



Torgdag på et gamle torget, trolig i tidlig etterkrigstid. Foto Kolbjørn Rostrup.

HISTORISKE MØTEPLASSER

HISTORISKE BYROM UNDER ÅPEN HIMMEL

Dokumentet er utarbeidet som:

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

Arbeidet med å samkjøre kulturminnene i Forsand og Sandnes er påbegynt, og rapportene vil senere bli komplettert. Automatisk fredete kulturminner er ikke omtalt her. For informasjon om disse se Riksantikvarens database Askeladden.

Historiske møteplasser

Historiske byrom under åpen himmel



Utsnitt av Krums kart fra 1900 viser fra venstre kirkeparken, Torvet med Torvbryggen og jernbanestasjonen med jernbaneparken.

INNLEDNING

Historiske møteplasser er fellesskapets kulturminner. Dette er kulturminner og miljøer med sterk tilknytning til kommunens identitet og fellesskapets historie. Som type kan de deles i to kategorier, de som er under tak – dvs, hus , og samlingsplasser under åpen himmel – for enkelhets skyld har kalt historiske byrom. Ofte befinner de to kategoriene seg i sammenheng, men ikke alltid. Sandnes har historiske byrom som kan knyttes til mange faser av historien.

De viktigste gamle møteplassene hadde sammenheng med folks forhold til kirken, skolen, rettsvesenet, det militære, næring og handel. Landskap og knutepunkter for kommunikasjoner, sammen med tradisjon, bestemte hvor møtene kunne finne sted. Flere av de gamle senterstedene i dagens Sandnes har bevart kulturminner som forteller historien.

Typer historiske byrom – en oppsummering

Tingstedene

Bygdetinget var lokalsamfunnets, verdslige offentlige sentrum. Grude skriver (1916) at tingstedene, så vel de mindre som de større, ble holdt under åpen himmel, men at det alt tidlig på 1600-tallet fantes tingstuer. (MAG 1916 s.16). Det var bøndene som sto for utgiftene til tinghold og som bygde tingstuer.

I Sandnes ble det vanlig at tingstedet var der lensmannen bodde og drev gård, dvs. Skeiene, Brueland og Sandved. Etter 1883 ble det flyttet til Elim, senere til

INNOLD

Innledning	1
Typer historiske byrom	1
Historiske byrom enkeltvis	10
Byens møterom	10
Neset/Kaien	10
Moulandbrygga	11
Krossen	11
Sandnes' første jernbanestj	12
Det gamle torget, rådhusplassen...	12
Ruten – det nye torget	20
Storkommunens nye rådhus	21
Skeiane	21
Parkene	23
Jernbaneparken	23
Kirkeparken	23
Sykehusparken	24
Gandsparkene	24
Jonas Øglænds plass	26
Altonaparken	27
Sandnes gamle gravlund	28
Sandnes nye gravlund	28
Høyland kirkegård	28
Malmheim kirkegård	29
Soma gravlund	29
Sviland gravlund	29
Riska gamle kirkegård	30
Riska gravlund	30
Høle kyrkjegård	31
Sandnes skolehus	31
Sjøveienes møterom	31
Dampskipsbrygge, Apalstø	31
Hølesjøen	35
Dampskipsbrygge, Ims	35
Naustegruppe Eskeland	36
Dreggjavik	36
Hommersåk kai	37
Lauvåsvågen	38
Naustegruppe Usken	38
Dampskipsbrygger oversikt	39
Fogde- og prestegjeldsgrenser	39
Kilder	39

Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

<http://tiny.cc/75klnz>

Link til Kulturminneregisteret

hotellet i Sandnes. I flere år ble tinget holdt i Høyland sparebank og Sandnes sparebank (JSJ Sa 1 s, 331), som var bygd med formål om slike allmenne samlingsrom.

Brualand spilte en sentral rolle som lensmannsgård og tingsted i M. A. Grunde 26-årige virke som lensmann (1871–1896). På den tiden Skeianesletten var ekserserplass (før 1883) fungerte Brualand dessuten som militær sjefsgård (SJS 1964 s.320 SJS 1965 s.21).

Høle skal ha vært sentrum i det gamle, store Høle skipreide. Bjarne Hugo Hansen nevner i Høleboka tingsamlinger på Floen, en slette eller landskapsterrasse opp for Apalstø (BHH 2015 s.245). I 1841 ble Høle skipreide til Høle tinglag med Idse som tingsted fram til 1860. I 1876 ble Høle og Forsand et tinglag med Høle som tingsted. (JB 1964). Til tingstove ble Rasmus Oanes hus på Apalstø benyttet. På denne tiden bodde lensmannen ved Apalstø.

Gamle sentra

I Høyland lå de gamle offentlige institusjonene spredt rundt fjorden. Hovedkirken på Høyland og annekskirken på Soma. Hana, Austrått og Skeiane hadde 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.

Hølegården har svært lange tradisjoner som et senter i høgsfjordområdet – som et kirkested siden middelalderen og fra enda lenger tilbake for Høle skipreide (se vedlegg bak). Området omfattet flere av bygdene på begge sider av Høgsfjorden, bla. a. Forsand. Men både kirkelige og verdslige grenser har variert. En tid hørte Høle kirke med Forsand til Sand. Forsand ble skilt fra Høle som eget herred i 1870, men hadde felles prest, lensmann og lege med Høle helt fram til storkommunen Sandnes ble opprettet i 1965.

Risikafolk sognet i eldre tid til domkirken i Stavanger og fra 1854 til Frue kirke i Hetland. Bydelen ble egen sognekommune med ny kirke i 1877. Men Stavanger fortsatte lenge å være den viktigste markedsplassen.

Øvrighetens rom



Eldre foto som viser hovedveien mot Høyland kirke med den tidligere kirkestallen til venstre, (JAEHS018.097).

Kirkene med kirkebakken er de eldste og var lenge de viktigste offentlige hus- og landskapsrom på bygdene. Kirkebakken er blitt et begrep for utveksling av informasjon -- mellom folk i sognet og ikke minst fra øvrigheten. Her ble offentlige kunngjøringer lest opp, arbeid formidlet, nyheter spredt og gapestokker reist.

Selv om eierskapet til den enkelte kirke kunne variere, var dette statsmaktens sted. Det samme var ekserserplassene, som gjerne lå ved kirkene. I Sandnes er det Skeiane som er mest kjent for sin ekserserplass – *Gandaskeiane*. Den har lang historie, kanskje som et kappsted alt i førkristen tid. Sandnes Gamle og Sandnes nye Gravlund er delvis anlagt på ekserserplassen. I dag lever historien først og fremst videre som et indirekte kulturminne gjennom veinavnet Telthusbakken. Tett sammenvevd med kirkene er gravlundene, som også kan leses som historiebøker med både privat og felles historie. Sandnes har bevart flere flotte kirkebygg og gravlunder som er fine representanter for sine epoker.

Tingstedene, de offentlige retterstedene, var der lensmannen bodde. Lensmannsgårdene ble derfor også viktige møteplasser for offentligheten, i møte mellom myndigheter og folk. Enkelte gårder med lensmenn i generasjoner ble nærmet institusjonaliserte som lensmannsgårder og tingsteder, som Skeiane, Austrått og Brualand i Høyland. På slutten av 1800-tallet ble det slutt med lensmannsgården som tingsted, kommunen ble pliktig til å skaffe lokale. I Sandnes og Høyland ble da festlokalene i de nye bankbygningene fra henholdsvis 1895 og 1885 benyttet.

Andre steder hvor det offentlige var sterkt til stede i lokalsamfunnet var *skolene*. Etter hvert som omgangsskolen ble forlatt, dukket det skolehus opp, særlig etter fastskoleloven av 1860. Til skolehuset hørte en skolegård. Skolene er og var viktige møteplasser lokalt og ovenfor storsamfunnet. Etter innføringen av formannskapslovene i 1837 ble skoleutbygging gjerne den første og største oppgaven for de nye kommunene. Sandnes har bevart fine eksempler fra ulike perioder. I sammenheng med skolene kom utover 1900-tallet idrettsplassene.

Torjå, klyngetunet som møteplass

I det gamle jordbrukslandskapet, før utskiftingene på 1800-tallet, var klyngetunene ikke bare bo-felleskap, men også møteplasser i lokalsamfunnet. Sentrum i det gamle i klyngetunet på Høle, Torjå/Torget, merker seg særlig ut som et slikt sted, bl.a. ved navnet. Navnet viser trolig til at stedet har hatt funksjon som bygdetorg, en samlingsplass for byttehandel, trolig av betydning utover det rent lokale. Også inn i moderne tid var Høletorjå et offentlig rom med lokaler for fellesskapsfunksjoner som herredsstyre og bygdebank. Få bygninger er bevart, men som struktur i landskapet er Høletorjå godt synlig.



Eldre postkort av sentrum i Høle. Høle kirke i front, Høletorget bak. Det store hvite huset med ark er Solvang, i lange perioder bank og herredsstyrets lokaler. Den gamle veien opp til Gjesteland, Høles første opparbeidede kjerrevei trolig bygd 1847, vises i bakgrunnen. (Bildekilde I. Tjelta 1996.)

Torghandel i Stavanger

Før liberaliseringen av næringslivet midt på 1800-tallet var Stavanger det eneste lovlige «rommet» for handel. Bønder og andre som hadde noe å selge måtte etter loven føre sine varer til byens torg. Så godt som all handel måtte gå gjennom byens borgere, som hadde enerett på kjøp og videresalg. Det var forbudt for andre å handle direkte med bøndene. Byborgernes handelsmonopol omfattet et vidt område og bygde på et

kongelig privilegium gitt 1425, en rett som ble fornyet og skjerpet en rekke ganger. Mellom 1550 og 1850 tok statsmakten stadig sterkere grep om den økonomiske og politiske styringen. Men likefult forteller historien om stadige brudd på den, og tilbakevendende klager fra byborgerne. Behovet for vareutveking og handel var for stort, og utover 1700-tallet kom det smutthull for direkte handel også i landdistriktene, som gav begrenset handelsrett til bl.a. gjestgiverne.

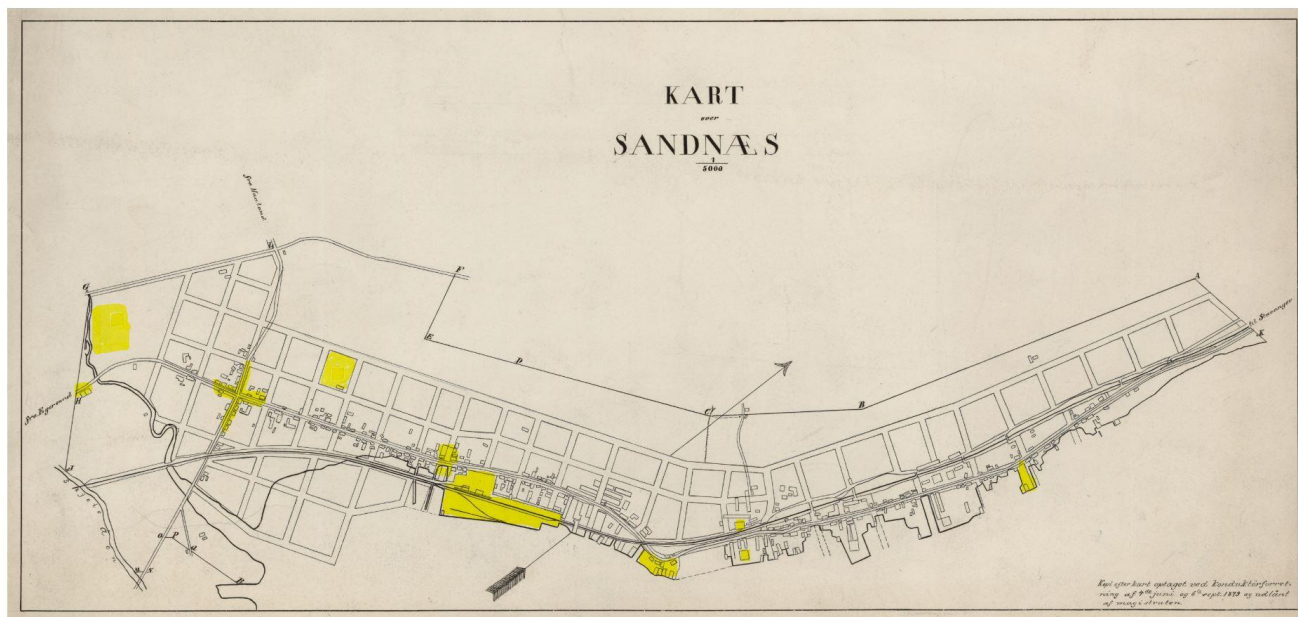
Markedsplassene

Andre unntak fra loven som muliggjorde direkte handel mellom folk, uten borgerne som mellomledd, var markedene. Den gamle loven om handlesprivilegier gjorde unntak for gamle, opparbeidede retter. Slike steder var de gamle markedsplassene, knyttet til særskilte dager i året. Den første, omtalte markedsplassen i distriktet var Tjessem-torjå, som var et hestemarked, men her ble også omsatt andre dyr og varer (AE 1996). Tjessheim lå ved den gamle ferdselsveien over Høylands Fjellbygd og Myklebust mot øst. Men i 1656 ble dette hestemarkedet overført til Stavanger av kong Fredrik III. Flyttingen av Tjessem-markedet kan nok ses i sammenheng med statens pågående politikk for å styrke byenes status og press fra stavangerborgerne.

Det kunne også være markeder i forbindelse med tingsamlinger. Høletorjå skal ha fungert slik, mens det ble holdt ting på Floen (BHH 2015 s.244). Navnet Krossane på et område like ved Lurabekkens utløp i fjorden har blitt sett i sammenheng med at stedet kan ha vært et samlingssted på Lura i eldre tid. Her sto det ett eller flere steinkors til midt på 1700-tallet. Flere bygdehistorikere holder det sannsynlig at dette kan ha vært markedsplass – bl.a. etter beliggenhet ved knutepunkt mellom gammelt landingsted ved fjorden og en gammel allfarvei

(AE 1996 s. 215). I dette området skal Simon Pottemaker ennå i 1840-årene ha stilt opp med salgsbod på dager med marked i Stavanger, for å fange opp trafikken langs veien.

Sandnesmarken



Viktige offentlige møterom i den unge kvartalsbyen er markert. Kartet er en kopi av et kart fra 1879 (Amtskartsamlingen). Fra venstre: Krambua på Skeiane; området ved Stangelandsåna der Sandnes Gravlund kom i 1882; Krossen, veikrysset mellom regionens hovedveier; kvartalet der Sandnes kirke kom 1882; det gamle torgområdet, torvbrygga er ennå ikke utfyllt; jernbaneområdet ved stasjonen fra 1878; det gamle sentrum Neset, som senere ble Kaien; ovnshusene på Gamlaverket fra 1784 er tatt med, lengst til høye er Moulandbrygga.

Strandstedet Sandnes vokste fram som en møteplass – 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. Det var levedyktig tross statsmaktens lover og begrensinger, og alt tidlig på 1700-tallet hadde både bønder og byborgere boder på neset. Det er trolig lange tradisjoner om markedsplass på selve «Sandneset», hvor det var fergeforbindelse over fjorden. Martha Hoffmann referer til en beskrivelse av Jonsokmarkedet på Sandnes, der en bonde som skal bygge opp igjen tunet etter en brann, i 1731 handler bygningsvarer til taktekke fra hardangerjekter som lå ved Sandnes (MH 1937/1977 s. 62). I dag viderefører

Kaien Neset som et offentlig rom. Rundt århundreskiftet, lenge etter at Sandnes hadde byrettigheter og etablerte plasser, torv og brygger, gjeninnførte Sandnes Handelsforening et årlig Sandnesmarken siste tirsdag i januar. I utgangspunktet et hestemarked, men med mange andre produkter fra opplandets bønder. Men dette markedet inntok hele byen som markeds plass. (AE 1896 s. 50, JSJ 1964 s. 239).

Lovverket og kvartalsbyens historiske rom

Myndighetenes rett til å anlegge offentlige plasser er, på like linje med å anlegge gater, 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. Trolig kan særlig utviklingen av Gandsparkene, men også anlegget av Jonas Øglænds plass, ses i det lys.

De første planskissene av Sandnes' gatenett angir ingen offentlige plasser. Trolig er byens jernbanestasjon fra 1878 med plass og park det første planlagte offentlige byrom. Jernbanen og stasjonen fikk også føringer for videre lokalisering av offentlige byrom i Sandnes.

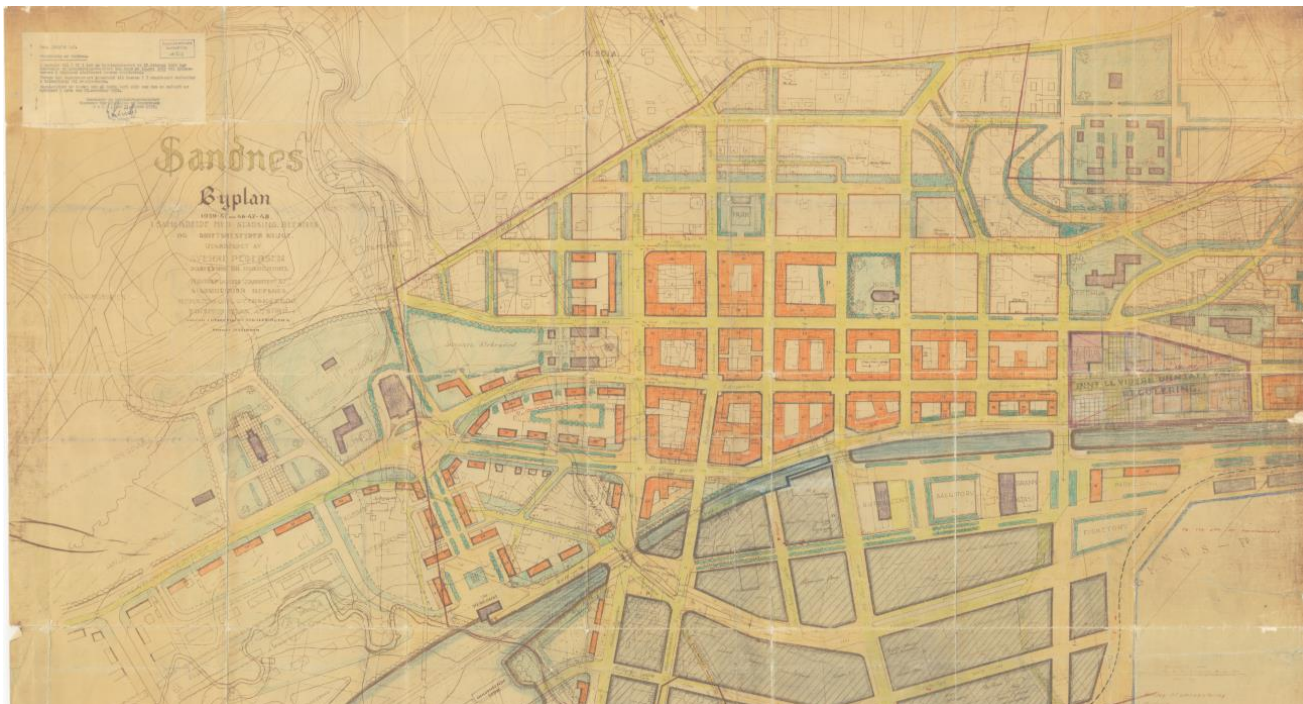
En kartskisse fra ca. 1875 over jernbanens vestlige alternativ, (blå linje) viser en veiforbindelse markert som «til Trones» som kommer ned her, men ellers ingen ting som skiller ut stedet. Men en slik veiforbindelse kan ha spilt med i lokaliseringen av Torget.

Først på 1870-80-tallet fikk kommunen hånd om egne eiendommer til allmenne formål. I 1876 (1886?) Nordre Sjøallmenning på Neset og noe senere Søndre Sjøallmenning i Vågen (MAG 1910 s.259, AE 1996 s.68). Begge steder ble det bygd steinkaier i 1890-årene. I 1882 fikk byen hånd om tomt til kirke, kirkepark og gravlund.

En viktig begivenhet som indirekte var med å forme området, var bybrannen i 1897. 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 fikk sin brann-allmenning ved jernbanestasjonen – en langstrakt åpen korridor, som grunnlag for et offentlig rom fra sjøkanten til langt opp i Tronesbakkene.

I 1898 kjøpte kommunen, av Ingvald Anfindsen, et av de siste gårdsbruka nord i Langgata – der eiendommen strakte seg fra sjøen opp til Trones, og tunet lå omtrent der det siden kom brannstasjon. Her kom sykehus, offentlig bad og park, og ikke minst byens torg. Den siste byparken i sentrumskvartalene var Jonas Øglænds plass, gitt i gave av Øglænd i 1939 og opparbeidet i 1945.

Etterkrigstidas nye byrom



I 1948 startet arbeidet med ny byplan, som ble vedtatt 1952 og utarbeidet av professor Sverre Pedersen. Hans planideer griper tilbake til klassisistiske prinsipper om akser og symmetri, åpne plasser og monumentalbygg. Kombinert med hagebytanken som supplement til kvartalsbyen. Planen bygde på det gamle gatemønsteret, men la opp til en radikal fornyelse av bygningsmassen. I planen ble også funksjonsdelingen fra bygningsloven fra 1924 videreutviklet. Byen ble delt inn i fem soner med ulik funksjon og karakter.

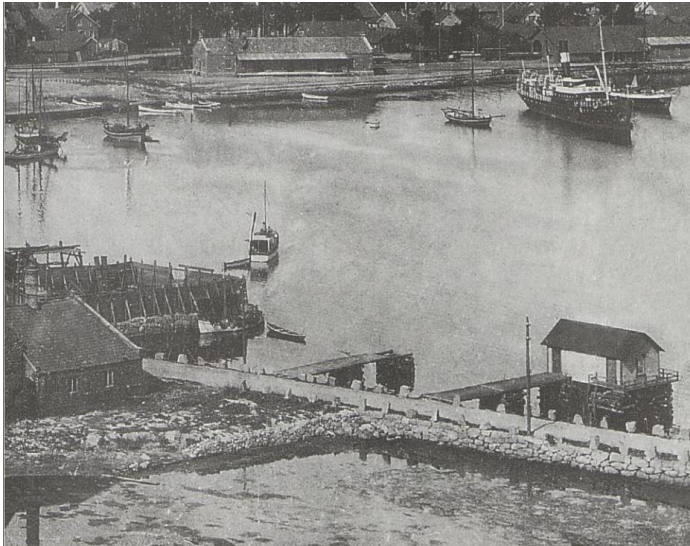
Byplanarbeidet rundt 1950 falt sammen med planene om høybanen gjennom byen. Også diskusjonen om den kommende kommunesammenslåing i 1965 farget planen. To nye sentre skulle utvikles i hver ende av Langgata. I Pedersens plan skulle den nye stasjonen på Skeiane bli utgangspunkt for et nytt kommunesenter, med storslått plass, rutebilstasjon, samt kulturhus og administrasjonsbygg for Høyland og Sandnes kommuner. I motsatt ende var de gamle teglverkstomtene til Gann under avvikling. Pedersen planla Ganntomtene 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 ganske snart sin posisjon. Hverken planene for Skeiane eller gannsområdet ble fullført, men kan spores i gateløp og deler av bebyggelsen, særlig i området ved Håkon den 7s gate.



Fra Skeiane stasjon 1960. Stasjonsområdet på Skeiane har sobre detaljer. Bak ses Sandnes boligbyggelags første blokker i Haakon 7s gate med 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. (Foto Kolbjørn Rostrup 1960)

Sjøbadet



Byens første badehus i Vågen fra 1909 lå like utenfor Kamgarn.

En ny fellesarena knyttet til den voksende interessen for friluftsliv var sjøbadet. Det har sine røtter i England i første halvdel av 1700-tallet, da leger oppdaget at saltvann var sunt, og typiske badebyer ble etablert. Man laug seg fra bademaskiner, vogner som ble trukket ut i vannet av hester. Men helt fram til 1909 fantes det ikke noe offentlig bad i Sandnes. Barn og unge benyttet seg av hølene i Storåna, Laksehølen på Skeiane og Sandvedhølen på Sandved. Voksne og svømmedyktige kunne benytte seg av enkelte brygger og lune sandbukter på Hanasida. Etter krigen fant sandnesbuen veien til jærstrendene. Strendene ved Ølberg havn ble ervervet av Sandnes og Høyland kommuner som fredede friluftsområder (JSJ 1964).

I 1909 gav prost Bernhard Jonassen en del av strandlinja i Vågen til sjøbad, og her bygde kommunen badehus. Men på grunn av forurensing fra fabrikkene, begynte man snart å se etter alternativer. En tomt i Luravika ble anskaffet i 1920. Her ble badet, men ikke bygd hus. Tomta og det gamle badehuset i Vågen ble solgt, og pengene brukt til å bygge nytt badehus ved Daleveien på Hanasida i 1929. Etter hvert overtok sjøspeiderne huset, som ble revet rundt 1980 da de bygde nytt klubbhus.



Kjell Rostrup

Sjøbadet ved Daleveien, fotografert av Kjell Rostrup rundt 1960.

Møteplasser landvei –vannvei

Før midten av 1800-tallet var sjøveien den klart viktigste for våre kommuner. Og selv lenge etter at veier og jernbaner ble utbygd, beholdt sjøveien sin posisjon. Og i dampskipsalderens tid (1850–1920) var det gjerne bryggene som bestemte veienes utgangspunkt/ende punkt.

Landingsplasser, naust- og båtstø



Utsnitt av utskiftingskart over Hommersåk fra 1874. Området ved dagens Hommersåk kai begynte som et naust- og båtstømiljø der langt flere enn brukene på Hommersåk gård hadde sine naust.

Gode plasser hvor en kunne gå i land eller reise naust var verdifulle ressurser som måtte fordeles. De hørte i utgangspunktet til navnegården de lå på som helhet, der de enkelte bruk hadde rettigheter. Folk fra gårder uten strandlinje var avhengige av å leie hos de som hadde, noe som ofte nedfelt i gammel sedvane. I en mindre skala ble de gamle naust- og båtstømiljøene et halvoffentlig rom i lokalsamfunnet der folk møttes, samtidig som de var del av større infrastruktur knyttet til ferdsel. Et felles møterom som holdt stand lenge etter at klyngetunet var oppløst og andre ressurser i landskapet skilt ut, privatisert og fordelt. Sandnes har bevart mange slike gamle naust- og båtstømiljøer.

Dampskipsbryggene

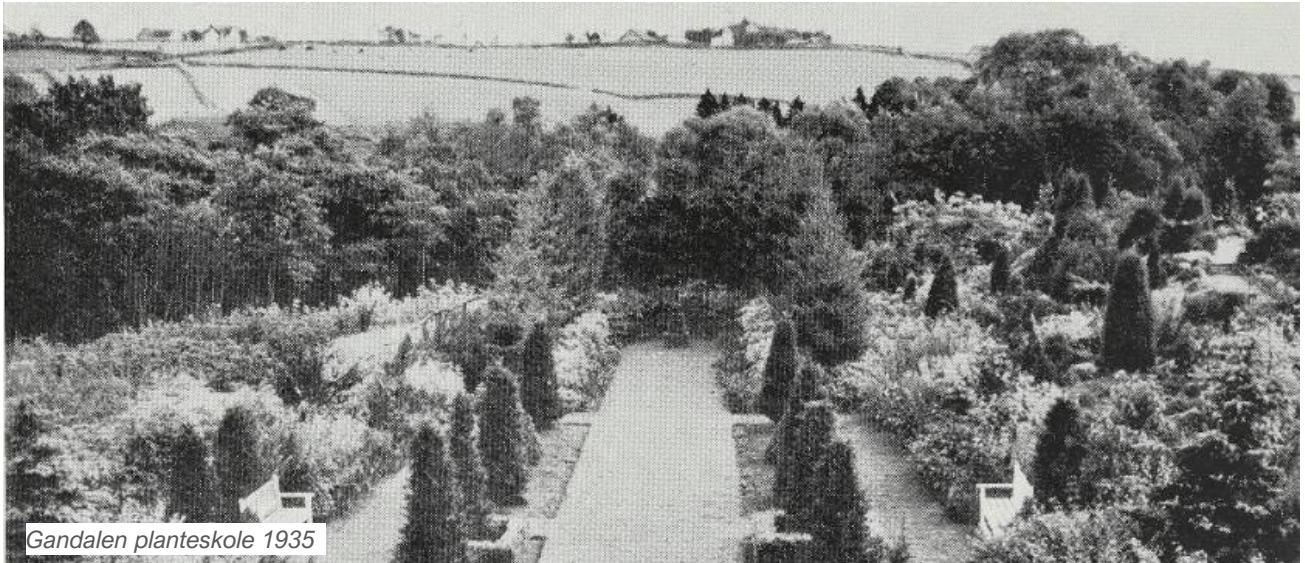


Kaien i Sandnes i 1930-årene. (Bildekilde Sandnes 1860– 1935.)

I dampskipsalderen fikk dampskipsbrygga denne rollen, som et sentralt offentlig rom. Bygdehistorikeren Njål Tjeltveit (1993) kaller dem bygda sitt hjerte. De første dampskipene begynte å pløye våre fjorder i 1850-årene. Det var rutebåtene som skapte bryggene, ikke omvendt. Varer og passasjerer måtte bordes i åpen sjø den første tida. De første private bryggene var trebrygger. De var dårlig egnet til å ta imot tunge dampbåter. Etter hvert som dampskipstrafikken økte, kom kravet om å bygge større, offentlige dampskipsbrygger. Å skaffe høvelige brygger ble et offentlig ansvar. Fylket stilte krav om steinbrygger for at de skulle gi støtte. Fra 1890 gav stat og kommune tilskudd til brygger som var del av hovedveianlegg, med noen unntak. De første steinbryggene i Sandnes kom i 1890 på Kaien i Sandnes og på Apalstø i Høle. De fleste dampskipsbryggene ble bygd på 1910-20-tallet. Begrepet «dampskipsbrygge» ble synonymt for offentlig brygge av stein. Mindre brygger har alltid blitt kalt «brygge». Etter krigen overtok begrepet «kai». Da var det gjerne snakk om større byggverk av stein og betong. Betong kom i bruk fra 1930 (NT 1993 s.20). De fleste av de gamle steinbryggene har fått tilbygg eller elementer i betong.

Sandnes har bevart så godt som alle de gamle dampskipsbryggene. Selv om rutene som skapte dem er nedlagt og funksjonen endret, spiller bryggestedene fortsatt en viktig rolle, ikke bare som del av en historisk infrastruktur og en felles historiefortelling, men som et kjent sted i bygda å orientere seg etter, et offentlig rom der folk fortsatt kan sette hverandre i stevne.

Parkene



Gandalen planteskole 1935

Sandnes har en lang og stolt grønn historie knyttet til hagebruk. Parkbeltet som i dag kalles Gandsparkene og følger Storåna, er sentral i denne fortellingen, som kan føres tilbake til *Statens Planteskole på Sandved* (1867–1932). Her utviklet det seg et miljø med dyktige gartnere som skaffet seg kompetanse og kunnskap, bl.a. fra utenlandsopphold – et miljø som også satte spor i byens hager og parker. Utover 1800-tallet ble interessen for de offentlige parkenes helsemessige, sosiale og demokratiske betydning i et stadig mer urbanisert samfunn, styrket. Mens parkene før mest var pryd- og promenadeparker, skulle de nå også invitere til mer aktiv bruk. Parken ble viktig i byplanarbeid og USA foregangslandet. Central Park i New York, som regnes som en milepel, ble påbegynt i 1854 og mannen bak, Frederic Law Olmsted, krediteres innføringen av profesjonstittelen landskapsarkitekt. Senere ble særlig Chicagos parkpolitikk et forbilde, der det var et mål at ingen skulle ha mer enn 10 min gangavstand til nærmeste park. Fotballplass med promenadeveier omkring; tumleplasser – én for menn og én for kvinner; lekeplass for barn med plaskedam og friluftsbad var blant faste innretninger. «City Beautiful-bevegelsen» er en betegnelse på retningen. I Norge ble hensynet til parker og lekeplasser tatt inn i bygningsloven av 1924 (MB 1975).

I Sandnes var *jernbaneparken* (1878) og *kirkeparken* (1882) de første offentlige parkene. En park var fast følge til tidens jernbanestasjoner. Jernbaneparken var sammen med stasjonsbygningen, del av et helhetlig estetisk uttrykk som skulle bidra til å gjøre stasjonen attraktiv og trekke folk til jernbanen. Selv de minste stasjoner fikk en jernbanepark. Jernbanen engasjerte profesjonelle gartnere til anlegget. Og fram til rasjonaliseringen og bilismen på 1960-tallet okkuperte parkarealet, ble det utdelt diplomer til stasjonsmestere for godt vedlikeholdt park. Trolig var jernbanen med på å spre den offentlige parkkulturen i landet, på samme måte som bygningene spredte sveitserstilen.

To halvoffentlige institusjoner som ble viktige redskap i utviklingen av de grønne byrommene i den unge byen var *Sandnes Samlag* (1879–1909) og *Sandnæs Byselskab* (1891–1920?). Samlaget var et aktieselskap med tilnærmet enerett på småsalg av øl og vin, men som ikke hadde lov å ta ut mer en 5 % utbytte og etter statuttene skulle investere det øvrige overskuddet i allmenntilgode og veldedige formål – som bl.a. omfattet treplanting og parkanlegg.

Sandnæs Byselskab ble dannet i 1891. Foreningen hadde som formål å arbeide for treplanting til Sandnes og omegnens forskjønnelse. Virksomheten begynte i 1892 med å plante ut et par tusen nåletrær på Varatun, arbeidet ble utført av skoleelever. Selskapet skal ha vært først ut med å involvere skolebarn i treplanting, og skolen innførte etter hvert et par plantedager årlig som sitt opplegg. Da kirketomten ble utvidet i 1889 sto byselskapet for opparbeidelsen til park her, etter anmodning fra kommunen, og etter plan fra gartner Peder Sandved. Det var Samlaget som skaffet tomten. Det var også byselskapet som påtok seg oppgaven å holde parken i stand. Det var byselskapet som opparbeidet Samlagshagen, der sykehuset senere kom, i 1905–1906. Byselskapet plantet alléer og satte ut benker.

Sandnes bys parkstyre ble dannet i forbindelse med innkjøpet av Altona-eiendommen i 1920. Kommunen overtok da oppgavene til Sandnes byselskap, som gikk inn (JSJ 1965 s.482). Fast bygartner ble ansatt i 1939.

HISTORISKE BYROM ENKELTVIS

Byens møterom

Neset/Kaien KM 1011



Dampskipsbrygga under omforming på 1930-tallet. Strangata er lagt utenom langs jernbanen, og huset, som ble kjent som ekspedisjonsbygget til J. Schanche Olsen, er kommet på plass. Deler av den gamle bebyggelsen på Neset står.

Kaien er en videreføring av «Sandneset» eller Neset, strandstedets gamle sentrum med fergested, sjøboder og husklynge, dokumentert fra 1600-tallet. Gjestgiveri fra 1731. Strandstedets første handelssenter med bevilling til handel i 1847. Her har vært dampskipsbrygge fra 1890 og sjøfronten ble bygd ut til moderne kai med pir og store kraner 1930-tallet. Her kom også neon av byens første store, moderne havnelagre. Stedet har vært et offentlig rom gjennom hele Sandnes' historie. Selv om det er få spor etter den tidligste bebyggelsen gir stedet en verdifull historisk forankring til flere viktige epoker i Sandnes' samferdselshistorie og næringshistorie. Kaien har stor betydning for byens identitet.



Kaien rundt 1950. Fra 1930 har det vært to kraner. (Foto: Over Normann kunstforlag, Nasjonalbibliotekets bildearkiv til høyre Kolbjørn Rostrups samling.)

Moulandbrygga, (ved Strandgata 103)



Før Kaien ble bygd ut var Moulandbrygga på Norestraen den viktigste brygga for større båter, lenger inn var det for grunt. Brygga var bygd av lærer Svend Mouland i sammenheng med et gårdsanlegg i Strandgata 76. 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 ligger like ved eneste sted på Norestraen med opprinnelig strand og gamle sjøhus.

Krossen



Sist på 1860-tallet var de bygdeveiene som, sammen med hovedveien, skapte knutepunktet Krossen fullført. Det var her byveksten for alvor tok fart og flyttet tyngdepunktet sørover fra Neset (Kaien) og Norestraen og nordover fra Skeiane. Da de første handelsmennene etablerte seg her var det karakterisert som langt ute på landet. Men da Jærbanen ble aktuell litt inn i 1870-årene, var den nye bydelen ved Krossen (Chicago) aktuell for jernbanestasjon for persontrafikk og alternativet hadde mange tilhengere sør i byen. Også senere skal Krossen ha blitt foreslått som et sted for byens torg.

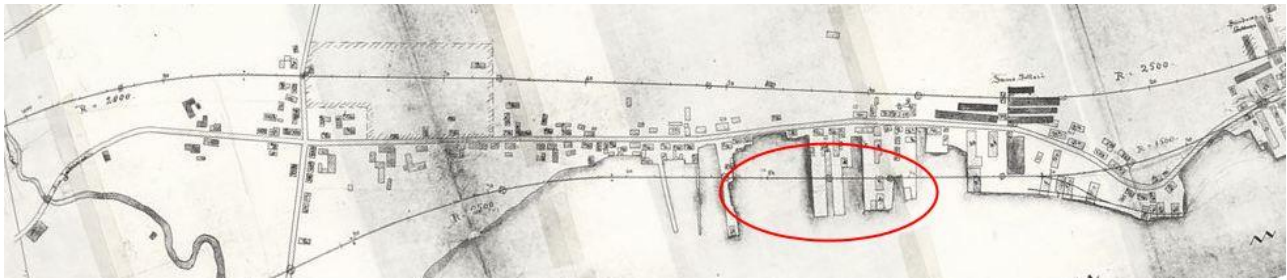
På 1950-60-tallet avlastet Oalsgata og St. Olavs gate de kryssende bygatene som en gang skapte Krossen. Krossen har bevart sin struktur og forankring i det gamle veinettet, og har fortsatt bebyggelse knyttet til etableringsfasen, men også en del nyere, tung bebyggelse.



Øverst: Utsnitt av kart som viser Krossen, datert 1879. Fortettingen ved Krossen kommer godt fram. (Kart fra Interkommunalt Arkiv i Rogaland. Målestokk 1:2000.)

Nederst: Krossen trolig fra tidlig på 1930-tallet.

Sandnes' første jernbanestasjon

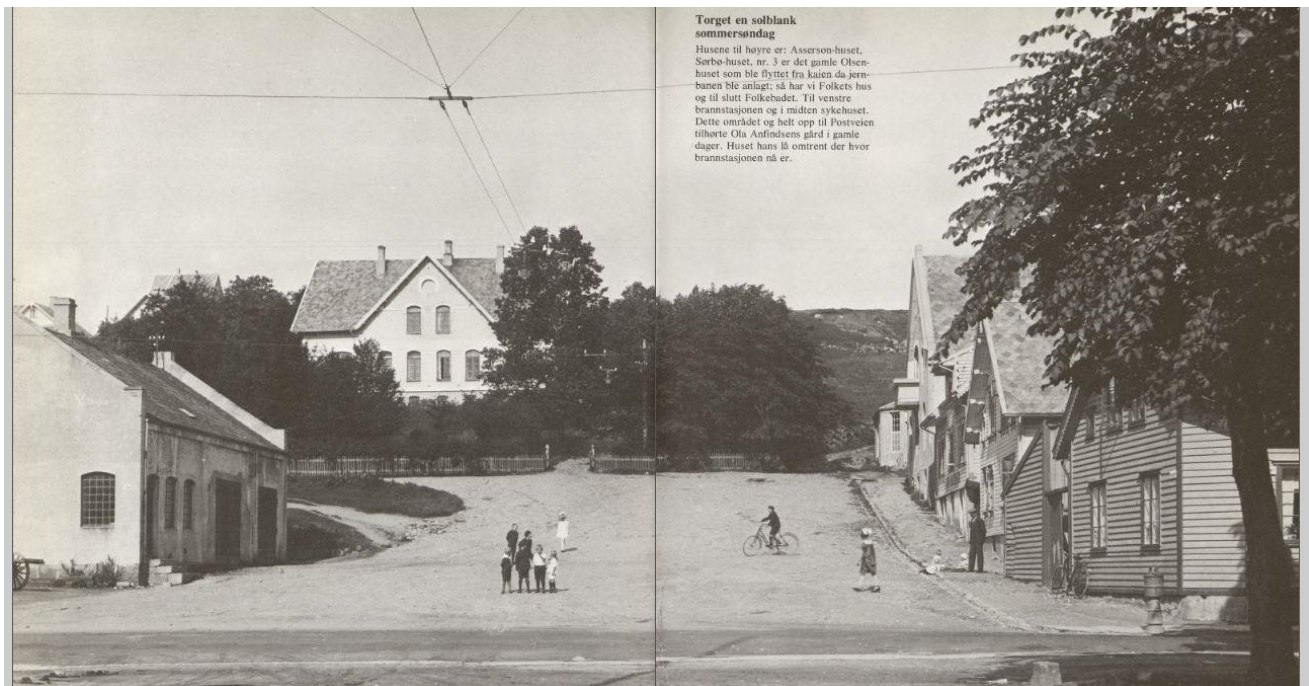


Kart fra 1875 som viser de to forslagene, tegnet i forbindelse med jernbaneplanene. Det valgte stasjonsområdet er markert. Fjorden går her et stykke helt opp til Langgata, og det var et stort utfyllingsarbeid som måtte til. Andre steder måtte banen skjæres inn i bakken, og dette ble brukt til fyllmateriale. (Kart fra Interkommunalt Arkiv i Rogaland.)

Med valget av «rødt alternativ» for jernbanelinje i 1875 ble stedet for jernbanestasjonen lagt mellom det gamle handelssenteret på Neset og det nye handelssenteret i Krossen. Stasjonen og mye av sporet krevde utfylling i sjøen og bryggekant. For at jernbanens styre skulle godta stasjonsplasseringen ble det stilt forutsetninger om brygge med dypvannskai og havnespor, med dette ble ikke gjennomført før i 1933. Med jernbanestasjonen kom det jernbaneplass og jernbanepark. Grunnlaget for et «offentlig Sandnes» nord i Langgata var lagt.

Torget – Rådhusplassen (110203029)

Det «offentlige Sandnes» sitt byrom med bakgrunn i en jernbanestasjon fra 1878 på fyllinger i sjøen, en gammel vei til Trones og et byplangrep etter bybrannen i 1897 med «brannallmenning».



Et av de eldste bildene av det gamle Torget, tatt etter at sykehuset sto ferdig i 1914. Den gamle brannstasjonen til venstre. (Bildekilde Sandnes. Bilder fra gamledager» 1976 s.182.)

Myndighetenes rett til å anlegge offentlige plasser er nevnt i bygningsloven fra 1845, på lik linje med gatene. Men ingen plass eller sjøallmenning er avmerket på det første reguleringskartet over byen fra 1861. I verket «Norges land og Folk» fra 1888 (B. Strøm s.154) står det om Sandnes at. «... Arealet, hvis grenser er bestemte under en ved res. 6. april 1861 approberet aastedsforretning, udgjør i alt 81 ha., hvoraf ca. 30 ar. er udlagt til torv.»

Det var valget av «rød linje» for jernbanen midt på 1870-tallet, og med det jernbanestasjon på fylling i fjorden, mellom det gamle handelssenteret på Neset og det nye senteret i Krossen, som lå til grunn for lokaliseringen av det som ble Torvet og Torvbryggen (Søndre Sjøallmenning, Vågsallmenningen). Med

jernbanestasjonen kom det jernbaneplass og jernbanepark. Områdene sør for stasjonen har nok tidlig pekt seg fram som et sted å bygge det offentlige miljøet videre ut.

En kartskisse fra ca. 1875 over jernbanens vestlige alternativ, (blå linje) viser en veiforbindelse markert som «til Trones» som kommer ned her, men ellers ingen ting som skiller ut stedet. Men en slik veiforbindelse kan ha spilt med i lokaliseringen av Torget. Torgets funksjon som tidlig knutepunkt illustreres også av at Anfinsenfamilien drev skysstrafikk av varer og personer og hadde stall i gården på Torget. Familien hadde også postkjøring i flere generasjoner.

Kart fra 1879, som var bilag ved en gjennomgang av eiendomsforholdene etter jernbaneanlegget, har «Sølmendingen» påskrevet sør for jernbaneområdet, men området er ikke utfyllt. Der Torget kom, går sjølinja helt opp til Langgata. Som for jernbaneområdet krevdes store utfyllinger. Kommunen startet oppkjøp av eiendommer til Søndre Sjøalmenning (også kalt Vågsalmenningen) i 1885 (Grude 1910 s.264), men utbyggingen av stenkai startet ikke før 1896 (JSJ 1965 s.373). (Da var Nordre Sjøalmenning med dampskipskai etablert på Neset (1876–1890).)

En viktig begivenhet som indirekte var med å forme området, var bybrannen i 1897. 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 brannalmenninger 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 fikk sin brann-allmenning ved jernbanestasjonen – en langstrakt åpen korridor, som grunnlag for et offentlig rom fra sjøkanten til langt opp i Tronesbakkene.

Men kartbilaget fra 1879 antyder med stiplede linjer et rektangel fra «Sølmendingen» og godt opp i den senere Rådhusplassen, så kanskje har tankene om dette langstrakte, åpne byrom vært med en stund.

Lenge lå selve jernbanen som et stengsel for sammenhengen mellom byens sentrale strøk sør for Neset og sjøen. Det var ingen planoverganger mellom stasjonen og Gjesdalveien, og byen lå i strid med jernbanemyndighetene for å få flere. Saken løste seg sist på 1890-tallet da Olav Kyrres gate fikk planovergang og forbindelse til den planlagte Havnegata med forbindelse til Hana. Da ble det også en enklere sammenheng mellom Torvbryggen, søndre Sjøalmenning og Torget.

For å få til den åpne brannkorridoren Grude nevner måtte kun ett hus på vestsida av Langgata bort. Langgata 58 står ennå på Krums kart 1900, men er borte i 1912. På østsida var det ingen hus for der gikk strandlinja helt inn til veien.

Det som imidlertid muliggjorde videreutviklingen av «brannkorridoren» som et sted for offentlige funksjoner i Sandnes var byens kjøp av Anfinsengården i 1898 – et av de siste gårdsbruka nord i Sandnes, med eiendom som strakte seg fra sjøen og opp til Trones. Kommunen overlot for en stund tre mål, inkludert Anfinsens hus og uthus (på nordsiden av Torget), til Samlaget («Bolaget» Øllsamlaget 1876–1909, også kalt «Bolaget».) som anla parken i den øvre delen av «branngaten». Fra tidlig 1900-tallet ble det i området samlet hus for flere offentlige og halvoffentlige funksjoner. Det første offentlige huset som ble bygd her var en liten brannstasjon. (Her fulgte Sandnes skikken fra andre byers brannallmenninger.) Den ble bygd litt opp i bakken på vestsida av Langgata og ble i 1932 erstattet av en større brannstasjon med politilokaler.

I Samlagshagen kom byens sykehus i 1914 og like ved et kombinert folkebad og skolebad i 1913. Her oppe bygde også arbeiderbevegelsen sitt Folkets hus i 1913. Senere overtok Frelsesarmeen huset.

Byens arrestlokaler ble rundt 1900 flyttet til Torvet, helt nederst mot jernbanen. Før bydannelsen var det arrestlokaler i kjelleren hos lensmannen på Brualand, deretter i kjellere i private hus i byen. Også det første arrestlokalet ved Torvet var i tilknytning til et privat hus, men kom så inn i den nye politi- og brannstasjonen som ble bygd på oppsiden av Langgata i 1932.

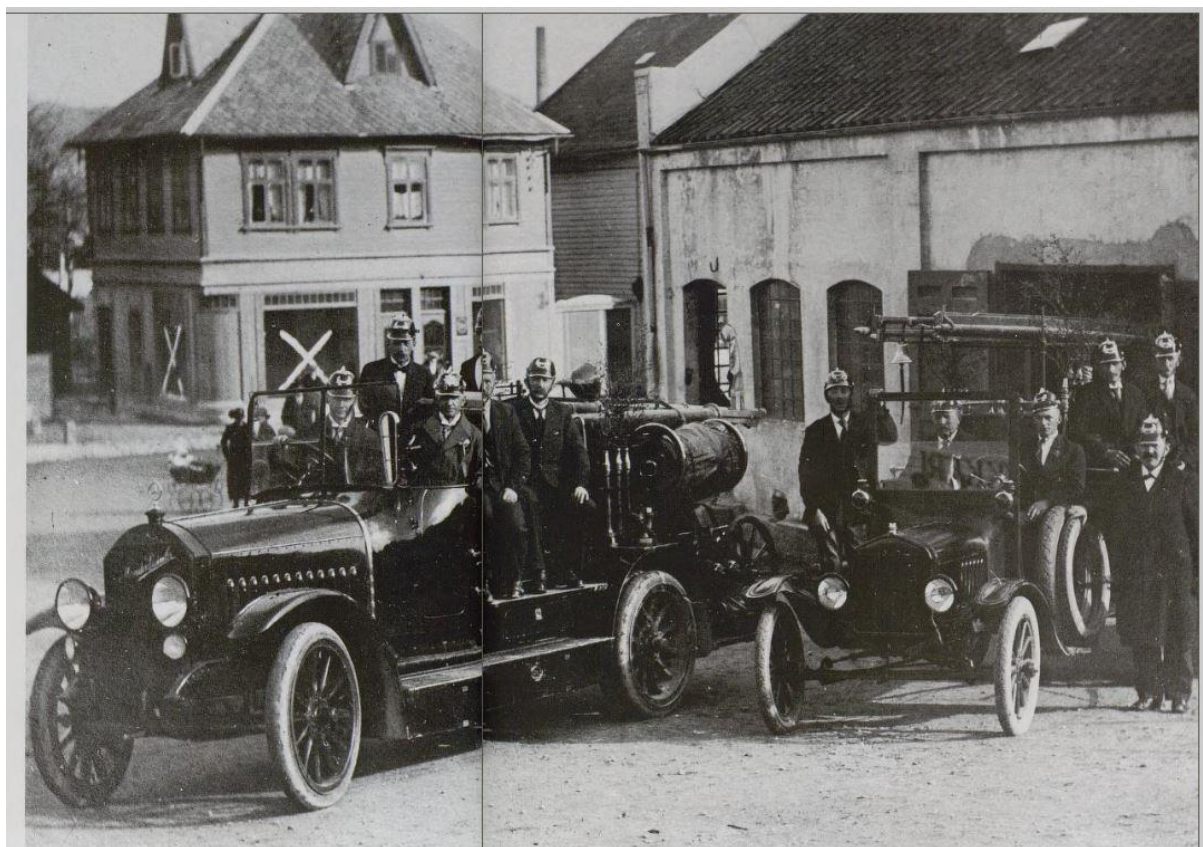
Som kronen på verket blant de offentlige bygningene ble Rådhuset (i dag Rådhuseteateret) bygd 1938–41 – et moderne flerbruks-hus med kino, bibliotek og rom for elektrisitetsverket i tillegg til rådhus. Et kvalitetsbygg i gjennomført funksjonalistisk stil med Gustav Helland og Sverre Brandsberg Dahl som arkitekter.

I 1962 sto Bergen Banks nye sandnesfilial ferdig i nedre del av Torget, et tidstypisk hus med Øglænd og Tonning som arkitekter. I 1975 bygde Den norske Creditbank – som før hadde hatt lokaler i et eldre hus i Langgata 64 (tidligere Privatbankens lokaler) ny stor forretningsgård i modernistisk stil på Torgets nordside. Den ble overtatt av Sandnes Sparebank under bankkrakket i 1990.

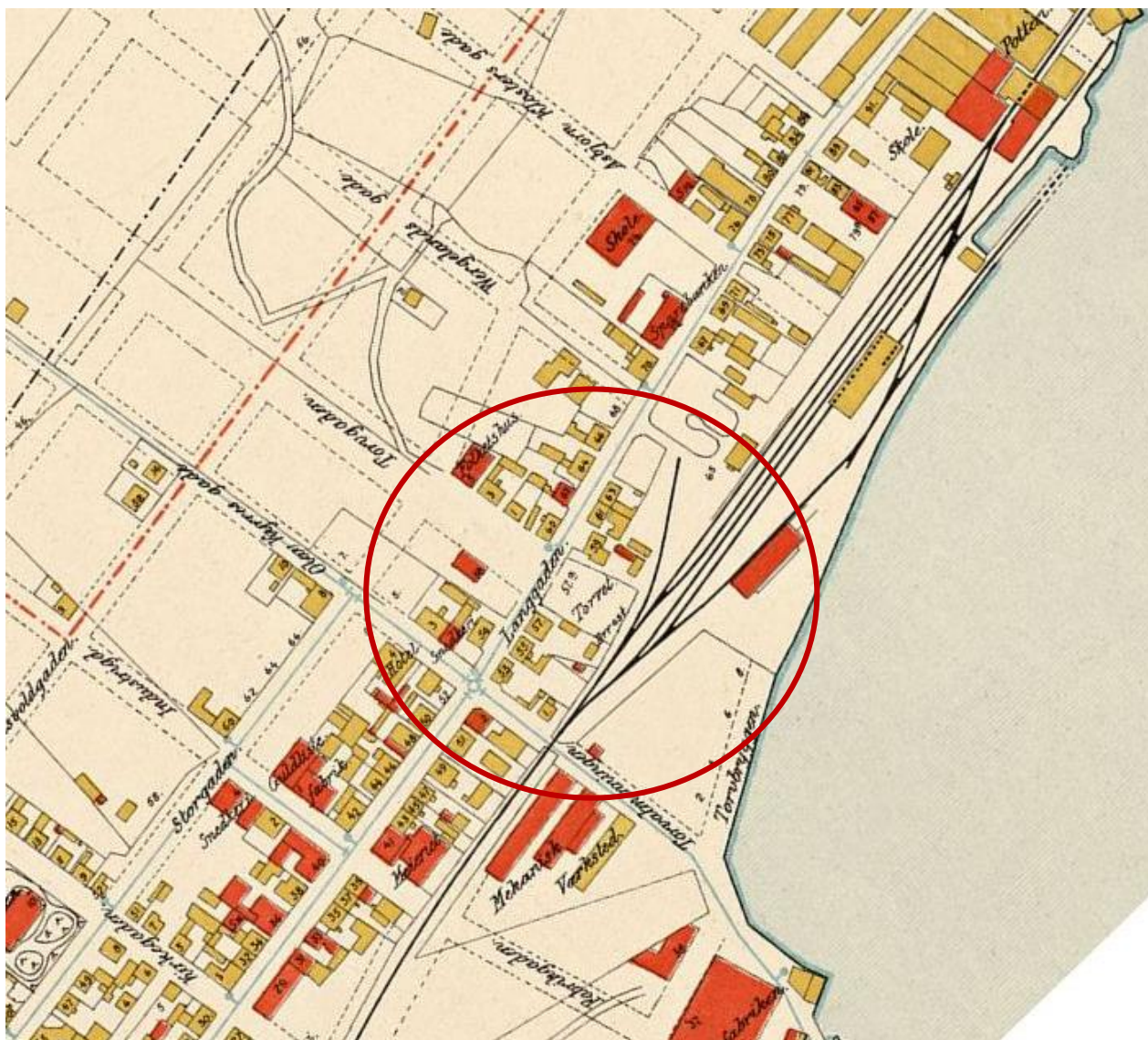
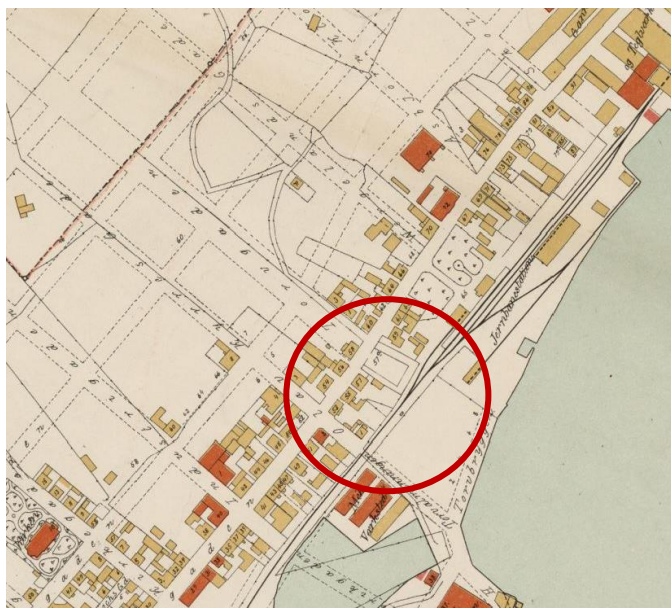
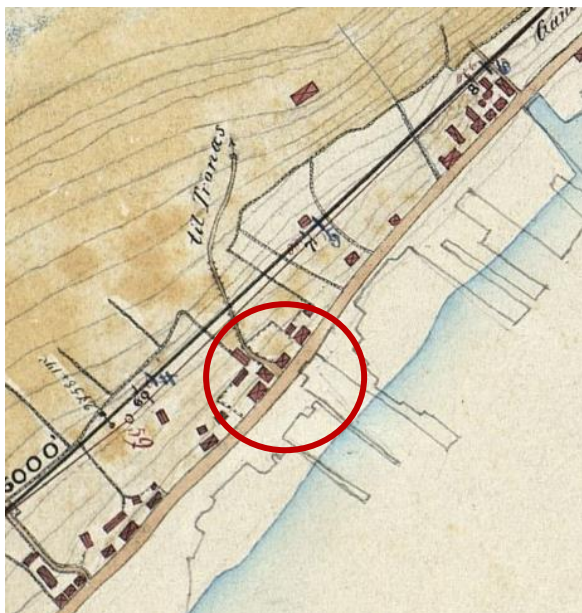
Det egentlige Torget var lokalisert til østsida av Langgata. Det åpne byrommet vest for Langgata kalles «Torvgaden» på Krums kart fra 1900 og Torvgata er fortsatt det offisielle navnet. Etter at rådhuset ble bygd her ble dette Rådhusplassen, og navnet tok mer og mere over for hele området etter at torvhandelen flyttet til Vågane ut på 1950-tallet, ble denne delen «Det gamle torget».

Det ser ut som om det tok litt tid før selve torghandelen kom i ordnede former, noe som krediteres jordmor Karen Thorsen (1866–1952). «Det skyldes hennes iherdige arbeide at man fikk fjernet fortau- og porthandelen i byen, og fikk etablert en torghandel.» (JSJ 1964 s. 261).

På grunn av endrede trafikkforhold utover i 1950-årene, ble torghandelen flyttet til Vågane – til utstillingsområdet for jubileet i 1935, som var blitt et nytt senter for rutebiltrafikken. Men som Rådhusplassen fortsatte den åpne delen av den gamle «brannallmenningen å være et viktig byrom i Sandnes. Et sted der 17. mai toget tok oppstilling og folk samlet seg ved viktige begivenheter.



Brannkorpsoppstilling ved den gamle brannstasjonen.



Øverst til venstre: Jernbanens plankart fra 1875 over alternativet blå (vestre) linje som ikke ble valgt. (Merk at karttegneren ikke har brydd seg med å tegne husene øst for Langgata. Anfidsens gård ligg der veien fra Trones kommer ned. (Arkivverket, Statsarkivet i Stavanger). Til høyre og under: Krums kart fra 1900 og 1912. Torgområdet er markert med sirkel. Krums kart fra 1912 viser Torget, arresten og den første brannstasjonen. Anfidsens hus og et annet er nå revet.



Rådhusplassen/Troget i Sandnes fylte mange funksjoner. Foruten å være et handelsmarked, var det også et telerom. Et sted for presentasjon av ideer og markering av tilhørighet. Til venstre Kjell Rostrups foto fra rådhusplassen 9. mai 1945. Her har han fanget situasjonen idet tyske soldater passerer, nå uten makt over folket – som har oppmerksomheten vendt en helt annen vei (Bildekilde Sandnes 2. «Fra trettiåra til i dag» Sandnes 1998. s.100). Øverst til høyre Folkets hus fotografert før Frelsesarmeen overtok i 1917 (JSJ 1965). Nederst grønnsakstorget var motiv for postkort for Ingvald Dale i 1930 (Bildekilde AE1993 s.43).



Sandnes fotoklubb dokumenterte bruken av Rådhusplassen i sin bildekavalkade fra jubileumsåret 1960. Til venstre, fra Hyllingen av Kong Olav og prinsesse Astrid, til høyre 17.maifeiringen, som hadde tradisjon for å samles her. Fotografer er Alf Hobbesland og Olav Skaar.



Høytidelig samling på Rådhusplassen en regntung dag i tidlig etterkrigstid. Bildet må være tatt før Graverens verk nr. 4 brant i 1956. Den vises i bakgrunnen på Hanasiden med alle sine etasjer intakt. (Foto Kolbjørn Rostrup.)

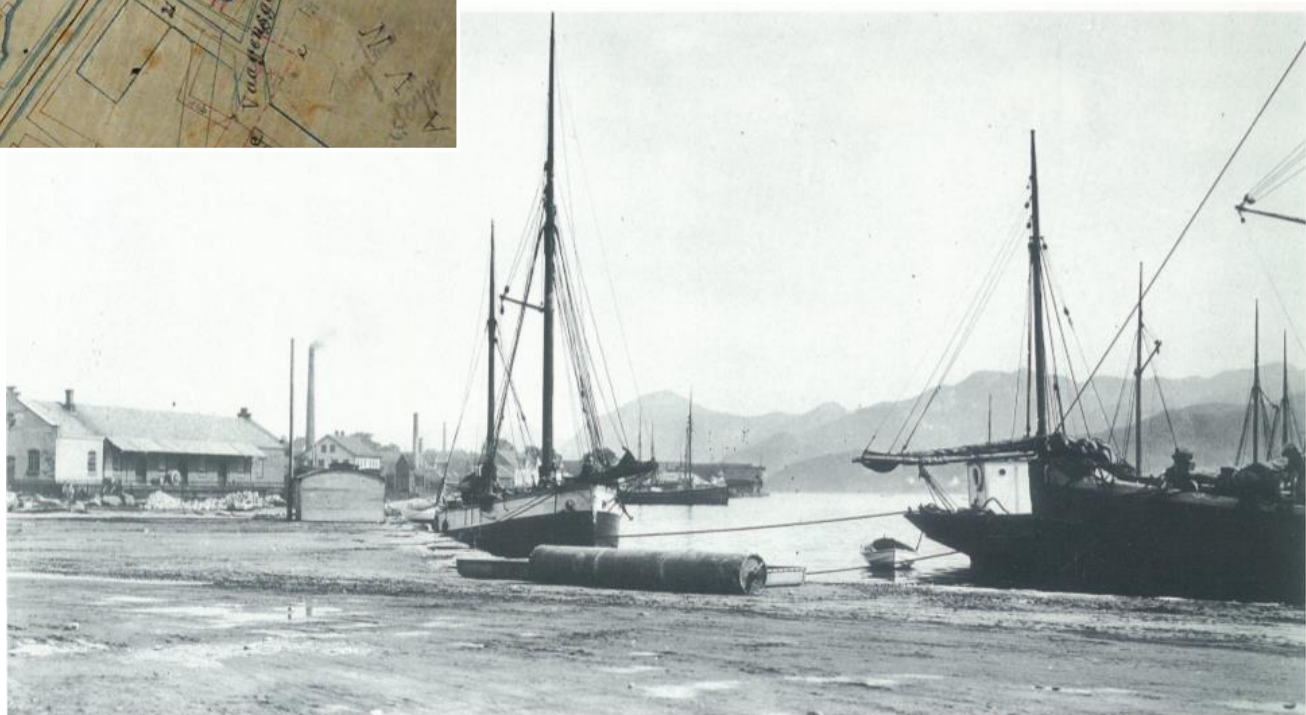


Bildet er tatt fra Sykehusparken mot Hana-siden, trolig rundt 1930. (Lageret ved Graverens verk nr. 4 er på plass). Det åttekantede lille huset i forkant til høyre er Folkebadet fra 1913, som også var et kombinert skolebad. Det ble revet på 1960-tallet. Folkets hus, som på dette tidspunktet er overtatt av Frelsesarmeen, står rett bak. Stasjonsbygningen på Sandnes gamle jernbanestasjon er påbygd en kvist. (Foto Mittet & Co., utsnitt, Nasjonalbibliotekets bildearkiv.)



Over: det gamle Torget i funksjon i 1955, mens det ennå var torghandel – ned til høyre. Også litt av Rådhusplassen er i bruk. Den lille åttekantede huset oppe ved hjørnet av Parkveien og Sigrid Undsets gate er Folkebadet. Det, og stasjonsbygningen, som ses til høyre, ble revet på 1960-tallet.
Under: Det samme området i dag.





Krums kart fra 1913 (øverst) viser «Torvbyggen» som kommunal eiendom (Rosa skravur), mellom jernbanens eiendommer på denne tiden (oransje skravur). «Torvbyggen» startet som Søndre Sjøallmenning eller Vågsallmenningen, som byen skaffet seg ved kjøp av tomter i 1885, 1897 og 1901. Innfelt kart fra jernbaneplanarbeidet i 1875 viser den gamle sjølinja og at jernbanen ble planlagt godt ut i fjorden, den krysser to av de lange piren som før karakteriserte havnebildet. Ved utbyggingen av kaiområdet på 1960-tallet ble «Torvbyggen» liggende langt inne på land. (Foto Ludvigsen).

Ruten – det nye torget



Det nye terminalbygget til Sandnes Rutebilstasjon ble tegnet til 100-årsjubileet i 1960 av arkitektene Øglænd & Tonning. (Foto Kolbjørn Rostrup)



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



Foto fra 1937. Vågen ligger klar for å ta i mot det nye torget etter byjubileet i 1937, men er ikke tatt i bruk. Fjærå er drenert og Vågsgate har fått en flott allé, populært kalt «Unter den Pinden». Storåna til høyre og Stangelandsåna til venstre løper fortsatt åpne. (1881.no, Historiske kart.)

Det var byjubileet i 1935 og utfyllingen av den siste rest av «fjærå» til utstillingsområde, som la grunnen til Sandnes' nye bytorg og etter hvert kommunikasjonsknutepunkt og ny festplass. Her lå forholdene bedre til rett for den bilbaserte kommunikasjonen, og her fikk de nye rutebussene sin stasjon. På grunn av trafikkforholdene ble også torghandelen flyttet hit i 1950-årene. Som et ledd i planlegging av nytt byjubileum i 1960, ble rutebilstasjonsområdet oppgradert med bl.a. ny rutebilstasjon tegnet av Øglænd & Tonning, populært kalt «Ruten». Etter 1960, med utviklingen av bilismen og nedgang i rutebåttrafikken, mistet Kaien etter hvert sin betydning som trafikkknutepunkt i Sandnes. Etter avindustrialiseringen av Vågen-området på 1980-tallet ble Ruten-området et viktig knutepunkt i «det nye Vågen», med ny bystasjon for jernbanen som åpnet i 1996. «Ruten» fra 1960 ble erstattet av nytt stort terminalbygg med mange funksjoner samlet og utført i modernistisk arkitektur, prosjektert av arkitektfirmaet AROS.

Storkommunens nye rådhus

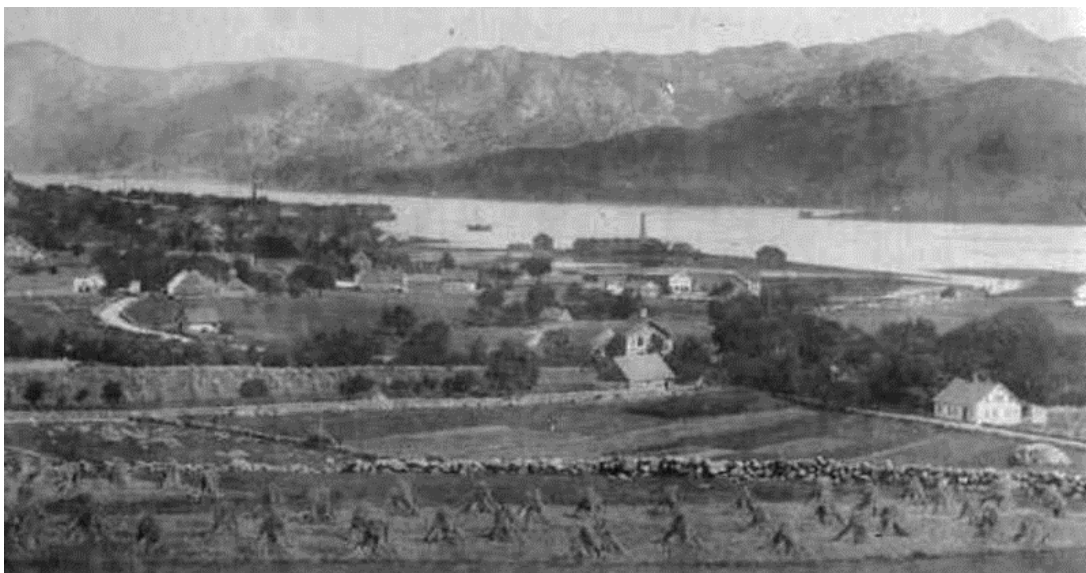


Høyland nye rådhus på Skeiane fra 1961 – etter 1965 rådhuset til storkommunen Sandnes. En av byens mest velformede representanter for etterkrigsmodernismen, der arkitektur og forhage med terrassert inngangsparti utgjør en helhet. Arkitekter var Gustav Helland og Endre Aarreberg. (Bildekilde JSJ 1965).

Skeiane



Skeianeområdet 2019. Innfelt det fredete Skeiane-huset.



Skeiane sett fra skogsbakken ca. 1890. Hovedgården ligger skjult bak treklyngen til høyre. Ekserserplassen skal ha vært på jordene bak det første steingjerdet (S.S 1959). Gavlen på Høyland sparebank ses midt i bildet.

Skeiane har lange tradisjoner som et sentralt knutepunkt og møtested. Skeiane var knutepunkt for gamle ferdselsårer, der veifaret til Jæren, og postruten mellom Stavanger og Kristiansand møttes. Skeiane var i flere omganger skysstasjon og lensmannsgård. Før strandstedet Sandnes ble by 1860 og Krossen vokste fram, var Skeiane et viktig handelssted. Stangelandsåna kraftkilde og grunnlaget for industri i nærområdet. Sandnes kirkegård ble lagt hit i 1882, på den gamle ekserserplassen. Da ladestedet ble skilt ut fra Høyland, ble Skeiane et naturlig senter for herredet. Bygdebanken med den kommunale administrasjonen ble flyttet hit i 1876, og fra 1885 i eget hus. Med høybanen i 1955 ble Sandnes jernbanestasjon flyttet til Skeiane og like etter kom rådhuset, som fra 1965 ble rådhuset for den nye storkommunen. Det historiske tyngdepunktet i miljøet er den gamle fredede hovedbygningen fra 1700-tallet på lensmannsgården. Den står i dag i «Skeianetunet», med «Prosteboligen» fra 1911-13 og det tilflyttede «Sandvedhuset» fra 1840-tallet.



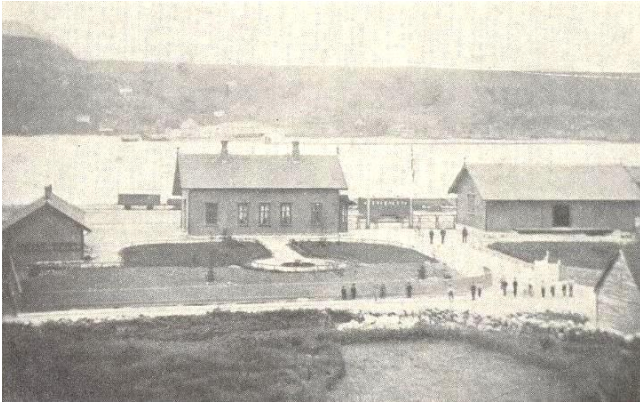
Skeiane ble valgt som et passende sted da landbruksreformatoren og styrer av landbruksskolen på Austrått (1846–1876), Jan Adolf Budde (1811–1906), skulle få sin utmerkelse i form av en bauta. Her fra avdukingen i 1923. Huset til venstre er Skeiane-krambua. Bautaen er etter veiomlegginger flyttet til plenen sør for gamle Høyland sparebank. (Foto Ludvig Ludvigsen)

Parkene

Jernbaneparken (110203030)

Jernbaneparken var trolig den første offentlige parken i Sandnes. Park hørte med til den tids jernbaneutbygging. Trolig ble en del av parken gjort om til plass ganske tidlig, ifølge Krums kart fra 1913, men fortsatt finnes spor etter parken i form av trær på hver side. I er dag dette det eneste bevarte fysiske sporet etter Sandnes' første jernbanestasjonsområde.

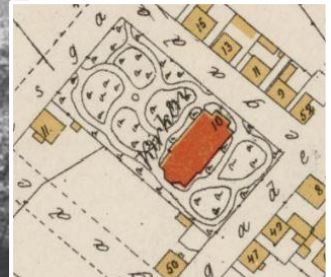
Kirkeparken (110203019)



Sandnes stasjon da den var ny, med det første, spede parkanlegget. (Bildekilde OA 1954 s.320)



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)



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 fortsatt. (Foto Digitalt museum, JAEHS012.064.)

Foto fra da kirken var ny i 1882, viser et lite parkanlegg ved den. I 1889 ble parken utvidet med et tilgrensende jordstykke som en gave fra Sandnes Samlag (1879–1909). Sandnes Byselskap påtok seg, etter henvendelse fra byens styrende, å opparbeide området. Gartner Peder Sandved utarbeidet en helhetlig plan for hele kirkeparken, som ble fullført i 1899. Krums kart og eldre foto viser en romantisk park med snirklede grusganger. I parken kom det tidlig musikkpaviljong. I dag utgjør Kirkeparken et helt kvartal, men var før begrenset til delen mot Kirkegata. På begge hjørner mot Flintergata var det lenge to mindre tregårder. Parken og gangstiene er i dag lagt om, og sentrert om en ny musikkpaviljong med sekskantet form, omgitt av en liten sirkelrund plass. I den eldste delen av parken står flere gamle, store trær, som trolig er fra den første parken.

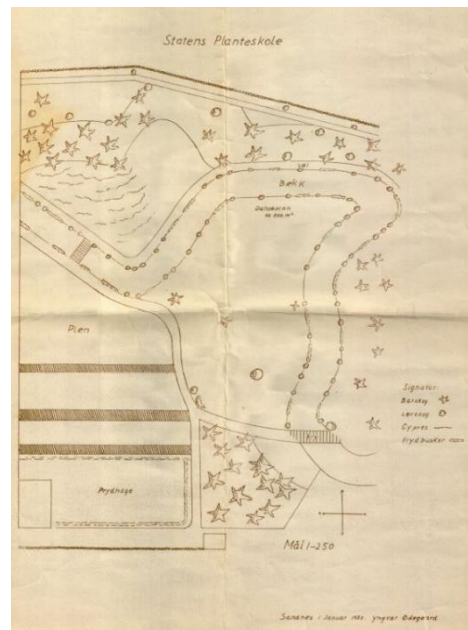
Sykehusparken (110202826)

Sykehusparken har bakgrunn som Samlagshagen. Da Sandnes by kjøpte gården til Anfinsen i 1898, ble gårdstunet og et tre mål stort område rundt solgt videre til Sandnes Samlag (1879-1909). Samlaget tok i bruk heimahuset på gården og la ut en del av området til park. Sandnes Byselskap opparbeidet parken i 1905–1906 etter en plan fra amtsgartner Jansen (MAG 1910 s.352). Da sykehussaken ble aktuell, tilbød Samlaget kommunen Samlagshagen, og det ble bestemt at her skulle Sandnes sykehus ligge. Sykehuset sto ferdig i 1914. Mot hjørnet øverst i «brannkorridoren» bygde kommunen samtidig Folkebadet, et kombinert folke- og skolebad. Flyfoto fra 1937 viser en frodig bevokst park i et rektangel rundt sykehuset, etter den gamle rutenettplanen og helt opp til den gamle bygrensa. Flyfoto fra 1955 viser parken utvidet nordover med Parkveien som grense. I 1940 besluttet Sandnes' parkstyre fredningsbestemmelser for dyre og fugleliv i Sykehusparken, Gidsketjernet, Varatun og Planteskolen.

Gandsparkene



Fra Ganddalens Planteskole i 1935 (Digitalt museum JAEHS012.394)



Planteplan for Sandvedparken, 1953

Tidligere var Ganddalen kjent for sine planteskoler og gartneridrift. Det begynte med *Statens Planteskole* på Sandved (1867–1932), som etter hvert ble utvidet med tilstøtende arealer fra Austrått og Brualand. Som skogplanteskole var den lenge den eneste i landet. Formålet var å drive fram småplanter av buskfuru, og vanlig furu og gran til den omfattende skogplantinga som var kommet i gang på Jæren.

Primus motor den første tida var Martin Adolf Ingebretson Grude og senere broren Nikolai Ingebretson Grude. Samuel Sandved startet *Sandved Planteskole* i 1887, og senere *Sandved Havebrugsskole* (1896–1927) – som ble den største på gartneropplæring i landet. Dens betydning for næringen kan sammenlignes med jordbruksskolen til Budde på Austrått. Til miljøet hørte også *Grudes Planteskole* på Nedre Austrått, etablert av Ingebretson N. Grude. Den siste av de store planteskolegründerne var Peder Sandved med *Ganddalens Planteskole* (1920–1938). Dette skapte en landsledende havebrukskultur, som fortsatt kan spores i flere offentlige og private hageanlegg i Sandnes.

Etter at statens skogplanteskole ble nedlagt i 1932 fikk Høyland kommunen leie deler av eiendommen på Sandved under forutsetning av bruk som offentlig park. På 1950-tallet fremmet herredsgartner i Høyland Brynjulf Mugås ideen om *Gand naturpark*, et sammenhengende grønt belte fra Stokkalandsvatnet, langs Storåna til Brualand. Han mente at et parkdrag langs Storåna ville kunne skape en grønn lunge i byen slik andre europeiske byer hadde (FH 2018 s. 96). Han hadde planer om arboretum, rosarium, restaurant og friluftscene. Det er lett å se sammenhengen til tankene fra «City Beautiful»- og lignende bevegelser. I 1959 fikk kommunen kjøpe området av staten og utlyste i 1962 en arkitektkonkurranse om parkanlegg. Arbeidet med den store naturparken smeltet etter hvert sammen med tidens nye vekt på miljø og naturvern. Etter en god del arbeid med rensing av kloakk og sedimenter har kommunen etter hvert opparbeidet et

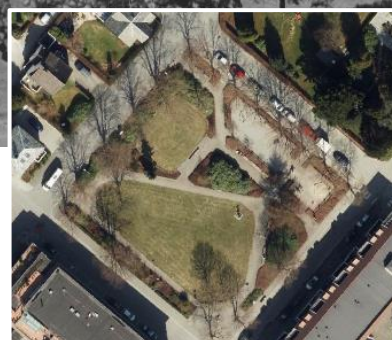
sammenhengende parkbelte langs Storåna. Det går i dag under samlebegrepet Gandsparkene, som består av mange delparker med navn etter de opprinnelige gårdene langs elvedalen. Skeianeparken er inngangen til parkdraget fra byen. Tankene om å føre parkbeltet med gjenåpnet Storåna helt fram til utløpet i Gandsfjorden var neste trinn. Med arkitektkonkurransen for ny bruk av det avindustrialiserte Vågen i 1986 kunne den konkretiseres. Med det nye prosjektet «Elveparken», der bruken i hovedsak er sentrumsbebyggelse og videregående skole, blir parkdraget ført helt fram til utløpet i Gandsfjorden.

I tilknytting til parkbeltet kom det tidlig et villabelte med store fine hager ned mot elva. Parken har særegen, verdifull vegetasjon som, i tillegg til kunnskapsverdi om dalens historie og planter, har stor opplevelsesverdi. Her er også et av få steder hvor Storåna går i dagen og er tilgjengelig. Parken og den spesielle vegetasjonen er i dag det mest direkte minnet etter planteskoleperioden. Det er bevart lite bebyggelse eller andre strukturer knyttet til hagebruksvirksomhetene og gartneriene. Men det står hus i tunet etter Peder Sandved som grenser til Sandvedparken, riktignok med fornyet eksteriør. Og våningshuset med have til Nikolai Grude er bevart ved Espedalsveien.

Jonas Øglænds plass (110202576)



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

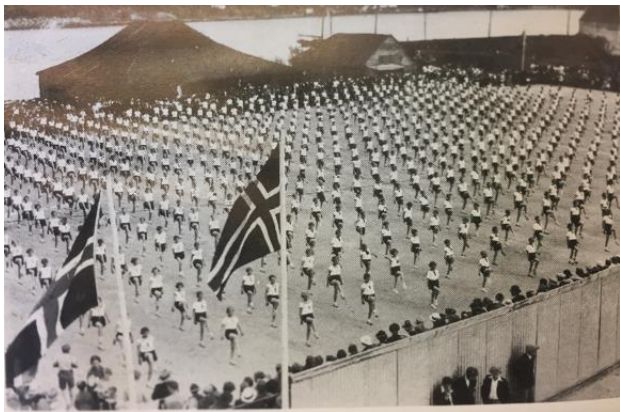


Plaskedammen i Øglændparken følger parkprogrammet til Chicago fra slutten av 1800-tallet. Foto av Kolbjørn Rostrup, trolig tatt på 1950-tallet.

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 plen er og adskilte rom.

Altonaparken (110202823)



Plassen bak ovnshusene på Altona ble brukt til turnoppvisninger i mellomkrigstid. Her fra et stevne i 1935.



Leirbanens avtrykk, Altonaparken, tegner seg klart i bybildet.

Altona teglverk, regnes for å være anlagt 1854 av hjulmaker og bonde Tørres Chr, Trones. I 1857 solgte T. Chr. Trones til et interessentskap. I 1884 kom O. C. Østraadt inn, og ble alene eier fra 1896. Verket ble deretter drevet som filial under Nynæs til driften stoppet opp i 1916.

I 1920 ble eiendommen solgt til Sandnes' kommune, som ganske snart parsellerte ut et mindre hagebyfelt på området mellom Jernbanen og Strandgata. Gamle verksbygninger ble da revet. Samtidig ble leirbanen lagt ut til park. 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. Kommunen bygde lagerhus her sist på 1950-tett. Senere nyere bygg er nå revet og plassen er åpen mot sjøen. Altona er den av de gamle teglverkene der selve området har gjennomgått minst inngrep etter nedleggelsen. Linjen fra leirbanen til sjøen er fortsatt relativt åpen, tross hagebyfeltet – som gjennom sin utforming er lett å knytte til historien. Leirbanen er lett å lese med den skålformede omformingen av terrenget. Den er et av få konkrete minner etter den eldre teglwareindustrien i Sandnes, men inneholder også sammen med hagebyfeltet og plassen ved sjøen en historie om offentlig byplanlegging og eierskap i de første 10-år av 1900-tallet.

Idrettsplass (leirbane), Gamlaverket (110202825)

Gamlaverket, Sandnes' teglverk var i drift 1783–1916 og var Sandnes' første teglverk og virkelige industriforetak. Krums kart fra 1900 viser en eiendomsgrense til Gamlaverket som strekker seg fra sjøen og opp til bygrensa og litt lenger. Leirbanen gikk omtrent fra (den senere) Roald Amundsens gate opp til et steingjerde mot Trones som vestre avgrensing. Tronesveien er grense mot nord. Firmaet O. C. Østraadt, som hadde overtatt Altona og Gamlaverket i 1903, la ned driften av begge rundt 1916.

Kommunen kjøpte Altona i 1920. Ifølge Eggebø (1996) er utviklingen på Gamlaverket etter 1916 mindre kjent. Bygningene fikk midlertidig ny bruk en tid, men forsvant i løpet av 1960-tallet. Flyfoto fra 1955 viser leirbanene fortsatt ubebygd. På 1950-tallet ble Roald Amundsens gate ført gjennom. Den gav samtidig ny adkomst til området. I løpet av 1960-tallet ble leirbanen delt i to ved utbygging av boliger langs en nyanlagt Kristian Krogs gate. I løpet av 1960-tallet ble også området som grenser til Roald Amundsens gate opparbeidet til idrettsplass og park og speidernes hus bygd. Trearekkene langs Roald Amundsens gate og inne på Idrettsplassen ser ut til å ha kommet samtidig. Kommunen ble trolig eier her i 1942. Den åpne plassen er i dag et av få fysiske avtrykk etter Gamlaverket i bylandskapet. Som et minne etter Sandnes' eldste industri har området stor symbolverdi. Den har også en verdi som del av 1960-tallets byplangrep for boligutbyggingen i området.

Gravlundene og kirkegårdene

Sandnes gamle gravlund (110202194)



Foto Ludvig Ludvigsen 1924.

Sandnes ble etablert som ladested i 1860. Det er mye sandneshistorie knyttet til byens eldste gravlund. Gravlundene er byens historiebok og et svært viktig lokalhistorisk kulturminne, med stor kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

Sandnes ble skilt ut som eget sokn i Høyland prosti i 1880. Sandnes' gamle gravlund sør for byen ble tatt bruk i 1882, samtidig som Sandnes kirke inne i byen sto ferdig. Den ca. 3 mål store gravlundtomten ble kjøpt av Osmund Nygaard «Djupevodl» i 1882.

Gravlunden ble anlagt like ved Bråsteins bårkemølle, langs med og nord for Stangelandsåna.

Hovedinngangen var fra Jærveien, markert med en allé og her kom det etter hvert et lite gravkapell. I 1907 ble gravlunden forlenget nordover. I 1933 kom Sandnes nye gravlund. Den ble anlagt utenfor bygrensa, men i flukt med den gamle. På Sandnes gamle gravlund ligger personer gravlagt helt fra

Sandnes nye gravlund (110203011)



I 1933 ble Sandnes gravlund utvidet sørover fra Stangelandsåna. Da ble Arianshagen av Skeiane innkjøpt. Tomten lå i flukt med den gamle gravlunden fra 1882. I 1937 ble det bygd et stort gravkapell i mur her. Gravlunden er symmetrisk oppbygd med kapellet i sentrum. Flyfoto fra 1960-tallet viser en strengt anlagt kirkegård oppdelt med mange gangstier. Sener er den myket opp med sammenhengende plen mellom gravstenene. Gravlunden grenser til Sandnes Rådhus bygd 1961.

Gand Gravlund (110202619)

I forbindelse med statens planteskole på Sandved (1867–1932) utvidet staten planteskolens areal med flere eiendommer etter hvert. En av de siste som ble kjøpt inn var bruk nr. 7 Sletten fra Brueland. Etter at planteskolen ble lagt ned i 1932, eksproprierte Høyland kommune denne i 1934 til kirkegård. Den ble anlagt som hjelpekirkegård for Høyland i 1939. Sandnes gamle og nye gravlund ligger 160 m nord for Gand gravlund, som del av et sammenhengende parkbelte inn mot byen. Det sammenhengende parkbeltet var del av Sverre Pedersens storstilte plan for Skeiane-området og var tenkt som en helhet. I 2010 valgte kommunen av økonomiske grunner å stykke det opp ved å selge til boligformål. Gravlundene er felleskapsarenaer med stor kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

Høyland kirkegård (110202801)

I 1839 ble det bestemt ved kgl. resolusjon at de gamle kirkesognene Soma og Gand skulle slås sammen. Da loven trådte i kraft i 1841 ble de gamle kirkene revet og ny felles sognekirke bygd på det gamle kirkestedet Høyland. Kirken som står her i dag er den tredje man kjenner til. Den forrige kirken sto øst for Høylandsåna, hvor det er bevart rester av en gammel kirkegård. Den eldste kirkegården har status som automatisk fredet kulturminne.

Høyland nye kirke og kirkegård ble bygd på Leikvollen vest for Høylandsåna. Stedet skal ha blitt pekt ut på et allmannamøte på Høyland før sammenslutningen. Både kirke og kirkegård ble vigslet i 1841. Bak anlegget av kirke og kirkegård lå et betydelig dugnadsarbeid fra bygdefolket. Den eldste del av kirkegården fra 1841 ligger vest for hovedveien, slik den er vist på kart fra 1887. Den var utvidet over hovedveien før 1937 ifølge flyfoto. Senere er den ytterligere utvidet sørover og østover i flere trinn. Kirkegården er modernisert, men har mange meget verdifulle gravminner som går tilbake til 1860-tallet. Den har krigsmonument fra 2. verdenskrig. Landskapsarkitektene Sægrov Torpe AS laget i 2005 en liste for Sandnes kommune over 934 gravminner på Høyland kirkegård hvorav 216 ble vurdert verneverdige.

Malmheim kirkegård (110203078)



Arbeidet med å få et kapell til Julebygda startet rundt 1900. Det ble skaffet tomt på en høyde på gården Malmheim, strategisk til ved nytt knutepunkt ved den nye Heigreveien. Gravplass med et lite gravkapell ble innviet i 1910. Mot Leiteveien er det en smijernsport med portstolper av granitt. Den gamle porten hører trolig til denne første fasen av gravlunden. Valdemar S. Hansteen, arkitekten for kapellet som ble reist i 1957, tegnet også nytt inngangsparti til gravlunden med smijernsport og trappearrangement. Gravlunden er utvidet mot sør i 1993. Det er en del verneverdige gravminner i den gamle delen. Kirkegården er innhegnet av gråsteinsmur.

Soma gravlund (110203081)

Soma gravlund ble anlagt i 1916 ved siden av fattiggården i Høyland. Den ble åpnet i 1917. Opprinnelig var det en liten kvadratisk lund. I den eldste delen er det et krigsminnesmerke fra 2. verdenskrig i form av en gravsten over 12 sovjetiske soldater. Den eldste delen har også en del andre verneverdige graver. Ett kvartal er urørt fra etterkrigstiden. Gravlunden er mye utvidet etter 1982, sist i 2010. Ved denne er det anlagt et felt for muslimsk gravferd. Etter siste utvidelse er Soma gravlund i dag Sandnes' største. Soma fikk nytt kapell i 1997, tegnet av arkitekt Olav Urstad fra arkitektfirmaet AROS.

Sviland gravlund (110203079)

I 1905 ble det satt ned et utvalg som skulle arbeide for kirke med gravplass på Sviland, og i 1911 var finansieringen på plass. Arbeidet kunne begynne i 1912 og kirken ble innviet i 1913. Her er enkelte verneverdige gravminner. Gravlunden er utvidet i 2010.

Riska gamle kirkegård (110203050)



Kirkegården ved Riska gamle kirke ble bygd i sammenheng med den nye kirken, som ble innviet i 1877. Den er i dag nedlagt som kirkegård, i den forstand at det ikke kommer nye graver her. Kirkegården ble senest bruk i 1966. Det er fine eksempler på gamle graver, bl.a. familiegraver med innhegning nær kirken. Krigsminnesmerke etter 2. verdenskrig. Kirkegården har parkbeplantning med store trær og naturstein i lav innhegning mot vei og i terrasseoppmuring mot skoleeiendommen. Redskapshuset er fornyet på 1980-90-tallet.

Riska gravlund (110203083)

Riska gravlund ble tatt i bruk i 1942 og utvidet flere ganger, sist i 2011. den har noen få verneverdige gravminner.



Høle kyrkjegard (110203083)



Høle kirkegård var ferdig to år etter kirken, i 1862. Da kirken ble bygd, ble det gamle kirkegårdsgrjerdet benyttet som grunnmur. Ved bygging av det nye grjerdet ble det bestemt at det skulle være 220 alner langt, tilsvarende antall skylddaler i sognene. Hver bonde ble pålagt å kjøre fram 5 lass stein, som en regnet med holdt til ett alen gjerde (JB 1964). Høle kirkegård har bevart flere vakre, gamle gravsteiner og smijernsinnhegnede gravplasser

Ny kirkegård ble bygd rundt nye Høle kirke fra 1860. Det gamle steingjerdet rundt kirkegården ble i stort monn benyttet til grunnmur for den nye kirken som ble reist i 1860. Etter en bispevisitas i september 1861 kom det fram at kirkegården ennå ikke var innhegnet på lovlig måte. Man hadde vært inne på tanken å bruke jerngitter, men herredstyret vedtok i oktober 1861 å sette opp steingjerde. Det skulle være 220 alner langt, et tall som svarte til skylddaler i sogna. Hver bonde ble pålagt å kjøre fram 5 lass stein. Man regnet 5 lass til et hvert alen gjerde. Steinen skulle være på plass innen 25 mars 1862. (JB 1964 s 116). Bøketrærne ved inngangen ble plantet av sogneprest Laurentius Brochsenius Fredrik Fabritius, kort tid etter at han ble tilsett som sogneprest i det nye Høgsfjord sognekall i 1864. Kirkegården har graver fra da kirkegården var ny. Her er en del verneverdige gravminner, bl.a. smijernsinnhegnede gravsteder og smijernsplater. Hølesteinen med kors er i en særstilling og kan stamme fra 11-1200-tallet. Kirkegården ble sist utvidet mot øst i 1989. På samme tid ble det bygd et stort bedehus, Kirketunet, rett nord for kirka.

Sandnes skolebygninger



Eltarvåg skole i Lauvåskrossen fra 1883 er i dag Sandes eldste bevarte skolehus og en fin representant for første generasjons skolebygninger i Sandnes. Den er mest kjent som bedehuset Emmaus



Tengesdal skole fra ca. 1900. Da kretsen ble overført til Høle i 1853, ble skolen tatt i bruk som grendehus.



Det eldste, nåværende skolebygget på hommersåk har bakgrunn møbelfabrikk fra 1943. Kommunen overtok bygget i 1954.



Soma skole fra 1932 er en fin representant for mellomkrigstidas nyklassisistiske skolebygninger i Sandnes



I 1920 ble det opprettet på Haualand i Riska.. Skolen var i drift til 1935 og ble deretter tatt i bruk som grendehus.



Malmheim fikk ny skoletomt og ny og velutstyrt skolehus med særpreget utforming i 1920.



Bersagel skole med ny plassering i 1896. Den er i bruk som bolig og en del endret.



Horve skole med lærerbolig, fra 1894.



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



Sandnes Folkeskole fra 1899, en uvanlig flott murbygning med stilpreg fra nyrenessansen.

Sjøveienes møterom

Dampskipsbrygge, Apalstø (110203149)



M/S Lysefjord på vei ut fra Apalstøbrygga i 1960 (Bildekilde IT 1996 s. 206)



Da Rasmus Oanes gjorde Apalstø til handelssted i 1860 og bygde brygge, førte det til at den første rutebåttrafikken på Høgsfjord fra 1866 gikk inn dit. Da dampskipsbrygga ble bygd i 1890 var den av de første som fikk fylkestilskott, av de som ikke lå ved hovedvei. Brygga ble bygd av stein og tre og var 10 m lang. Fylket satte som betingelse for støtte at det ble brygge av stein. Den

nye brygga ble bygd i direkte tilknytting til anlegget til Rasmus Oanes sjøhus. Midt på 1920-tallet ble brygga ombygd og forlenget. Fra 1921, 1922 var brygga med i daglig rutebåttrafikk med melkelevering til Stavanger. Den gamle brygga, moloen og dampskipskaia er viktige elementer i miljøet rundt sjøhuset som viser hvordan anlegget fungerte. Et sjeldent helhetlig sjøbruksmiljø som dokumenterer virksomheter som har hatt stor betydning i området. De gamle rutebåtbyggene var svært viktige knutepunkt mellom sjø- og landeveistrafikk i det nye samferdselsnettet som ble bygd ut i 10-årene før og etter 1900. De er kulturminner med stor kunnskapsverdi for forståelse av utviklingen i regionen. Som gamle, lokale samlingsteder har de stor identitetsverdi.

Båtstø- og nauststed, Hølesjøen (110203153)



Hølesjøen er gammelt et båtstø- og nauststed for Høle-gårdene. Hølesjøen var også den gamle båt-plassen for folk som skulle til Høle kirke og derved et sentralt sted for ferdselen på Høgsfjorden. Den posisjonen endret seg da Rasmus Oanes gjorde Apalstø til handelssted i 1860, og den første rutebåttrafikken på Høgsfjord fra 1866 gikk inn dit. Jordskiftekartet fra 1868 viser en tett rekke med 10 naust gruppert på hver side av en bekk. I tillegg ett på prestegårdens grunn, plassert der Prestebryggja går ut. Prestebryggja ble bygd i 1899 i forbindelse med utskipping av stein fra marmor-/serpentinbrudd på

Nordland. Prestens naust må da ha blitt flyttet til nåværende sted. Det er i dag få naust og bare ett som er bygd før 1900 - Vodlanaustet et grindabygd eldre naust for brukene på Voll. Øvrige tre er udaterte, men viderefører en eldre struktur. Et fjerde, i utkanten av miljøet, bryter med miljøet ombygd som bolig. Flere, eldre båtstøer er bevart. Selv om få eldre hus er bevart, har stedet i seg selv stor historisk verdi. Som et gammelt, felles naust- og «lendested» for Høle-gårdene viderefører Hølesjøen en svært gammel institusjon i fjordlandskapet i Høgsfjord. Stedet inngår i et gammelt mønster for ferdsel og møteplasser og har stor kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

Dampskipsbrygge, Ims (110203148)



Ims fikk ny offentlig brygge i 1923. Den var bygd av stein og med 10 m lang bryggelinje. Den ble bygd på samme sted som en tidligere trebrygge, litt i utkanten av det gamle båtstø- og nauststedet på Ims. Ims hadde fra 1896 hatt ukentlige anløp fra rutebåter på Høgsfjorden. Alt fra rundt 1890 kunne man også benytte brygga som Stavanger Kieselguhr co. hadde satt opp. Ims var også bryggested for Øvrebygda med Horve, Fløysvik, Auklend og Bratthetland. Gårdene i Øvrebygda hadde fra gammelt av bruksrett til naust og stø i Imsavika (JB 1977). Fra rundt 1890 hadde bryggestedet på Ims vært koblet til det offentlige veinettet med vei fra Høle til Bersagel og til Horve og Fløysvik, og fra 1916 helt til Sandnes (JT 1993). Om vinteren når det var mye is på fjorden, og rutebåten ikke kunne legge til ved Ims, måtte brygga i Bersagel også ta over for trafikken til Ims og Øvrebygda. Fra 1921/1922 var brygga på Ims med i daglig rutebåttrafikk med melkelevering til Stavanger. Tross den nye veien til Sandnes i 1916 holdt rutebåttrafikken til Stavanger seg gjennom i mange år. De gamle rutebåtbyggene var svært viktige knutepunkt mellom sjø- og landeveistrafikk i det nye samferdselsnettet som ble bygd ut i 10-årene før og etter 1900. De er kulturminner med stor kunnskapsverdi for forståelse av utviklingen i regionen. Som gamle, lokale samlingsteder har de stor identitetsverdi.

Naustegruppe Eskeland, (KM 210)



Eskelands gamle, felles båt plass i Hølen. Et tett lite miljø med naust og mindre gråsteinsbygde brygger og båtstøer. To gamle grindabygde naust, blant flere fra 1900-tallet. Som helhet er naustegruppe godt bevart og lett å lese som en gammelt naust- og båtstøplass ved fjorden. Som et element i det historiske gårdslandskapet på Eskeland er miljøet en viktig del av fiskerbondens kulturlandskap ved Høgsfjorden.

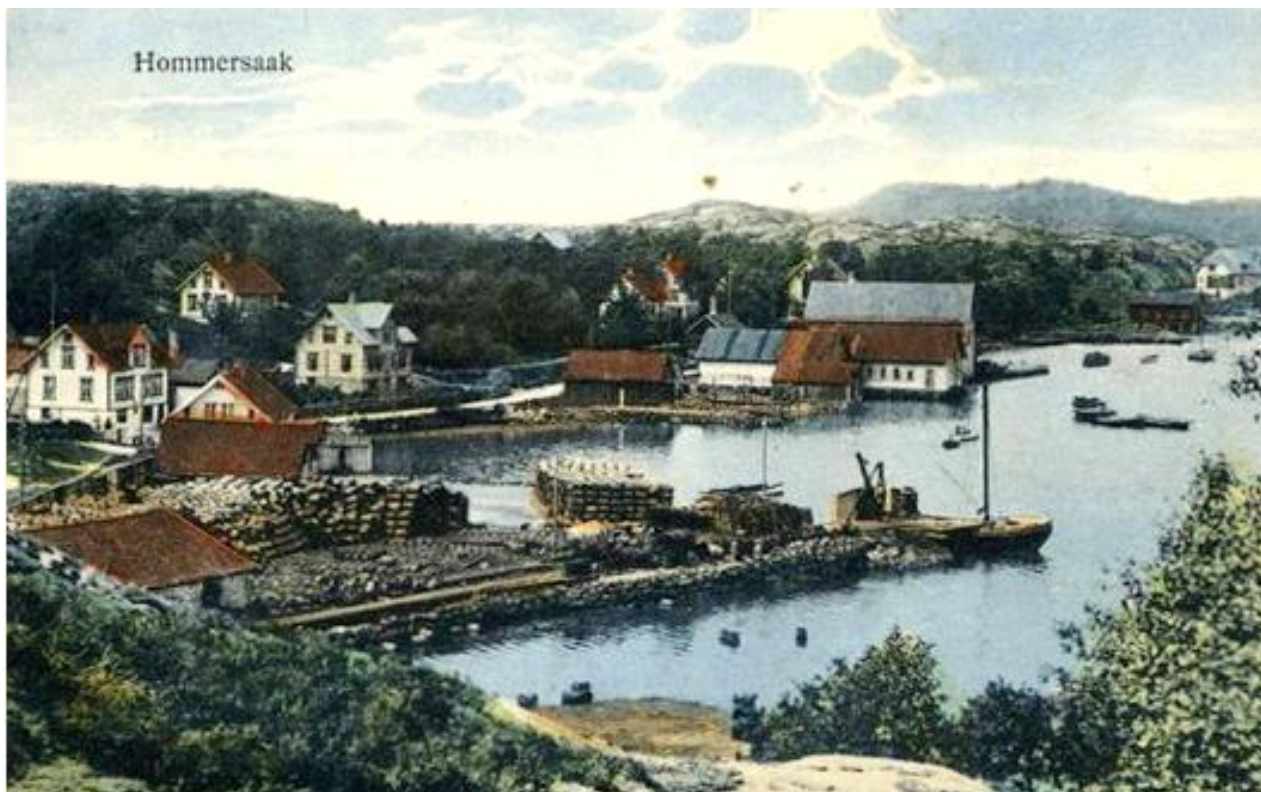
Dreggjavika (KM 202)



Bersagel i 1962 med M/S høgsfjord ved brygga. Rutebussen står klar for neste etappe. (Fortho sissel Horve, IT 1966.)

Dreggjavika er den største og best bevarte av de gamle naust- og lendeplassene i Høle. Stoppested for rutebåten i 1894. Bersagel fikk offentlig støttet rutebåt brygge av stein i 1912. Her står naust og mindre sjøhus til de fleste brukene på Bersagel og Hammer. Et tett miljø innenfor dampskipsbrygga. Her er flere gamle naust og noen yngre, bygd på tradisjonelt vis med grind, naturstein og annet trevirke. Miljøet er også fortettet med små sjøhus og naust til fritidsbebyggelsen i området. De nye underordner seg helheten. Som et gammelt lende- og nauststed viderefører miljøet svært lange tradisjoner i organisering og bruk av sjøens ressurser i fjordlandskapet. Som del av kulturmiljøet Bersagel inngår Dreggjavika som en svært viktig del i et helhetlig bilde av fiskerbondens kulturlandskap ved Høgsfjorden. Som del av dampskipstrafikkens ferdselsstruktur er stedet også et viktig knutepunkt mellom historisk sjø- og landeveistrafikk

Hommersåk kai. (KM 102)



Postkort fra Hommersåkvågen 1918. Brygga er fylt opp med tønner fra Mølla.



Tett sjøbruksmiljø ved kai, med bakgrunn i gammel båtstø for gårdene i området. Hus fra de nærmeste 10-år rundt 1900 som gjenspeiler ulike virksomheter i Hommersåk. Bygningene er knyttet til virksomhetene som skapte stedet. Her er båtnaust for fiskere; sjøhus knyttet til notlag, møllebruk, hus for handel og rutebåttrafikk, samt verksted for bøtdkervirksomhet. Tyngden i bebyggelsen består av hus fra rundt forrige århundreskifte, men det har også hus som skal ha en eldre historie, tilbake til tida dette var stedet hvor gårdene i området hadde sine båtstøer med naust og sjøbuer. Kaiområdet ligger midt i Hommersåk sentrum og utgjør et karakteristisk og identitetsskapende element ved tettstedet. Dette er den eneste gruppe av flere sjøhus ved kai som er bevart i Sandnes. Det ble regulert til spesialområde sjøhus/naust 20.10. 1977.

Hommersåk kai er hjemmehavnen til MS Riskafjord II, fra i 2014 fredet av Riksantikvaren som Norges eldste rutefartøy i saltvann.

Lauvåsvågen. (KM 106)



Gammel naustplass for bruka på Lauvås og Eltarvåg. Et tilnærmet intakt sjøbruksmiljø med gamle grindabygde naust, små sjøbuer og sjøhus fra rundt 1900– i en trang liten fjordarm. «Dette var den viktigaste hamna for alle i den indre bygda, både dei på Lauvås og dei på Eltarvåg. Ei stund var her handelsmann, og lenge gjekk det rutebåt herfrå til Stavanger» (ES 1993).

De to eldste brukene på Eltarvåg hadde leid nausteplass i Lauvåsvågen helt siden middelalderen, tross lang, egen kystlinje. Veien til Lauvåsvågen var bedre, og herfra var det kortere til Stavanger. Ved et jordskifte i utmarka i 1936 bygde Eltarvåg nye naust på Vier. Noen av de gamle nausta som stod her ble flytta med, ellers står det gamle miljøet ganske urørt. Handelsmannens hus ble flyttet til Maudland tidlig på 1900-t. (ES 1993). Etter jordskiftet ble grunnen naustene sto på matrikulert sammen med gårdsbruket som hadde bruksretten. Vegen «Lauvåsvågen» ble bygd ut som kjøreveg 1914–18. Kaia ble bygd med offentlige midler i 1914. Den er bygd i tilknytting til et skjær og er siden lite endret.

I 2001 ble miljøet regulert til spesialområde bevaring. Flere hus i miljøet er pusset opp, med stor grad av opprinnelig preg bevart. Straks etter at kaia ble bygd og til slutten av 1940-tallet gikk båten Slåttebakk i fast rute hver lørdag, tur retur til Stavanger med passasjerer. Det var ingen offisiell rute, men et privat initiativ som ble institusjonalisert. Et viktig formål var torghandelen i Stavanger. Naustmiljøet i Lauvåsvågen er enestående i Sandnes. Det dokumenterer det gamle sjøbruket i Riska, og har høy kunnskapsverdi både når det gjelder byggeskikk og historien bak stedet. Det komprimerte bygningsmiljøet i den trange fjordarmen har stor opplevelsesverdi.

Naustegruppe Usken (KM 0105)

Naustgruppe med tre gamle steinnaust, en naustborg og yngre naust med gamle støer foran. Gammel naustplass for Usken-bruka. Utskiftingskartet fra 1892 viser to naust og trolig én nausteborg på stedet. Tre av naustene har hatt felles langvegg. Naustgruppa ligger like ved anløpsstedet til Riskafjord. Kaia ble bygd av stein i 1914, kaibygger var Ole G. Usken (EL 2014). Den er senere noe utvidet og har i dag asfaltdekke. Fyllingen mot sør var der 1937 etter flyfoto å dømme, trolig også et lite kaihus. Etter 2013 har det kommet brygge/molo i tilknytting til denne. Før steinkaia var det kai av tre, som kollapset ved stor folkemengde. Ladeberg sør for kaia skal ha blitt benyttet før (EL 2014).

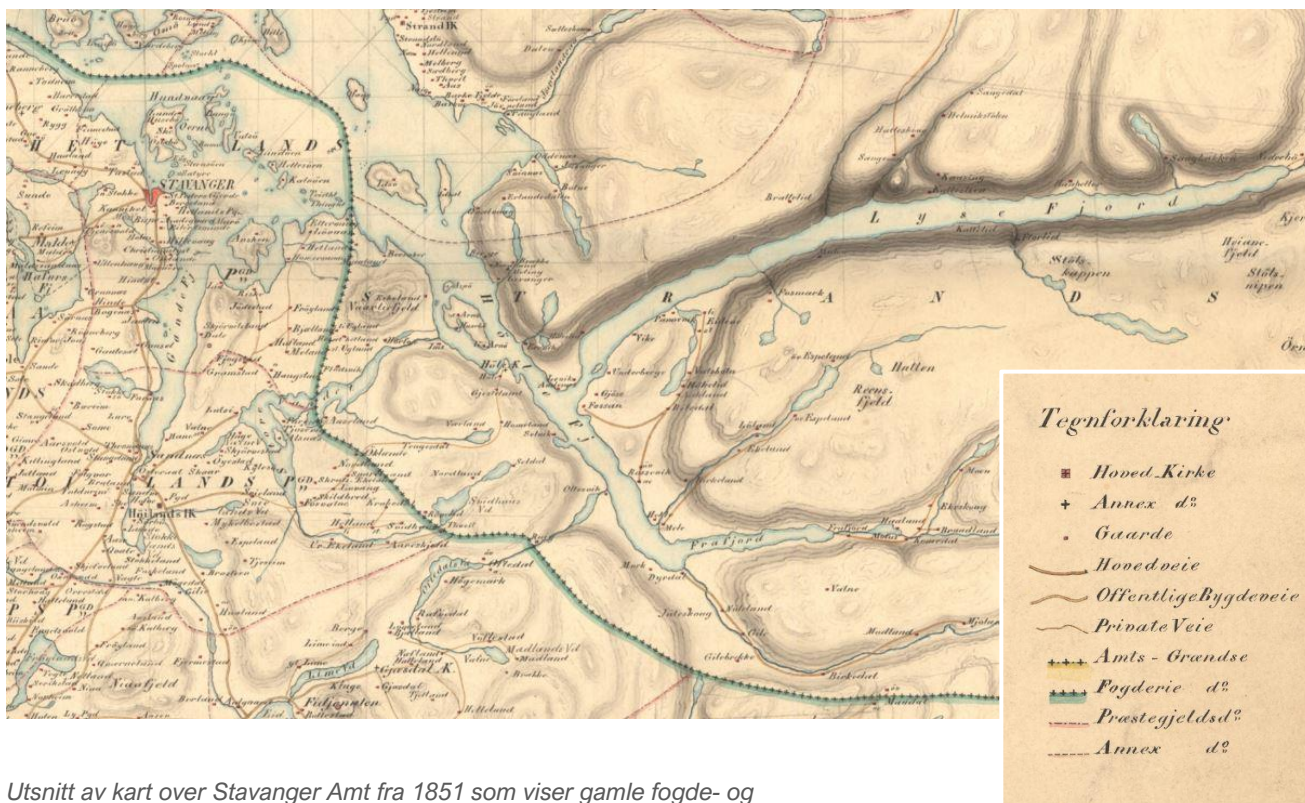
I dag står det få steinnaust igjen i Sandnes. Gruppa med naust og støer på Usken viser et miljø og en byggemåte som har lange tradisjoner og er typisk for området. Miljøet har høy kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

Dampskipsbrygger oversikt

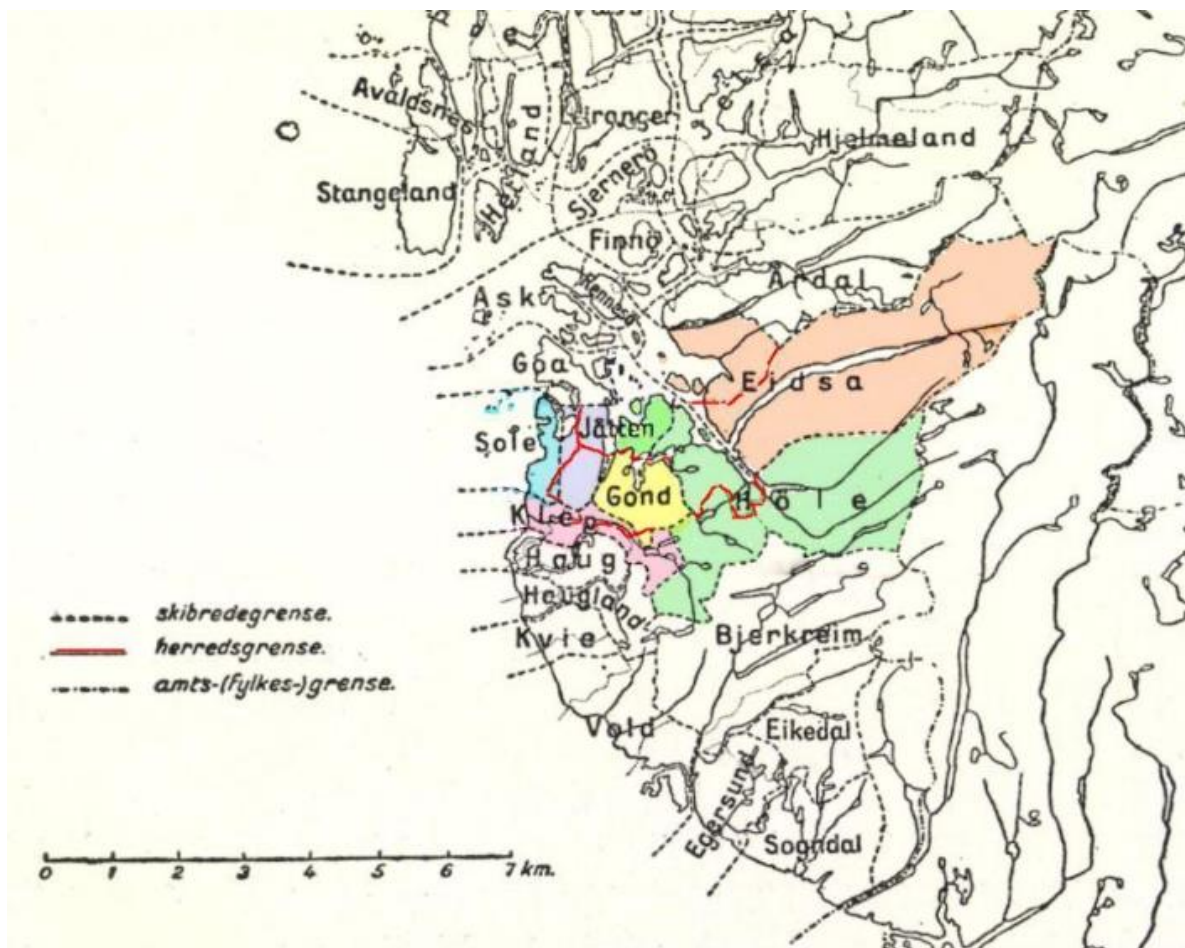


Oversikt over dampskipsbrygger i Sandnes. Lilla ring markerer brygger som i dag er helt fornyet. Blå ring markerer brygger der det kom i stand privat fergetrafikk. (Statens kartverk: Skolekart Stvamt2_stavanger-amt-35-c_1927.)

Gamle fogde- og prestegjeldsgrenser



Utsnitt av kart over Stavanger Amt fra 1851 som viser gamle fogde- og prestegjeldsgrenser. (Statens kartverk: amt2_stavanger-amt-4_1851.)



Den sivile administrasjonen, som en bygde på før formannskapsloven fra 1837, var skipreidene. Skipreidene hadde utgangspunkt i den gamle forsvarsordningen som pliktet til å stille leidangskip ved ufred. Formsanskapsloven var i hovedsak basert på sogneinndelingene. Skipreideinndelingen levde etter 1837 videre noen år i administrasjon av lokale veisaker.

De aktuelle skipreidene i Sandnes-området er her framhevet. Utsnitt av Edvard Bulls konstruksjon av skipreideinndeling basert på Magnus Lagabøter testamente fra 1277. Fram til første del av 1600-tallet hørte Riskakverven og største deler av Gjesdal til Høle skipreide. Riskakverven ble da lagt til Gand skipreide og Gjesdal ble eget skipreide. («Edvard Bulls Leding. Militær- og finansforfatning i Norge i ældre tid» 1920, s. 124.)

Tingstedene

Bygdetinget var lokalsamfunnets, verdslige offentlige sentrum. Grude skriver (1916) at tingstedene, så vel de mindre som de større, ble holdt under åpen himmel, men at det alt tidlig på 1600-tallet fantes tingstuer. (MAG 1916 s.16). Det var bøndene som sto for utgiftene til tinghold og som bygde tingstuer.

I Sandnes ble det vanlig at tingstedet var der lensmannen bodde og drev gård, dvs. Skeiene, Brueland og Sandved. Etter 1883 ble det flyttet til Elim, senere til hotellet i Sandnes. I flere år ble tinget holdt i Høyland sparebank og Sandnes sparebank (JSJ Sa 1 s, 331), som var bygd med formål om slike allmenne samlingsrom.

Brualand spilte en sentral rolle som lensmannsgård og tingsted i M. A. Grunde 26-årige virke som lensmann (1871–1896). På den tiden Skeianesletten var ekserserplass (før 1883) fungerte Brualand dessuten som militær sjefsgård (SJS 1964 s.320 SJS 1965 s.21).

Høle skal ha vært sentrum i det gamle, store Høle skipreide. Bjarne Hugo Hansen nevner i Høleboka tingsamlinger på Floen, en slette eller landskapsterrasse opp for Apalstø (BHH 2015 s.245). I 1841 ble Høle skipreide til Høle tinglag med Idse som tingsted fram til 1860. I 1876 ble Høle og Forsand et tinglag med Høle som tingsted. (JB 1964). Til tingstove ble Rasmus Oanes hus på Apalstø benyttet. På denne tiden bodde lensmannen ved Apalstø.

KILDER

- Bergsåker, Jon, *Høle gjennom hundreåra*. Sandnes 1964, s. 36
- Bergsåker, Jon, *Båten og bygda*, s.40. Høgsfjord Rutelag AS, Stavanger 1977.
- Brun, Magne. *Hagekunstens historie, Forelesninger ved Magne Brun*, Landbruksbokhandelen Ås-NLH. 1975.
- Eggebø. A. «Slik bygde dei byen», 1996.
- Eggebø. A. «Skyss og transport i Sandnes 1660 – 1960», Sandnes 1991.
- Grude, M. A. (1910). Sandnæs historie 1860-1910.
- Hansen, Bjarne Hugo. «Kornvegen». Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 16, 2013, s. 85.
- Hansen, Bjarne Hugo. «Eldre historie s.233. *Ei bok frå Høle. Fakta og gode minne*. Høle kultursogelag. Sandnes 2015.
- 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.
- Jakobsen, Stein Rune. «Statskogs virksomhet i Sandnes». Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 13, 2010.
- Larsen, Aksel. Red. Sandnes 1860–1935. 75-års jubileumsutstilling.
- Ludvigsen, Tor-Jan. Sandnes 1924. Ludvig I. Ludvigsen. Sandnes 1985.
- Norsk Gartnerforening. Selskapet Hagedyrkningens venner. GartnERNæringen i Norge. Oslo 1935.
- Rostrup, Kolbjørns fotosamling.
- 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.
- Smith, Eivind. «Riska, gardar og tettstad». 1993.
- Tjelta, Ivar. *Forsand & Høle – fjordene, bygdene og folket*. 1996.
- Tjelta, Ivar. Sandnes havn. Glimt fra 150 års historie. 1998.
- Tjeltveit, Njål *Kaiene våre*. Statens vegvesen Rogaland 2000.
- Tjeltveit, Njål. *Bygda sitt hjarta. Båtstoppestader i Ryfylke*. Ryfylkemuseet 1993.
- Undheim, Børge. Skolesoge i Sandnes fram til 1970. Sandnes 1971.
- Vaagen, Georg. Våre røtter i Lauvåsvågen – Lauvås – Eltervåg, 1983.
- Utskiftingskart, Sandnes kommune.
- <https://kart.1881.no>. Historiske kart.
- <http://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri>.
- <http://www.temakart-rogaland.no/>, Norge i bilder.
- <https://digitaltmuseum.no/>
- <https://www.nb.no/search?q=Sandnes&mediatype=bilder>
- Interkommunalt arkiv (IKA) Plankart jernbanen 1870-tallet.