.
Bygning	491	103	100	591	488	20 %
Andre typer minner	30	26	3	33	7	43 %
Grøntanlegg	16	13	1	17	4	25 %
Ruin	1	0	3	4	4	75 %
Samlet	538	142	107	645	503	21 %

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 «Derav nyregistrert».

107 kulturminner er tapt. Sett ut fra bestanden som er vurdert i tidligere kulturvernplaner utgjør tapet 21 %. Det er under gjennomsnittet i kommunen som er 31 % (med Forsand).

Kulturminneregisteret er utvidet med 142 nye enkeltobjekter. De nye registreringene gjelder flest hus, men det er også en del andre minner i form av veier og plasser.

Samfunnssektor	Står	Derav nyreg.	Tapt	I alt	OpprReg	Tap gml. registrerte
Landbruk	22	1	15	37	36	42 %
Bolig uten spes. næringstilknytting.	275	56	38	313	257	15 %
Fritidsbebyggelse	2	2	0	2	0	
Industri, energi, bergverk	76	18	25	101	83	30 %
Handel	98	17	25	123	106	24 %
Offentlig forvaltning, tjenesteyting, kultur	43	26	2	45	19	11 %
Samferdsel	20	20	2	22	2	100 %
Minner fra 2. verdenskrig.	0	0	0	0	0	
Ukjent tilknytting	2	2	0	2	0	
Samlet kulturminner	538	142	107	645	503	21 %

KILDER

- Alsvik, Marit K. og Jan Alsvik. Sandnes og Jæren. Den svundne tid formidlet gjennom Ingvald Dahles fotografier. 1998.
- Aurenes, Ola. Det eldste Sandnes. Stavanger 1935.
- Bergsåker, Jon. Hundre år for bonde og bygd. Høylands landbruksforening, Høyland bondelag 1891–1991. 1990.
- Byplansjefen 1992. Historisk gateoppriss ved G. P. Trodal og Jeanette B. S.
- Bratberg, Terje T. Bygningsloven 150 år. Steinkjer 1995.
- Broe, Unni og Skogstad, Solrun. Kulturminner i Sandnes. Rapport fra SEFRAK-registreringen. Sandnes kommune 1988.
- Byggforskserien 614.014. Bygningslovgivning og byggebestemmelser fra første halvdel av 1800-tallet til 1930. Byggforvaltning – april 2017.
- Carlsen, Arne. [Den almindelige Bygningslovgivning](#). 1900.
- Carlsen, Arne. [Den almindelige bygningslovgivning til praktisk bruk](#). 1915.
- Egeland, Gunnar. «Høyland Sparebank» 1858—1958. 1958
- Eggebø, A. «Slik bygde dei byen», 1996.
- Eggebø, A. «Skyss og transport i Sandnes 1660 – 1960», Sandnes 1991.
- Gaudland, Tom og Jacobsen, F. Robert. Sandnes industri og handel. Bind II. 2003
- Gaudland, Tom og Jacobsen, F. Robert. Sandnes industri og handel. 2001.
- Grimstvedt, Målfrid. Havregrynsmøllene i Rogaland. Sjå Jæren 1999.
- Hagerup, Vegard. Bygningslovgivning i Norge 1845–1924. N. T. H. 1979.
- Hestholm, Fredrik. *Storåna*, Mastergrad. Universitetet i Stavanger. Fakultet for utdanningsvitenskap og humaniora. 2018.
- Johannessen, Dag. 1988 Hammar og gauk : gjennom krise og strid til velstand og samarbeid.
- Jonasen, J. Schanche. Sandnes gjennom 100 år. Første bind. Sandnes 1964.
- Jonasen, J. Schanche. Sandnes gjennom 100 år. Andre bind. Sandnes 1965.
- Jonasen, J. Schanche. Høyland gjennom 100 år. Sandnes 1972.
- Jøssang, L. G., Langhelle, S. I., Tysdal. Sandneshistorien. Fra Husklynge
- Jøssang, L. G., Langhelle, S. I., Tysdal. O. Sandneshistorien. ... til stor by. 2010
- Landsnes, L. A. Samvirkebevegelsen i Rogaland. Stavanger 1932.
- Lapin, Ernst. og Sverre Vagle «Havneutfylling i Sandnes – et krafttak og en ingeniørbragd». Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 20, 2017. s. 179.
- Lapin, Ernst. SANDNES – idé, innsats og industri. Sandnes Historie og Ættesogelag, 2012.
- Larsen, Aksel. Red. Sandnes 1860–1935. 75-års jubileumsutstilling.
- Lavold, Oddvar. 1999. Femti års byggesjau. Sandnes boligbyggelag 1949—1999.
- Lavold, Odvar m, fl. «Sandnes fra trettiåra til i dag». 1998.
- Ludvigsen, Tor-Jan. Sandnes 1924. Ludvig I. Ludvigsen. Sandnes 1985.
- Norges bebyggelse 1958. Herredsbindet for Rogaland midtre del.
- Norges bebyggelse 1957. Herredsbindet for Rogaland søndre del.
- Paavola, Mette og Braut, Anne Torun, Hvis jeg skulle bygge. Sjå Jæren, Årbok for Jærmuseet. 2002

Roaldkvam, Gunnar. Vårt eget eventyr. Forbrukersamvirket i Rogaland. Lokalhistorisk stiftelse. 2000.

Sandnes i bilder. Sandnes fotoklubb. 1960.

Sandnes, «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1976.

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

Sandnes 2. «Fra trettiåra til i dag» Sandnes 1998.

Schance, Gerd [Stritt folk. \[1\] : Det illegale Sandnes 1940-1945](#). 1979.

Simonsen, Selvald. Sandnes 1830–1870. Sandnes 1959.

Sørby, Hild og Paavola, Mette. Sandnes arkitektur, 2011.

Sørby, Hild. Klar ferdig hus 1992

Tjelta, Ivar. Sandnes havn. Glimt fra 150 års historie. 1998.

Vollsnes. A. O. 75 år Sandnes sparebank, 1951.

Øglænd, Sigurd J. «Jonas Øglænd: 75 år, 18.april, 1868–1943» 1943.

Øglænd, Per. «Firmaet: 123 år: Jonas Øglænd» 1994.

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

SEFRAK-registreringen i Sandnes 1979–1986. (Temakart Rogaland).

Fylkeskommunens nettside Temakart Rogaland om kulturminner. Norge i bilder 1937. [Saksbehandling - kultur \(temakart-rogaland.no\)](#).

<https://digitaltmuseum.no/>

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

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

<https://www.teglverk.no/historie-geografi/les-mer/sandnes>

<https://kart.1881.no>. Historiske kart. <https://kart.1881.no/?r=F3632033>

[Kaul, Sigrun. Sandnes sentrum : Rammer og retning](#)1971

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