



Normanns kunstforlag.
Nasjonalbibliotekets bildearkiv

SANDNES KAI

KULTURHISTORISK KUNNSKAPSGRUNNLAG

Sandnes kaiområde med dampskipsbrygge fra 1890. Bygd ut på 1930-tallet til en moderne kai med store kraner, jernbanespor og store havnelagre. Miljøet dokumenter en viktig fase i utbyggingen av Sandnes som industriby og havneby og representerer det siste autentiske havnemiljøet fra perioden. Samtidig markerer det utstikkende Neset fødestedet til strandstedet Sandnes.

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

SANDNES KAI

KULTURHISTORISK KUNNSKAPSGRUNNLAG



Kaiområdet har vært et viktig sted og møteplass gjennom byens historie. Kvartalet med ekspedisjonsbygget til J. Schanche Olsen og Jonas Øglænds og Block Watnes store lagerbygg representerer et viktig stadium i utviklingen av Sandnes til en moderne industri- og havneby.

Bygningsmiljøet på kaien er representativt for utbyggingsepoken og har både stor identitet- og arkitektonisk verdi for byen. Det verneverdige havnemiljøet, det vil si bygningsmiljøet i samspill med kai og kraner, er viktig å ta vare på for framtiden.

Historien til Sandnes kai er dypt sammenvevd med byens næringshistorie. Skipstrafikken og kaien har vært viktige forutsetninger for at Sandnes ble by. I dag er det igangsatt en prosess for å gi kranene juridisk vern.



Illustrasjon: Kulturminneregisteret i Sandnes

*Sandnes er
«porten til
Jærens
forjettede
land»*

Sandnes sangen

Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

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

Link til
Kulturminneregisteret



Kaien - et vindu mot verden og en viktig møteplass – nattrutten fra Bergen ankommer (IT 1998)

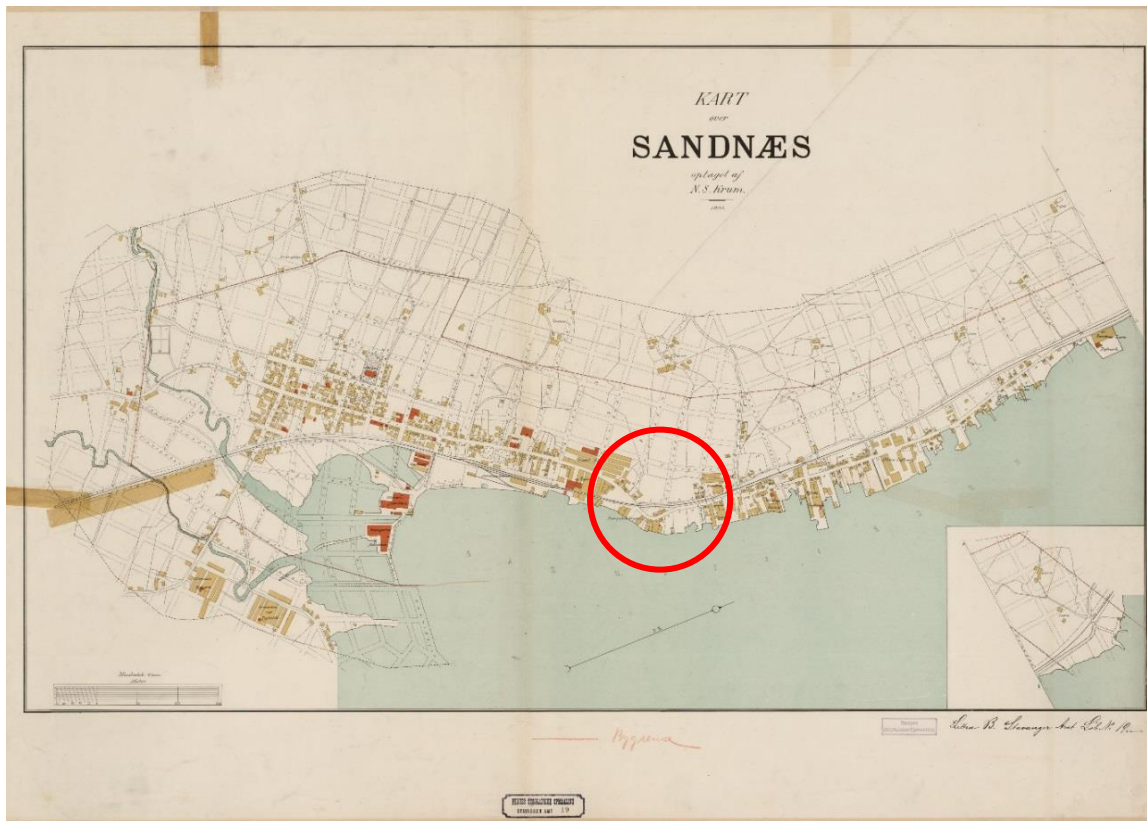


40 tonn samløft

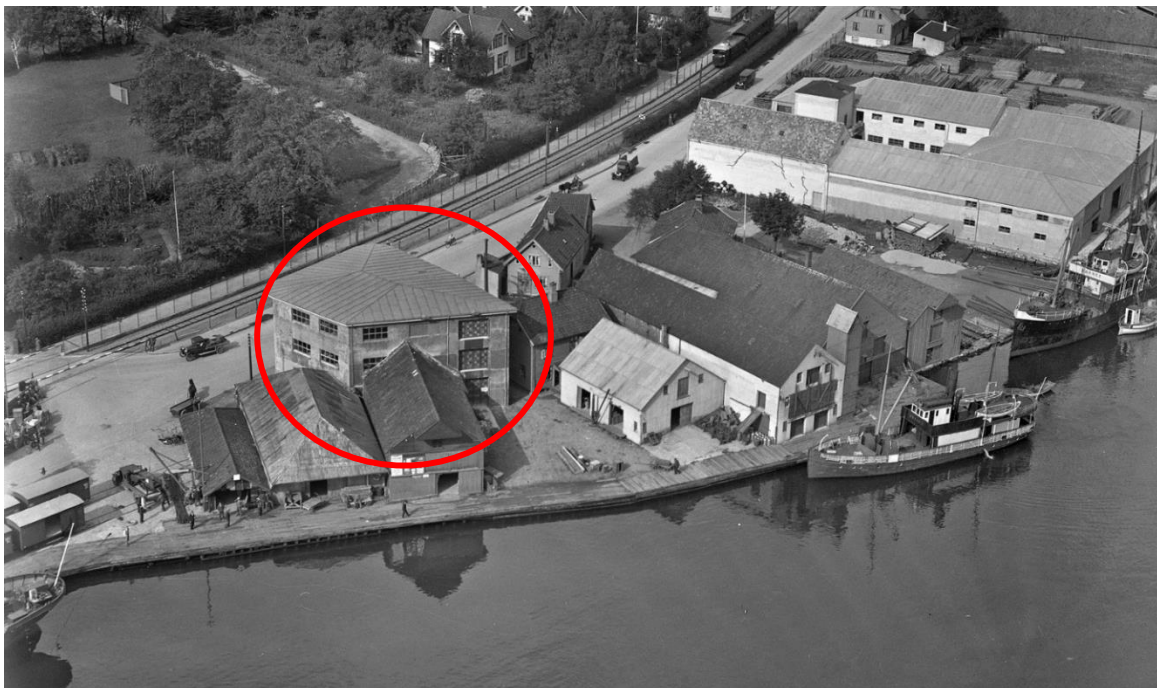
Finlandsruta Feri Finlandia, Møkster rederi, Stovanger. Kranførere Kåre Nilsen og Terje Jonassen.

Nye kraner på 1970-tallet. Kranene i har vært en integrert del av bybildet gjennom Sandnes nyere handels- og industrihistorie. Kranene er synlige i bybildet, dokumenterer havnebyen og har stor identitetsverdi for byen. (IT 1989)

Byen fikk sin første kommunale kai i 1890. Kaien ble etablert på Neset som trolig er det stedet som har gitt byen dens navn. Utbyggingen fra 1930-tallet speiler utviklingen til industrihistorien. I denne perioden ble flere gamle lagerbygg og sjøhus revet og erstattet med ny bebyggelsesstruktur og moderne arkitektur.



Kaien ble etablert sør for Norestraen, byens første sentrum -- der det gamle sentrum, strandstedet langs Norestraen, møter Sørestraen, som etter hvert skulle bli det nye sentrum -- kvartalsbyen.



Kaiområdet under forvandling, fotografert av Widerøe ca. 1935. Strandgata er lagt utenom og moderne arkitektur begynner å erstatte de gamle sjøhusene. J. Schanche Olsens nye ekspedisjonsbygg og lager er markert. (ika-w004298)



Kaien 1950. Jonas Øglænd og Block Watnes felles lagerhus ble bygd i 1937. Anlegget til venstre for dette tilhører trevarefirmaet Brødrene Fjogstad, i hovedsak bygd opp etter en brann i 1933. (ika-w028413)



Aktivitet på havnen i 1930-årene. (IT 1998)



Sandnes havn 1941. Consul Horn kom med sement til flyplassene på Sola og Forus. (IT 1998)



«Det var livlig trafikk på Sandnes havn i krigsårene – og havnefogd Peder Aase var en oherdig fotograf. Fra høsten 1944 var havnespionasje han annet yrke». (GS 1979)

Flere



Istandsatte fartøy bidrar i dag til å fortelle historien om havnebyen Sandnes, bla Caroline af Sandnes. Fartøyet er et flytende kulturminne fra 1885 og som har hatt hjemmehavn i Sandnes siden 1998. Fartøyet brukes i dag blant annet til å undervise barn og unge i seilekunnskaper Caroline af Sandnes deltar i den internasjonale konkurransen «The Tall Ships Races».



«Sandnes i bilder 1960»: «Et av det vakreste ruteskip som går på kysten vår er MS Sandnes. Her ligger det på Piren i sin hjemby. Fotograf Kjell Rostrup». «Gandsfjorden dronning» trafikkerte nattrutene Bergen—Sandnes 1950—1924.. (IT 1998). I 2007 ble skipet restaurert og tilbakeført. MS Sandnes er i dag godkjent som verneverdig skip av Riksantikvaren.



Morgenstemning ved Vågsalmenningen midt på 1900-tallet, fotografert av Kolbjørn Rostrup.



Stemningsbilde fra 2017, sett fra gjestehavna.

Utdypende kunnskapsgrunnlag:



Kulturmiljøet Kaien/Sandnes Havn

Sandnes kaiområde, med dampskipsbrygge fra 1890, ble bygd ut på 1930-tallet med store havnelagere og moderne kai. Miljøet representerer en viktig fase i utbyggingen av Sandnes som havneby.

Sandnes ble eget havnedistrikt i 1875. En av de viktigste oppgaven ble å gi byen bedre havn med skikkelig kai. Moudlandsbryggja nord på Norestæen hadde dybde nok til at større skip kunne legge til, lenger inn var det for grunt. Men man ønsket et kaiområde nærmere Sandnes jernbanestasjon. I 1885 kjøpte kommunen et lite stykke nord på Neset, som ble kalt Nordre Sjøallmenning. Her ble den første offentlige steinkai, Dampskipskaia, bygd rundt 1890. Noe senere ble et strandstykke øst for jernbanen i Vågen ervervet, kalt Søndre Sjøallmenning. Her kom det steinkai i 1896, men denne var kun egnet for mindre båter. I 1910 startet et langt utredningsarbeid med å binde de kommunale kaiområdene og jernbanen sammen. Mellom 1923 og 1930 ble kaistrekningen mellom Nordre og Søndre Sjøallmenning bygd ut i etapper.

I 1933 tok kaiarbeidet en ny retning. En større eiendom ble innløst og det ble det gjennomslag for ny kaiplan for Neset. Strandgata, som til da hadde gjort en stor sving ut mot Neset, ble rettet ut og lagt langs jernbanen. Det frigjorde et stort kaiområde som ble utbedret. Her kom store moderne ekspedisjonsbygg og lagre. Utenfor de nye husene ble det bygd ny god kai. Til å begynne med var deler av denne i treverk. Piren, en utstikkerkai i jernbetong var på plass før krigen. Den siste trekaien sør for piren ble erstattet av jernspuntveggkai i 1954. Med dette hadde Sandnes fått en moderne, 250 m sammenhengende betongkai med dobbeltspor til jernbanen. I 1954 ble det i tillegg gjort vedtak om en stor utfyllingsplan sørover, som ble igangsatt 1960.



Kaien omgitt av industribyen Sandnes midt på 1900-tallet. (Normanns kunstforlag, Nationalbibliotektets bildarkiv).

De første jernbanesporene langs havnevesenets kaianlegg kom i 1925 og i 1928 det første kranfundamentet. I 1930 ble det kjøpt inn to beskjedne svingkraner. Etter krigen hadde havnevesenet overtatt to portalkraner fra tyskerne, noe som var med å framskynde byggingen av en mer solid betongkai. På 1970-tallet ble løftekapasiteten på kaia forsterket med innkjøp av to 23-tonn kraner, i samløft kunne de løfte 40 tonn. Siden har disse store kranene hvert en integrert del av bybildet og markør av Sandnes havn og moderne kaianlegg.

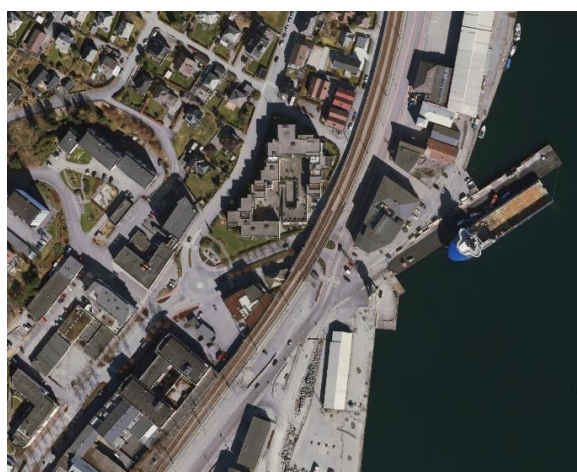
Endringene på Neset førte til et «hamskifte» for bebyggelsen. Flere gamle hus ble revet og erstattet av ny bebyggelsesstruktur og moderne arkitektur. Bebyggelsen ble samlet i et tett kvartal viss form fulgte kailinja. Strandgata 5 ble først bebygd og vises på foto fra 1935. Huset ble kjent som ekspedisjonsbygget til J. Schanche Olsen og Sandnes Damp og ligger eksponert til med fronten i sørspissen av kvartalet. I 1937 gikk Jonas Øglænd og G. Block Watne sammen om et stort havnelager i Strandgata 9 og 11. Arkitekt var Gustav Helland. Strandgaten 7 fyller ut rommet mellom disse og var bygd ut etter 1937, men før 1960 (etter flyfoto å dømme).

Sandnes ble eget tollsted i navnet alt i 1863, men først i 1904 med alle funksjoner. I 1930 leide de lokaler i Kaigaten 98, men flyttet i 1964 inn i egne, nye lokaler ved Dampskipskaia. Tollhuset ligger ved Dampskipskaia, rett nord for kvartalet med havnelagrene fra 1930-tallet.

Arkitekturen speiler tiden kaiområdet ble utbygget. De store havnelagrene er preget av 1930-tallets funksjonalisme. Særlig er havnelageret til Jonas Øglænd og Block Watne et godt bevart eksempel på tidens arkitekttegnede funksjonalisme. Men også det mer endrede ekspedisjonshuset til Schanche Olsen faller inn i tidsbildet. Tollvesenet lettere glassfasader er typisk for etterkrigstida modernisme.

Neset har lange tradisjoner som et viktig sted innerst i Gansfjorden, og er trolig stedet som har gitt byen dens navn. Her var det overfart til Hanasida. Da Dampskipskaia og ekspedisjonslokalene for skipstrafikken kom her forsterket det stedets offentlige posisjon.

Historien til Sandnes kaiområde er dypt sammenvevd med byens næringshistorie. Utbyggingen fra 1930-tallet speiler utviklingen i industrihistorien. Øglænds og Block Watnes store lagerbygg er eksponenter for denne, og det er tidstypisk hvilken vekt næringslivsaktørene la i utformingen av det store bygget. Kaia representerer et viktig stadium i utviklingen av Sandnes til en moderne industri- og havneby, og det fysiske miljøet gjør det lett å lese sammenhengen til historien. Kranene i kaiområdet har vært en integrert del av bybildet gjennom Sandnes nyere handels- og industrihistorie og er vel de kulturminnene som mest dirkede forteller om virksomhet og funksjoner. Kaiområdet har vært et viktig sted i Sandnes historie, har et bygningsmiljø som er representativt for utbyggingsepoken og er kjent sted med stor historisk identitetsverdi.



Krums kart 1912, ca. 1920. Vertikalfoto 1937, 1960 og 2022.

110202436. Ekspedisjonsbygg, Strandgata 5.

Ekspedisjonsbygning og lagerbygning for Schanche Olsen og Sandnes Damp fra 1933.



I 1933 ble det gjennomslag for ny kaiplan på Neset. Strandgata, som til da hadde gjort en stor sving ut mot neset, ble rettet ut og lagt langs jernbanen. Det frigjorde et stort kaiområde som ble utbedret. Her kom store moderne ekspedisjonsbygg og lagre. Strandgata 5 var det første av de nye havnbyggene som bel bygd her. Huset ble kjent som ekspedisjonsbygget til J. Schanche Olsen og Sandnes Damp. Trolig er det bygd som pakkehus med Schanche Olsens (og Sandnes Damp?) som byggherre. J. Schanche

Olsen har lange tradisjoner i området og startet med dampskipsekspedisjon i 1890, i samme område, men fra andre hus. Firmaet tok først Strandgata 5 i bruk som ekspedisjonslokaler midt på 1950-tallet, i forbindelse med anlegget av høybanen. Deler av Strandgata 5 var lenge pakkehus, men i 1971 gikk Sandnes Damp og J. Schanche Olsen sammen om å bygge nytt lagerhus litt lenger sør på kaien. Mer av Strandgata 5 ble tatt til kontorer.

Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab, «Sandnes Damp», ble stiftet 1892. Strandgata 5 ligger eksponert i bybildet og fronter sørspissen kvartalet. Den er en treetasjes pusset murbygning med helvalmet, tilnærmet flatt tak. Opprinnelig har det vært et hus i klart moderne, funksjonalistisk formspråk, med langsmale vinduer og avrundede hjørner mot Strandgata. Eksteriørdetaljer har blitt endret i flere omganger, trolig om følge av funksjonsendringer fra i hovedsak lagerhus til kontorer, men fortsatt er det lett å lese huset som et næringsbygg fra perioden. Det er med å dokumentere en viktig utbyggingsfase av Sandnes som handels- og sjøfartsby. Det har stor identitetsverdi knyttet funksjonen som ekspedisjonsbygg for Schanche Olsen og Sandnes Damp, et kjent og viktig sted fornæringsliv og enkeltpersoner gjennom mange år. Denne forsterkes av beliggenheten ved Dampskipskaia og synlighet i bybildet.

110201553. Havnelager, Jonas Øglænds lager nr. 9, Strandgata 9.



Stort havnelager fra 1937 i funksjonalistisk stil for Jonas Øglænds sykkelfabrikk. Bygd under felles tak med lager for Block Watne. Arkitekt Gustav Helland.



I 1933 ble det gjennomslag for ny kaiplan og Strandgata, som til da hadde gjort en stor sving ut mot neset, ble rettet ut og lagt langs jernbanen. Det frigjorde et stort kaiområde som ble utbedret. Her kom store moderne ekspedisjonsbygg og lagre. Øglænd fikk, ved makebytte med kommunen, tomt mellom kaien og Strandgata. Her ble det i 1937 bygd et nytt sort lager for sykkelfabrikken i samarbeid med Block Watne. Bygningen består av to selvstendige hus under felles tak (Strandgata 9 og 11) og er utformet som én bygning. Bygherrer var firmaene G. Block Watne og Jonas Øglænd, arkitekt Gustav Helland. Veggene er av pusset teglmur, golvene i jernbetong. (I «Jonas Øglænd 75 år» s. 134 står det at huset er helt i betong.). Huset er typisk for den arkitekttegnede funksjonalismen. Med unntak at vinsjdørene på en side er fjerna og moderniserte butikkvinduer mot Strandgata, virker fasadene intakte. Det er fortsatt lett å lese husets opprinnelige funksjon. Huset har høy arkitektonisk verdi.

Havnelageret har beliggenhet ved Dampskipskaia i Sandnes og inngår i et havnehistorisk kvartal med det tidligere ekspedisjonsbygget til Schanche Olsen og Sandnes Damp i Strandgata 5, se kulturidnr. 110202436. Det inngår også i et større miljø med flere store havnelagre med samme stilpreg, men disse er mer endret. Som en av de første, og best bevarte bygningene av denne type, har Strandgt. 9 og 11 høy arkitekturhistorisk verneverdi. Den er også med på å dokumentere Sandnes tradisjoner som handels- og sjøfartsby. Det inngår som et viktig element i et større, sammensatt miljø som, ved bevarte bygninger, synliggjør Øglænd-konsernets historie og dermed viktige sider ved Sandnes næringshistorie.

110201554. Havnelager, Strandgata 11.

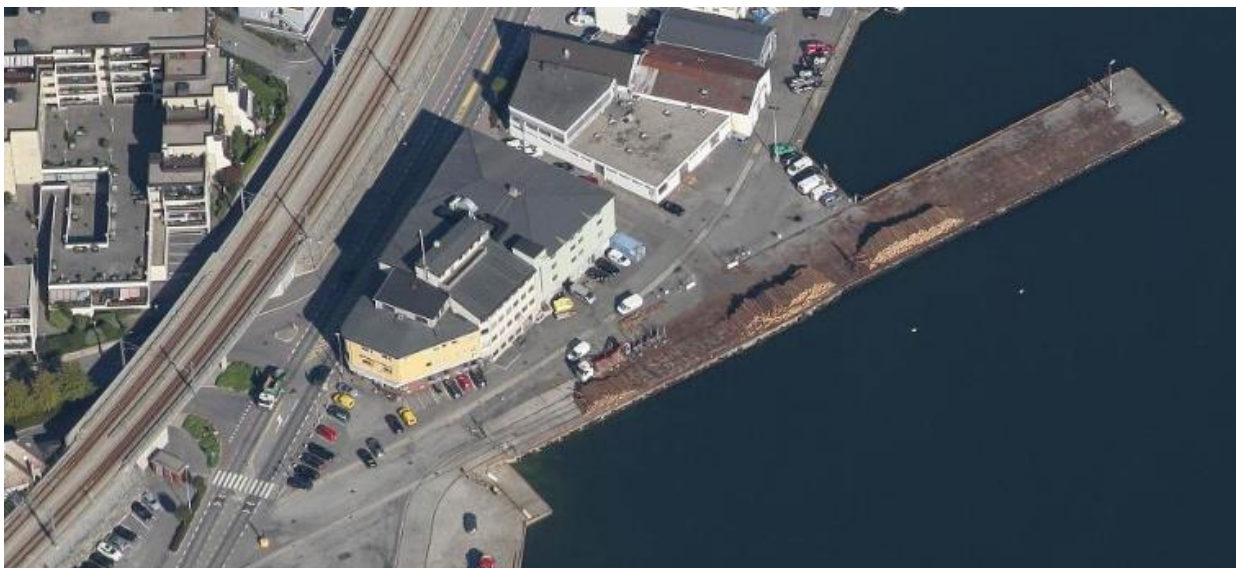
Stort havnelager fra 1937 i funksjonalistisk stil for G. Block Watne. Bygd under felles tak med lager for Øglænd. Arkitekt Gustav Helland.



I 1933 ble det gjennomslag for ny kaiplan og Strandgata, som til da hadde gjort en stor sving ut mot neset, ble rettet ut og lagt langs jernbanen. Det frigjorde et stort kaiområde som ble utbedret. Her kom store moderne ekspedisjonsbygg og lagre. Øglænd fikk, ved makebytte med kommunen, tomt mellom kaien og Strandgata. Her ble det i 1937 bygd et nytt sort lager for sykkel fabriken i samarbeid med Block Watne. Bygningen består av to selvstendige hus under felles tak (Strandgata 9 og 11) og er utformet som én bygning. Byggherrer var firmaene G. Block Watne og Jonas Øglænd, arkitekt Gustav Helland. Veggene er av pusset teglmur, golvene i jernbetong. (I «Jonas Øglænd 75 år» s. 134 står det at huset er helt i betong.). Huset er typisk for den arkitekttegnede funksjonalismen. Med unntak at vinsjdørene på en side er fjerna og moderniserte butikkvinduer mot Strandgata, virker fasadene intakte. Det er fortsatt lett å lese husets opprinnelige funksjon. Huset har høy arkitektonisk verdi.

Havnelageret har beliggenhet ved Dampskipskaia i Sandnes og inngår i et havnehistorisk kvartal med det tidligere ekspedisjonsbygget til Schanche Olsen og Sandnes Damp i Strandgata 5, se kulturidnr. 110202436. Det inngår også i et større miljø med flere store havnelagre med samme stilpreg, men disse er mer endret. Som en av de første, og best bevarte bygningene av denne type, har Strandgt. 9 og 11 høy arkitekturhistorisk verneverdi. Den er også med på å dokumentere Sandnes tradisjoner som handels- og sjøfartsby. Det inngår som et viktig element i et større, sammensatt miljø som, ved bevarte bygninger, synliggjør Øglænd-konsernets historie og dermed viktige sider ved Sandnes næringshistorie.

110202437. Kontorbygg, Strandgata 7. 111/897
Fireetasjes forretningsgård fra midten av 1900-tallet



Bygd etter 1937, før 1959 etter flyfoto og annet foto (S. S. 1959) å dømme. Strandgata 5 og 9/10 var da bebygd. Dette er en fire etasjes pusset murgård med flatt tak og liten toppetasje. Toppetajsen var der 1960 ifølge flyfoto. Enkle vindusbånd med husmorvinduer. Store butikkvinduer mot Strandgata og markert gesims mellom 2. og 3. etasje. Gir i dag inntrykk av en, enkel, nærmest pregløs forretningsgård fra midten av 1900-tallet. Har en viss miljøverdi i sammenheng med nabogårdene, i å bygge opp om et tidsbilde fra utbyggingsepoken av denne delen av kaiområdet.

110202439, Kaikraner, Sandnes havn
Kaikraner i Sandnes havn



De første jernbanesporene langs havnevesenets kaianlegg kom i 1925 og i 1928 det første kranfundamentet. I 1930 ble det kjøpt inn to beskjedne svingkraner. Etter krigen hadde havnevesenet overtatt to portalkraner fra tyskerne, noe som var med å framskynde byggingen av en mer solid betongkai. «På 1970-tallet ble spørsmålet om kraner satt på dagsordenen. Brødrene Søyland, som produserte Brøyt gravemaskiner, ba havnestyret investere i en skikkelig kran på kaien. De hadde problemer med å laste de tunge maskinene ombord i skip. Etter en grundig undersøkelse av aktuelle leverandører, ble det besluttet å kjøpe en 23-tonns kran fra Molde til 2,8 millioner kroner. Den ble levert i 1976. Like etter ble det bestilt nok en med samme løftekapasitet. I

samløft kan disse kranene løfte inntil 40 tonn» (Sandnes havn – glimt fra 150-års historie).

Kranene i kaiområdet har vært en integrert del av bybildet gjennom store deler av Sandnes nyere handels- og industrihistorie. De er vel de kulturminnene som mest dirkete forteller om virksomhet og funksjoner på havna. De er synlig i bybildet, dokumenterer Sandnes som havneby og har stor identitetsverdi.

KILDER

Eggebø, Aksel. 1991. [Skyss og transport i Sandnes 1660-1960 : - og litt om sentrumsutviklinga](#)

Eggebø, Aksel. 1996. [Slik bygde dei byen : historisk ABC om næringsliv og samferdsel i Sandnes \(nb.no\)](#)

Jonasen, J. Schanche. 1965. [Sandnes gjennom 100 år : trekk av byens historie. 2 : Sandnes gjennom 100 år : trekk av byens historie \(nb.no\)](#).

Tjelta, Ivar. 1998. [Sandnes havn : glimt fra 150 års historie \(nb.no\)](#).

Sandnes Foto Klubb. 1960. [Sandnes i bilder \(nb.no\)](#)

Schanche Gerd 1979. [Stritt folk. \[1\] : Det illegale Sandnes 1940-1945 \(nb.no\)](#)

Simonsen, Selvald. 1959. [Sandnes 1830-1870 : en beretning om handel, håndverk og industri i Sandnes i gamle dager](#)

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

Øglænd, Sigurd J. 1943. [Jonas Øglænd : 75 år, 18. april, 1868-1943 \(nb.no\)](#)

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

Sandnes byarkiv. [WebLager Administration](#).

<https://kart.1881.no>. Historiske kart med Krumskart 1899 (ca, 1920) og 1900 og diverse vertikalfoto. <https://kart.1881.no/?r=F3632033>



Morgenstemning midt på 1900-tallet. Foto Kolbjørn Rostrup.