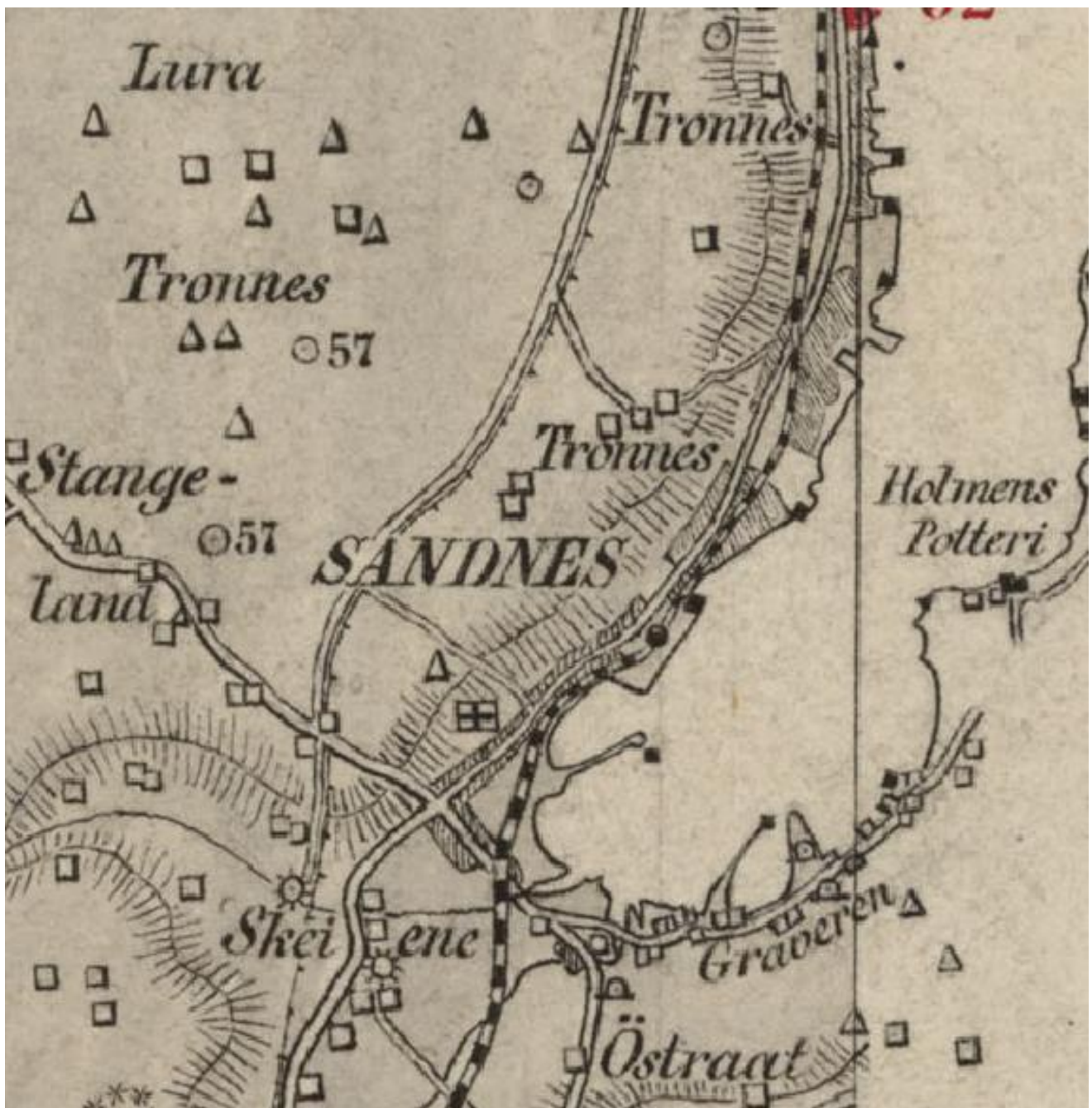




Kart 1888

HVORFOR SER BYEN UT SOM DEN GJØR?

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I SANDNES SENTRUM

Dokumentet er utarbeidet som:

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

Automatisk fredete kulturminner er ikke omtalt her. For mer informasjon se Riksantikvarens database Askeladden.

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I SANDNES SENTRUM

Hvorfor ser byen ut som den gjør?

I dette dokumentet går vi gjennom geografiske og historiske forutsetninger for sentrumsutviklingen i Sandnes. Hvor og hvordan kan utviklingen spores fysisk i dag. Hvilke grunnleggende strukturer har formet hovedtrekkene i bylandskapet i vid forstand.

Kunnskapsgrunnlaget dekker kulturminner og kulturmiljøer innenfor planområdet til Kommunedelplan Sentrum. De ulike kulturmiljøene er beskrevet bakerst i dokumentet. Utfyllende beskrivelse av enkeltminner finnes i kommunens kulturminneregister.



Normanns kunstforlag

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

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

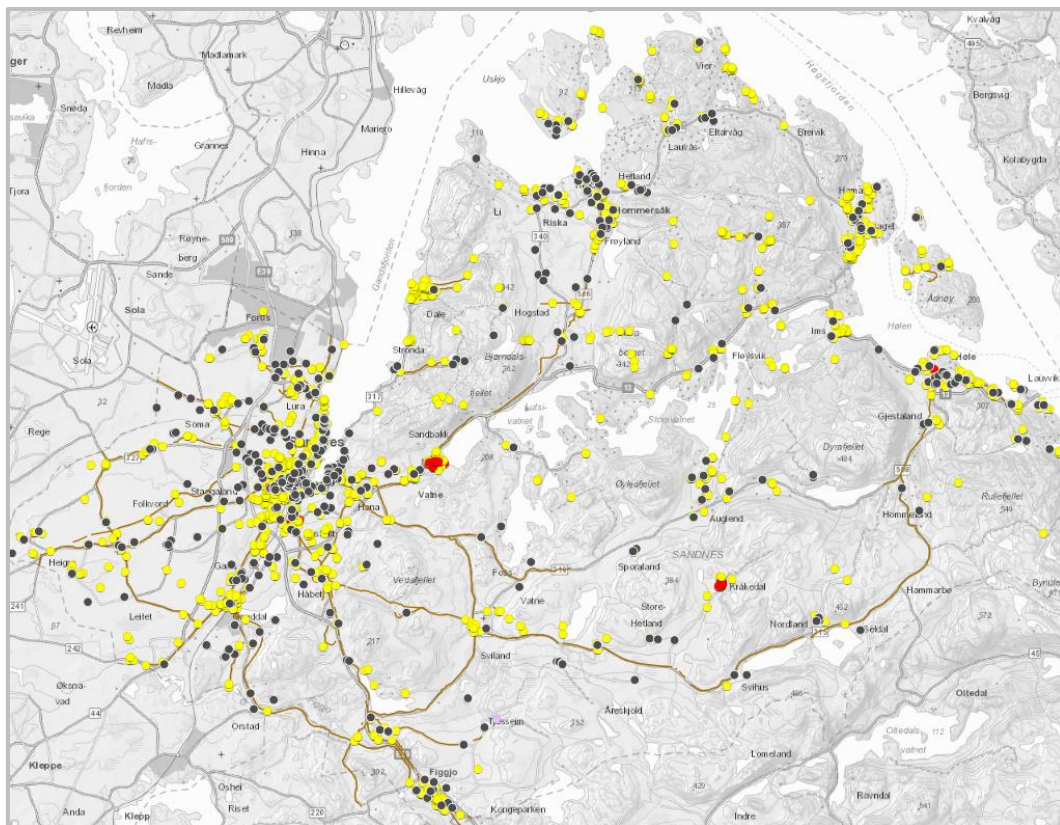
INNHold

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta	3
Topografi og naturgrunnlag	7
Gamle sentra	9
Den eldste ferdselen	11
Ferdselen etter 1850	12
Ferdselen etter 1950	14
Strandstedet	18
Ladestedet - byen	21
Juridiske forhold som styrer byutviklingen	21
Sjøfronten	34
NBI-registeret	39
Oversikt over kulturmiljø i Sandnes sentrum	40
1001 Kvartalsbyens sentrum	40
1002 Villakvartalene bak sentrum	42
1003 Villastrøket Hogstadbakken	43
1005 Villakvartalene sør for Oalsgata	44
2003 Industriområdet Vågen	45
1011 Kaien	47
1009 Gamle Vågsgjerd	48
2002 Skeiane	49
2011 Sandnes gravlunder	51
1018 Nygård, Jærveien 17 og 20	52
1210 Nedre Hana med Fogdahuset	53
1209 Skippergata	54
1212 Hanabryggene	55
1213 Emanuel Simonsens villa	55
Tabelloversikt	56
Oversikt over de viktigste historiske grunnkartene i Sandnes kommune	59
Historiske Ortofoto	59
Flyfoto, skåfoto	59
Jordskiftekart	59
Hvor finner jeg kartene?	59
Kilder	60

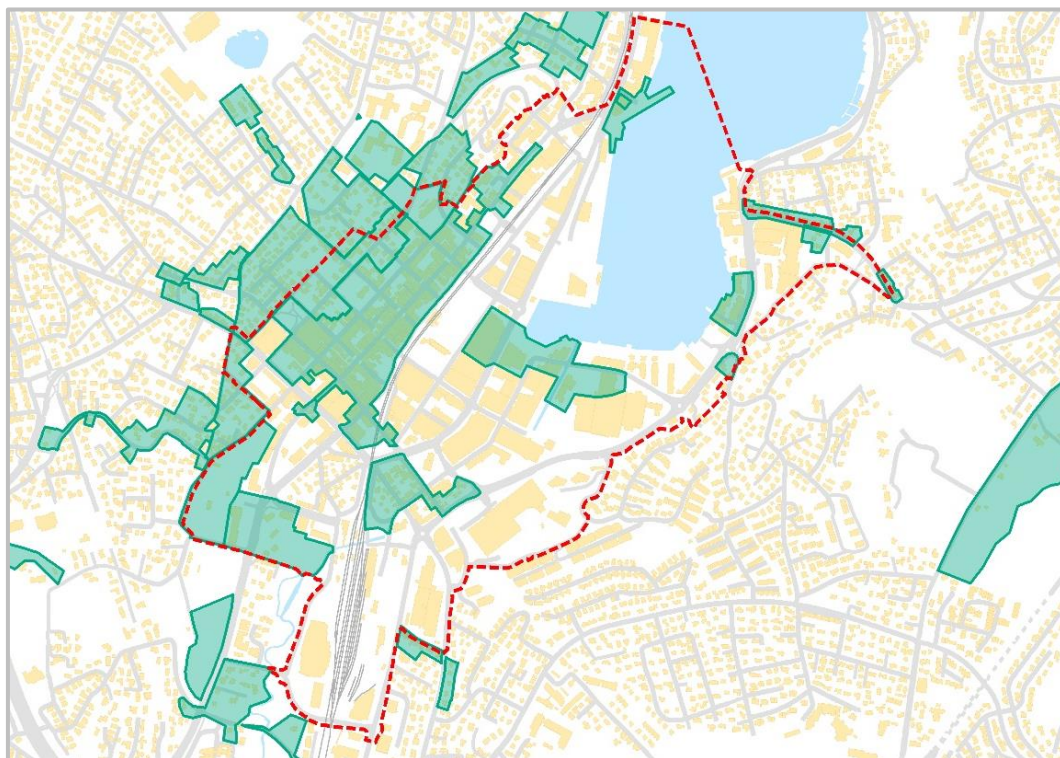
Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

Link til Kulturminneregisteret
<http://tiny.cc/75klnz>

Innerst i Gandsfjorden er det historiske bybildet sammensatt, mangfoldig og tett. Enkeltninner og miljøer representerer den historiske utviklingen gjennom mange fortellinger som er knyttet sammen – geografisk og historisk.



Oversikt over registrerte kulturminner i Sandnes. De sorte prikkene står for tapte kulturminner – og færre fortellinger. De røde er fredet. <http://tiny.cc/75klnz>



Kulturmiljøene i Sandnes sentrum er markert grønne. Den røde stiplede linjen viser KDP sentrums avgrensning.

GRUNNLEGGENDE ELEMENTER OG STRUKTURER SOM ER VIKTIGE Å IVARETA – EN OPPSUMMERING

Rapportens avgrensning

Med unntak for Norestraen, omfatter Sentrumsplanen store deler av det gamle strandstedet til Høyland, som senere ble utgangspunkt for ladestedet Sandnes. I tillegg tar Sentrumsplanen med deler av Hanas sjøfront, de samme områder som det ved bydannelsen var stor diskusjon om skulle med i byen. For å fange opp historiske sammenhenger kan den historiske framstillingen i noen grad omtale forhold utenfor selv planområdet.

Bylandskapetets historiske innhold

Bylandskapetets historiske innhold kan leses på mange måter: I det enkelte kulturminne, som enkeltbygg og anlegg. Indirekte som avtrykk av underliggende strukturer – i sammenhengen mellom kulturminnene og mellom kulturminnene, naturgrunnlaget og kulturlandskapet. Siktlinjer mellom de historiske elementene kan utdype dynamikken i historiefortellingen og skjerpe opplevelsen av den.

Hvorfor ser byen ut som den gjør? – Holdepunkter i beliggenhet, begivenheter, steder, kulturlandskap og tidsånd:

Landskapet. *Forholdet mellom byen og fjordlandskapet vil alltid ha en viktig rolle i fortellingen om Sandnes. Like viktig for kunnskap, opplevelse og bruk.*

- Den visuelle kontakten mellom byen og fjorden.
- Vassdragene rundt Gandsfjordbunnen har hatt en stor betydning for formingen av landskapet og for utviklingen av industri og bosetting. Deres rolle og bruk har variert, fra drikkevann, bruksvann, kraftkilde, avfallstransportører til ny vekt på opplevelse og naturforståelse. Med unntak av deler av Storåna er de alle lukket. Men flere har et potensial for å reetableres og slik kunne være med å spille en mer synlig rolle i fortellingen om Sandnes og naturgrunnlaget.
- I Stangelandslunden ga Stangelandsåna grunnlag for et kompakt miljø med typisk, tidlig sandnesindustri som grynemøller, barkemøller og flere snekkerier. Etter selve elva er det ikke spor, men den svingete og dype daldraget forteller tydelig om vannets krefter i landskapet, og historien understøttes av kulturminnene som utnyttet vannressursene. Ved Sandnes gamle gravlund og i sammenheng med Bråstens bårkemølle er det et særlig potensial for å reetablere elva som del av parken
- Historien om industriområdet Vågen er også en historie om Fjerå og elvene som skapte elvesletta. Opprinnelig avgrenset i vest og særlig i øst av bratte leirbakker, i bakkant av elvedalen mot Ganddal og i forkant av marbakken, der fjordbunnen brått blir dypere. Havnegata kan i dag ses som et avtrykk av marbakkens kant.
- Leirbakkene var grunnlaget for teglverks- og potteriindustrien. Leirtakene i Sandnes var store og har satt varige avtrykk i fjordlandskapetets topografi. I dag er de for det meste bebygde. Tette på Austrått, med kun noen små åpne felt igjen. Det er lesbare rester etter leirbanene til alle verkene på vestsiden av Gandsfjorden unntatt på Gann. Mest intakt er leirbanen på Altona og Gamlaverket. De er i dag de mest konkrete sporene etter den eldre teglverksindustrien i Sandnes.
- Neset på vestsida av fjorden, i dag markert ved Kaien, og Holmen på østsida av fjorden forklarer det gamle fjordlandskapetets topografi og markerer to gamle sentre for bosetting og næringsliv – før 1800-tallsbyen spredte seg utover og etter hvert vokste sammen. Her var de beste havneforholdene så langt inn i fjorden, og før landeveiene overtok, gikk mye av ferdselen sør- og østover med båt over fjorden her.

De eldste veiene *Det var knutepunktet mellom sjøveis og landveis ferdsel som skapte stedet.*

- Postveien fra rundt 1800, Rogalands første veiutbyggingsprosjekt. En markant og lesbar struktur i bylandskapet fra en viktig epoke i samferdselshistorien.

- Strandgata – Langgata – Jærveien. Representerer det nye veianlegget fra slutten av 1840-tallet som avlastet Postveien. En viktig forutsetning for veksten i strandstedet, som igjen utløste status som by. Utgangspunkt for byplanens kvartaler og dens langstrakte karakter. Veilinjen binder sammen mange av byens viktigste historiske miljøer.
- Gangaren og Holmaliveien er del av et eldre veisjikt knyttet til det gamle klyngetunet og Futegården på Hana. Forteller om gamle sammenhenger med fergetrafikk mellom Neset og Holmen og Hanas betydning.
- Solaveien–Gjesdalveien som, koblet med Jærveien sist på 1860-tallet, skapte handelssenteret Krossen. Innfartsveier fra opplandet som del av grunnlaget for videre vekst for det nye ladestedet. Kulturminner langs veiløypene gjør fortsatt historien synlig og er viktige for opplevelsen av sammenhengen.
- Tronesveien, en gammel veiforbindelse fra det gamle klyngetunet på Trones mot havna til strandstedet som fikk ny betydning som innfartsvei ved opprusting i 1892.
- Skippergata fra 1884 ny innfartsvei som representerer et nytt samferdselsmønster på Hana. Styrker næringene i havnemiljøet på Hana og gir grunnlag for forstadsbebyggelse langs den.
- Havnegata binder i 1905 sammen Hanasiden med byen. Historisk knyttet til industrihistorien i Vågen, samtidig som den markerer marbakken i fjordlandskapet og grensene for utfyllingen av Fjerå.
- Oalsgata avlaster Solaveien som innfartsvei fra vest på 1920-tallet. Til veien er det knyttet til bebyggelse og industri (Stangeland Mølle) fra mellomkrigstid.
- Høybanens karakter og detaljer fra 1950-tallet, med skiferkledning, jernrekkverk og underganger. Gir tidskoloritt til en betydningsfull epoke i byutviklingen.

De gamle gårdene. Kjente steder fra før bydannelsen.

- **Skeiane miljøet** har spilt en sentral rolle i ulike epoker av Sandnes historie – gammel stevneplass, ekserserplass, lensmannsgård, gjestgiveri, skysstasjon, handelssted før nye veier skapte Krossen sist på 1860-tallet. Kommunesenter for Høyland herred og for Sandnes storkommune etter 1965.
- Skeianetunet – et sentralt kulturmiljø med fredet hovedbygning fra 1700-tallet, markert med stor trær og andre verdifulle bygninger, som gjennom et stort tidsspenn har vært sentrale i Sandneshistorien.
- Skeianeparken, som omgivelser til det historiske bygningsmiljøet på Skeiane, og del av hagen til prosteboligen. Begynnelsen på Gandparkene.
- Som del av en sammenhengende historie kommer etterkrigstidens nye kommunesenter basert på Sverre Pedersens byplan fra 1952. Høyland rådhus fra 1961 representerer etterkrigsmodernismens arkitektur og ble storkommunens Sandnes rådhus i 1965. Alléen i Håkon 7 gate og St. Olavs gate med viktig og planlagt siktlinje fra byen mot det nye rådhuset fra 1961 – begge som rester av en storslått byplan fra 1950-tallet.
- **De to Nygårdshusene** på hver side av Jærveien definerer et gammelt gårdstun fra før bydannelsen. En gammel husmannsplass under Stangeland, som ble et viktig sted for byen. I veksel med Skeiane var her skysstasjon etter Lura 1850–1905. Krossen og mange av byens sentrale tomter er skilt ut fra Nygård. Beliggenheten er med å definere Jærveien som historisk struktur. Husene marker, slik de ligger som en portal ved den gamle veien, et gammelt skille mellom byen og omlandets jordbruksbebyggelse.
- **Nygårdshuset i Langgata 8** ble bygd ca. 1835 av garver Bendik Osmundson Nygaard. Flere senere eiere var smeder. Et empirehus typisk for sandesklassisismen. Som eneste bygning fra før bydannelsen i Sandnes sentrum, et svært viktig kulturhistorisk referansepunkt. Vedtaksfredet 1941
- **Fogdahuset på Hana**, med fredet hovedbygning fra 1700-tallet. En gammel embetsgård og senter i regionen på østsiden av Gandsfjorden. Del av det gamle klyngetunet på Hana som også markeres av veisystemet og vegetasjon i hagen til «Slutten-Hana».

Kvartalsbyen som vokste fram etter at Sandnes ble ladested i 1860. Byutviklingen skjøt fart etter at knutepunktet Krossen oppsto rundt 1870. Krossen ble et tyngdepunkt for bondehandelen med opplandet. Jernbanestasjonen fra 1878, sammen med Torget og Dampskipskaia fra 1890, skapte et miljø med offentlige bygninger i nord. Mellom disse tyngdepunktene i Langgata vokste byen fram.

Sentrum

- Kvartalsstrukturen knyttet til bydannelsen i 1860, bygget på klassisk europeisk byplantradisjon med rutenett, forankret i en gammel vei som byens hovedakse. Gjelder både byens sentrum og villastrøk.
- Den visuelle sammenhengen mellom de historiske fasadene i «Gadå» med tilliggende kvartaler.
- Krossen, veikrysset der Langgata og Jærveien møtte innfartsveiene Solaveien og Gjesdalveien, og handelsbyen oppstod. Ses i sammenheng med den gjenværende historiske bebyggelsen langs innfartsårene.
- Sammenhengene i det gamle «offentlige Sandnes» ved Torget, med bygninger for kommuneadministrasjon, skoler, bank, meieri og foreninger. Viktig som Langgatas nordlige tyngdepunkt.
- Siktlinjer i tverrgatene, inkludert hensyn til siktlinjer i undergangene som knytter kvartalsbyen til Vågen.
- Gjenværende gårdsrom, smau og bakgårdbebyggelse, viktige miljøer som forteller om virksomheter i den gamle byen.

Villaområdene

- Kvartalsstrukturen i volum og skala, som gir miljøet en helhetlig historisk ramme og binder villastrøket sammen med bykvartalene.
- Hager, vegetasjon, byggelinjer, gjerder og porter, viktige dimensjoner i villastrøkenes karakter som gir tidskoloritt til området og tydeliggjør fortellingen og byen.
- Siktlinjer til de markante villaene i Hogstadbakken fra byen.
- Bygningene og epokens særpregede volum, karakter og skala.

Parker og gravlunder – Sandnes har en lang og stolt grønn historie knyttet til hagebruk. Gandsparkene, som 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, et miljø som også satte spor i byens hager og parker. To halvoffentlige institusjoner som ble viktige redskap i utviklingen av de grønne byrommene, var *Sandnes Samlag* (1879–1909) og *Sandnæs Byselskab* (1891–1920?). *Sandnes bys parkstyre* ble dannet i 1920 og overtok Byselskabets oppgaver. Byens historiske parker grupperer seg slik:

Byparkene er innskrevet i byens kvartalsstruktur. De er byens grønne lunger og fellesskapets åpne møteplasser.

- Eldste del av Kirkeparken ble opparbeidet samtidig med kirken 1882 og er blant de første offentlige parkene i Sandnes. Sykehusparken var kjent som Samlagshagen før sykehuset ble bygd 1913. I disse parkene står store trær, trolig fra den første tida. Jonas Øglænds plass er byens yngste park, opparbeidet etter 2. verdenskrig.
- Jernbaneparken kom samtidig med stasjonen i 1878 og er trolig byen eldste. Her er bare rester av parkanlegget igjen i form av noen trær. I er dag dette det eneste bevarte fysiske sporet etter Sandnes' første jernbanestasjonsområde.

Byens gravlunder ble anlagt sør for kvartalsbyens sentrum – etappevis bygd fra *Sandnes gamle gravlund*, anlagt ved bygrensa i 1882. I tillegg til å være grønne lunger og steder for refleksjon er de byens historiebok.

- I 1907 ble *Sandnes gamle gravlund* forlenget nordover og i 1933 sørover med «*Sandnes nye gravlund*». Her kom det nytt og større gravkapell i 1937. Siste tilskudd, *Gand Gravlund*, ble anlagt som hjelpekirkegård for Høyland i 1939. De tre gravlundene danner et tilnærmet sammenhengende belte inn mot Skeiane. De representerer hver sine epoker i byveksten.

Naturparken Gandsparkene har utgangspunkt Statens planskole på Sandved (1867–1932) og hagebrukskulturen knyttet til alle *gartneriene* i Gandalen. Skeianeparken er byens inngang til Gandsparkene.

- Høyland kommune overtok ansvaret for Sandvedparken i 1932. På 1950-tallet kom ideen om *Gand naturpark*, et sammenhengende grønt belte fra Stokkalandsvatnet, langs Storåna til Brualand. Med arkitektkonkurransen for ny bruk av det avindustrialiserte Vågen i 1986 ble planer for å føre parkdraget helt fram til elvas utløp i fjorden konkretisert.
- Gandsparkene er en direkte etterkommer av Sandnes lange og framskutte hagebrukshistorie, men har også i seg en fortelling om samfunnets syn på parker, elver, miljø- og naturvern og ny bruk av byers sjøfront.

Trerekker og alleer var viktige i bybildet før. Sandnes Byselskab hadde slik treplanting som en av sine hovedoppgaver. Ved byjubileet 1935 ble det plantet en lang allé langs den nyanlagte Vågsgata. Deler av den står, men ellers er alléer langs veiene et element i byens grønne historie som det i dag er færrest spor etter. Men her er det et stort forbedringspotensial.

Vågenområdet – et industriområde i gammelt elveos, med røtter i teglverks- og ullvareindustrien. Base for etterkrigstidens sandnesindustri som nytt utviklingsområde for Øglænd. I dag et nytt sentrumsområde med vekt på kultur og sjøkontakt.

- Elveløpet **Storåna** som et synlig vitnesbyrd om forutsetninger for Sandnes som industriby.
- **Kornsiloen** fra 1977 som dokumenterer den nære sammenhengen mellom landbruket og sandnesindustrien. Markerer havne- og industriområdet i det store landskapet i Gandsfjord-botnen.
- **Arkitektkonkurransen** 1986 som definerte området på nytt.

Sjøfronten

- **Havnegata** i Vågenområdet med sammenhengende industrifasader som fikk være med videre etter arkitektkonkurransen.
- **Kaien/Neset**. Kaiområdet som dokumenterer utviklingen av Sandnes til en moderne industri- og havneby midt på 1900-tallet, understreker sjøens betydning for byen og samtidig markerer strandstedets fødested i fjordlandskapet.
- **Hanabryggene** et prisbelønnet byggeprosjekt fra 1985 på grunn av sitt helhetlige grep med forankring i norsk kysttradisjon og som innledet revitaliseringen av den indre fjordbyen.
- **Gjestehavnen** fra sist på 1980-tallet.
- **Rådhuset** fra 2019, nytt bysenter på den gamle 1960-talls havna.

Forstadsbebyggelsen ved innfartsveiene

- **Vågsgjerd**. I kvartalene rundt Gjesdalveien øst for jernbanen, utenfor murtvengen, vokste det fram en tett bypreget bebyggelse med enkle trehus i årene etter 1900. Et arbeider og håndverker miljø. Gjesdalveien er grunnleggende infrastruktur for utbyggingen av forstaden.
- **Skippergata** med boligbebyggelse fra de første 10-år av 1900-tallet, langs nye innfartsvei til Hana og Sandnes som kom i 1884. Et enhetlig miljø med «sandneskasssehus» som dokumenterer en viktig fase i Hana og Sandnes byutvikling. Husrekkas beliggenhet og kontakt med veiløpet er viktig.
- **Emanuel Simonsens villa**. Herskapeleg og helhetlig boliganlegg fra rundt 1900 med høy arkitektonisk kvalitet. Et av få kulturminner knyttet direkte til Sandnes potterihistorie. Viktig synlige beliggenhet i gatebildet på Hana.

TOPOGRAFI OG NATURGRUNNLAG

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

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

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

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

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



StoStorråna og Sstanelandsåna ved utløpet i 1929. Forstaden Vågsjerd kom opp på sandbanker mellom elvene. (Foto L. Ludvigsen).



Fjordbunnens landskap slik man tenker seg det tidlig på 1800-tallet, lagt over dagens bebyggelse. «Rekonstruksjonen» er dels basert på kaptein Worsøse kart fra 1818 med veien langs stranda og bebyggelsen langs den på Søndre Sandnes. (Det originale kartet er gjengitt på side 18.) Den stiplede linjen med sjøhus er marbakken. Elvemunninger og strandlinjen ellers er basert på senere 1800-talls kart. Trolig er landtungen ved Garaverens første verk kommet etter 1850. Høydekurvene i bakkene rundt er tegnet uten leirtak, unntatt på Trones ved Gamlaveket. Utført av Sandnes kommune.



Utsnitt av et sjøkart fra 1708 som følger kysten mellom Sireåen og Strand. Kartet har kun påtegnet gårdene langs kysten. Dette er første gang stedsnavnet Sandnes er «satt på kartet». (Kilde Statens kartverk sjø, ved [wikimedia.commons](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sandnes_1708.jpg))

Leirbakkene rundt fjorden gav grunnlag for teglverksindustrien, som preget bybildet og byens topografi i over 200 år, fra 1782–1995. I alt kom det 7 teglverk innerst i Gandsfjorden, 11 om man teller fabrikkene enkeltvis. I tillegg ble det over tid etablert godt og vel 15 potterivirksomheter, sammen med teglverkene eller for seg selv. Leirvareindustrien gav arbeidsplasser, tiltrakk seg kapital og skapte kompetanse, ikke minst i å drifte store industriforetak.

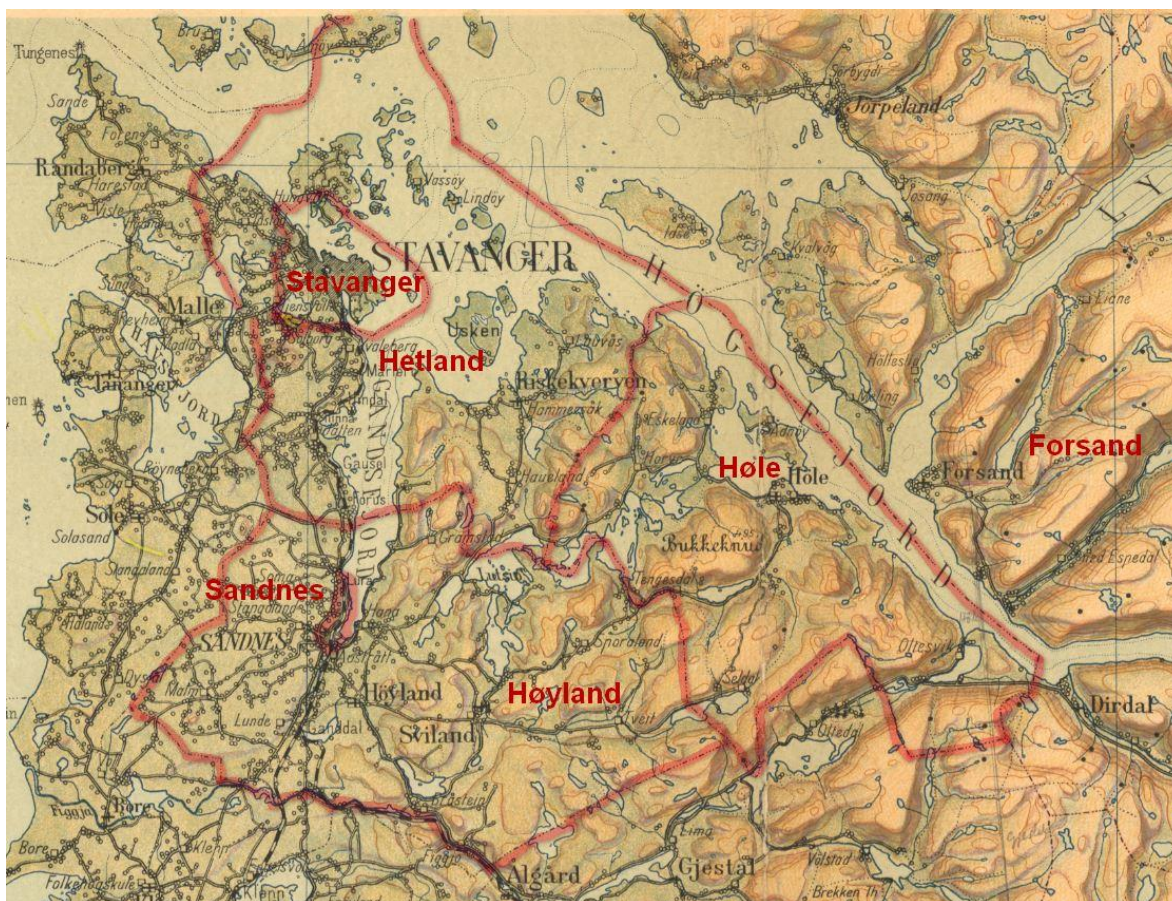
- Med unntak for noen få fragmenter, er alle teglverksindustriens hus fra før 2. verdenskrig borte. Eneste direkte spor etter hus er Gravarens verk nr. 4, som etter en brann i 1956, noe redusert ble til Øglænds lager nr. 4. Ombygde fabrikkbygninger fra siste faser er bevart – 1950-talls på Kvelluren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

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

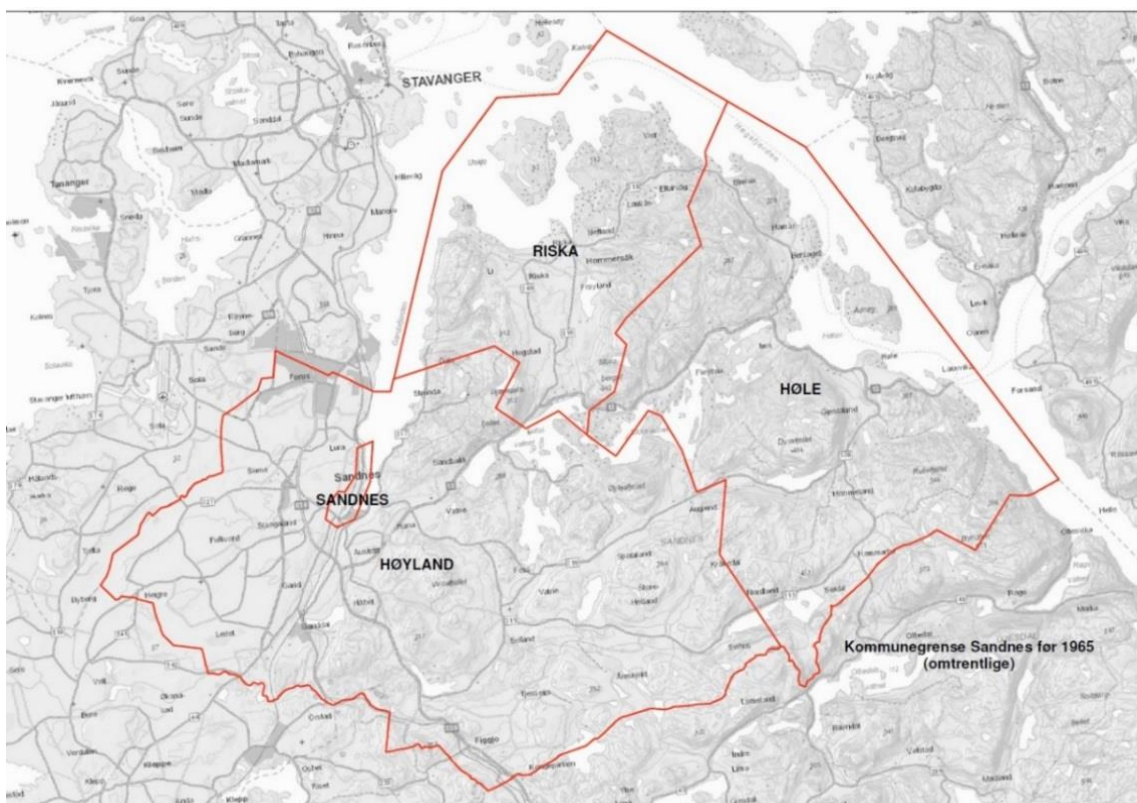
GAMLE SENTRA

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

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



Kommunegrensene til Høyland, Sandnes, Hetland, Høle og Stavanger, slik de vises på et skolekart fra 1927. Hetland (med dagens Riska) omslutter Stavanger. Da Sandnes ble by i 1860 ble Høylands gamle strandsted og voksende senter skåret ut. I nesten 100 år levde de to kommunene med parallelle kommuneinstitusjoner – Høyland med sine bygg så nært byen de kunne komme.



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

DEN ELDSTE FERDSELEN

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

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

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

Postveien kom fram til Sandnes rundt 1800. Den var del av det første sammenhengende veiprojekt sørover fra Stavanger mot Jæren. Rundt 1815-20 var den kommet fram til Egersund. Den gikk ikke nedenom Sandnes, men fulgte Troneshøyden til Skeiane. Den hadde bratte kneiker og var ansett som tungt farbar. I 1809 ble postruta lagt til denne nye landeveien.

- *Postveien er i dag, på grunn av sin snorrette struktur i terrenget, en klart gjenkjennelig vei. Den er typisk for eldre veiplantanker med liten omtanke for terreng. Den har kun i begrenset grad generert eldre bebyggelse, annet enn i kryssområder. Kvellurveien og særlig Espedalsveien viderefører i dag det gamle veiløpet østover på en lesbar måte. Moulandbrygga har i dag moderat utbygd kai. Ligger like ved eneste sted på Norestraen med opprinnelig strand og gamle sjøhus. (Strandgata 103).*



Amtskart 1851. Den nye veien nedenom Sandnes er tegnet inn som hovedvei. Postveiens rette strek vises til venstre.



Fjordbunnen fra Hana til Neset (Kaie) rundt 1924. Foto Ludvigsen.

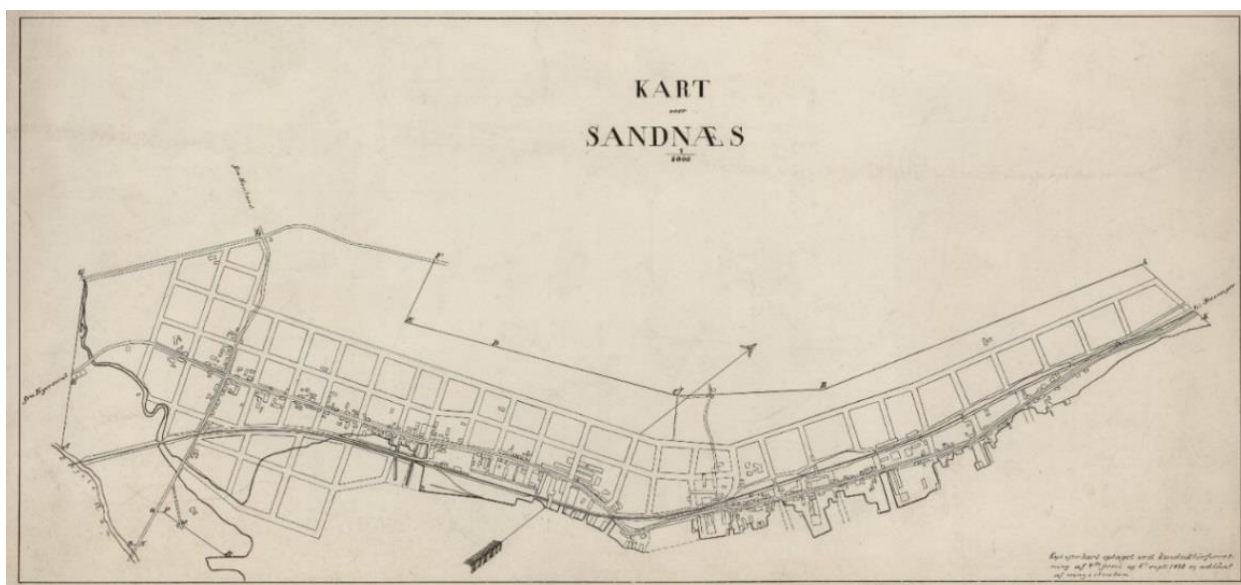
FERDSELEN ETTER 1850

Det var utbyggingen av kommunikasjonene i andre halvdel av 1800-tallet som endret Sandnes fra strandsted til by. I 1848 var omleggingen av hovedveien fra Lura til Skeiane gjennom Sandnes fullført. Byen begynte å vokse fram langs den nye hovedferdselsåren i strandkanten.

Sist på 1860-tallet var det bygdeveiene som, sammen med hovedveien, skapte knutepunktet Krossen ferdige. Det var her byveksten for alvor tok fart og flyttet tyngdepunktet sørover fra Neset og Norestraen og nordover fra Skeiane.

Som et motsvar bygde eieren på Skeiane Pilabakken, en snarvei rett opp fra gården til Gjesdalvenen ved Austrått. Men det hjalp ikke, folk ville heller til Krossen.

Med jernbanen i 1878 ble byens langstrakte form nord-sør forsterket. Stasjonen kom sør for Neset, på fylling i Fjerå. Neset ble utbyggt med dampskipskai i 1890. Det flyttet tyngdepunktet i sjøtrafikken sørover fra Norestraen. Langgata mellom de to knutepunktene Krossen og jernbanestasjonen/kaia ble byens sentrum. Samtidig ble byen todelt. Krossen ble handelens knutepunkt. Langgata nord fikk et mer offentlig stempel, med hus for institusjoner som kommunestyre, skole, bank, sykehus mm. Og boliger for noen av de styrende. Keisargadå ble et betegnende navn på denne delen av Langgata.



Kopi av Kart tegnet på 1870-tallet i forbindelse med jernbaneanlegget. (Sandnes kommune)



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



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



Utsnitt av rektangelkart fra 1915. (<https://kartverket.no/kart/historiske-kart>.)

I 1944 ble Sørlandsbanen Kristiansand–Sira fullført. Jærbanen ble dermed koblet til Oslo og det store banenettet.

I 1930-årene ble kaiområdet ved den gamle dampskipskaia på Nestet bygd om til moderne kai med pir og kraner, og jernbanen fikk endelig havnespor. Kaiområdet ble siden stadig utvidet sørover og har hatt stor betydning for industrien. Som knutepunkt for allmenn ferdsel mistet kaien betydning etter hvert som bilene og bussene tok over, og rutebåtene ble færre. Spesielt etter at natrutens anløp (til Bergen) opphørte.

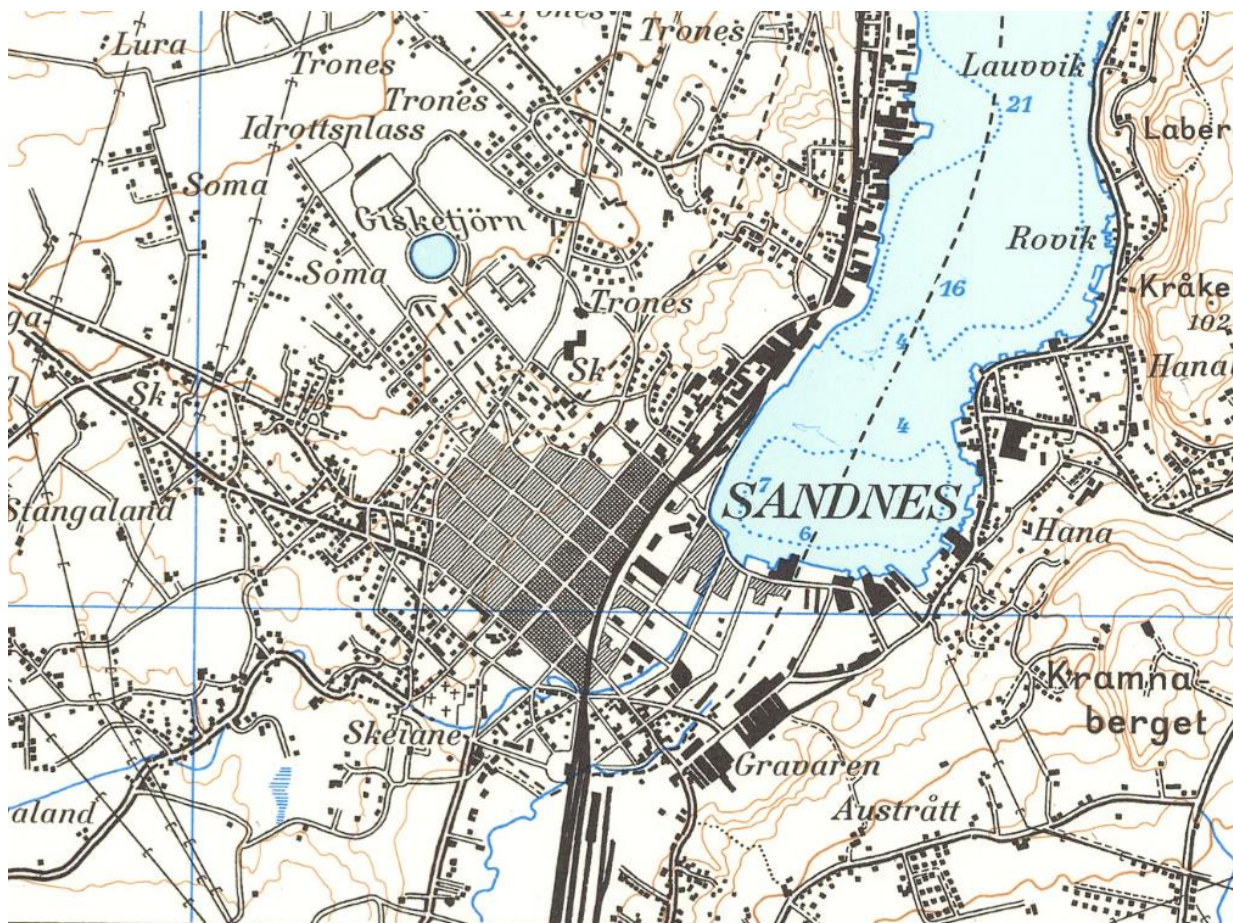
FERDSELEN ETTER 1950

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

Bilismen og utviklingen av rutebusstrafikken, samme med minsket rutebåttrafikk, førte likevel til at Vågen fikk nye servicefunksjoner etter høybanen. I 1960 ble rutebilstasjonen «Ruten» bygd på plassen for byjubileet fra 1935, det siste som ble fylt opp inne i Vågen. Og på grunn av de samme trafikkforhold ble Torget flyttet til samme område.

Etter uttapping av Stokkavatnet 1906–1916 fikk Sandnes i 1922 en ny hovedvei til Stavanger i nord, som ble Rv 44. På 1950-60-tallet avlastet Oalsgata og St. Olavs gate de kryssende bygatene som en gang skapte Krossen. Ny trasé for E39 (E18) ble bygd ut etappevis fra 1981 til 1994. Omlegging av riksveiene har redusert Sandnes karakter av gjennomkjøringsområde.

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



Utsnitt av rektangelkart fra 1962, sentrums- og villaskvartalene er markert. (<https://kartverket.no/kart/historiske-kart>.)



Høybanen som ny, i bro over riksveien ved Kaien, fotografert 1960. Høybanen var et prosjekt med påkostet utforming – skiferkledd murverk, smijernrekkverk og fint formede underganger i moderne stil. Undergangen til hovedveien spiller tidens brytning mellom nyklassisisme og funksjonalisme. (foto Alf Hobbessland)



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



Fra Skeiane stasjon 1960. Stasjonsområdet på Skeiane har sobre detaljer i smijernsrekkverk og belysning. 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. En plan som kun delvis ble gjennomført, men som er en viktig del av fortellingen om Sandnes i tidlig etterkrigstid. (foto Kolbjørn Røstrup)



Høyland nye rådhus på Skeiane fra 1961. En av Sandnes mest velformede representanter for etterkrigs modernismen, der arkitektur og forhage med terrassert inngangsparti utgjør en helhet. Arkitekter var Gustav Helland og Endre Aarreberg.



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

STRANDSTEDET

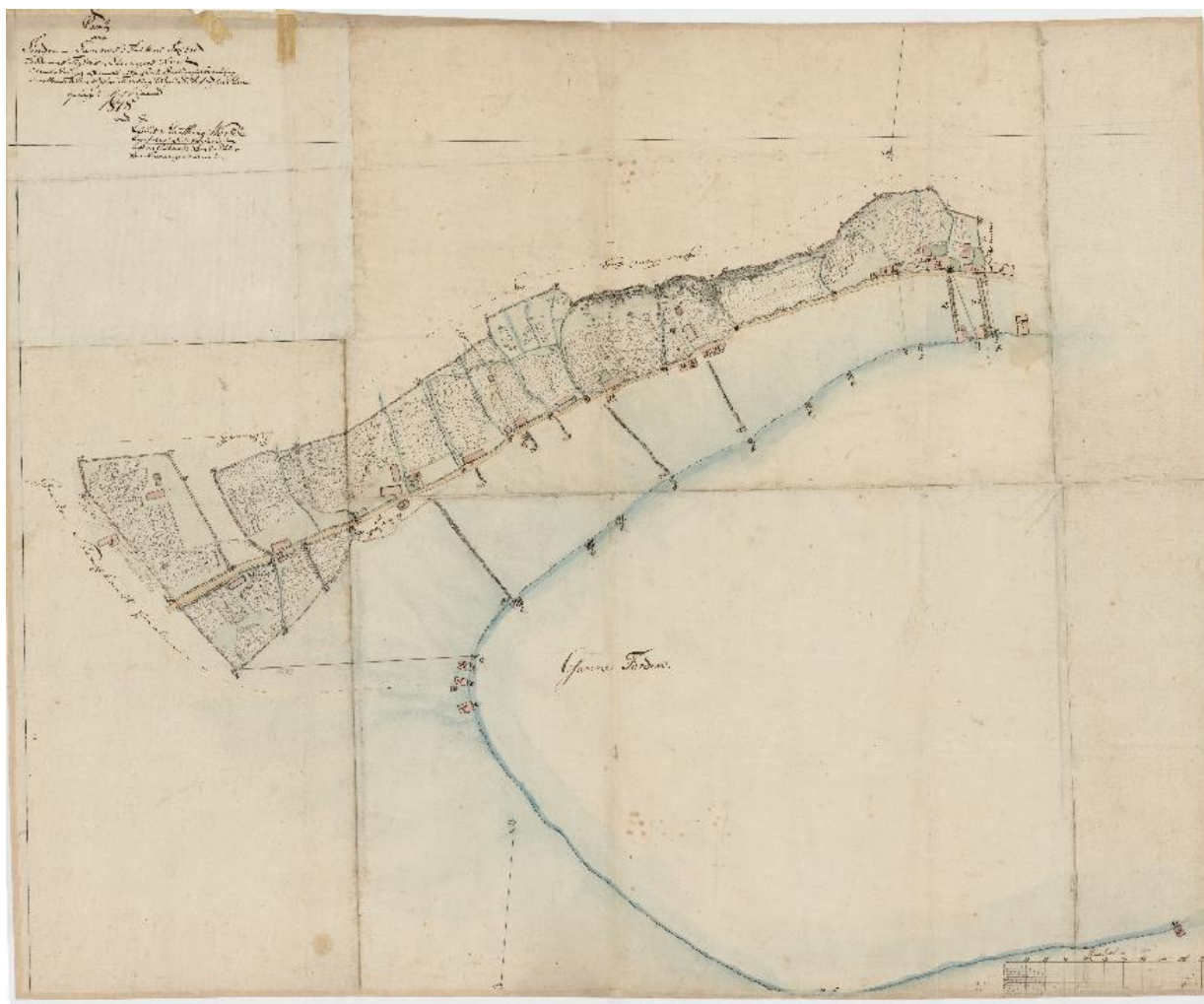
Jærens uthavn og regionens knutepunkt.

Strandstedet vokste fram langs den smale bredden på vestsida av fjorden under Trones. Strandstedet er dokumentert fra 1600-tallet. Den første husklyngen kom på Neset under Trones, der Strandgata og Langgata møtes i dag. Plassene nord for Neset hørte til Nedre Trones og ble kalt Nordre Sandnes eller Norestraen. De sør for Neset lå under Øvre Trones og ble kalt Sør Sandnes eller Sørestraen. Bebyggelsen vokste langsomt og tetnet seg først til på Norestraen der havneforholdene var best. På Sørestraen holdt småbrukene lengst stand.

De første kildene om bosetting på stranda fra 1664 forteller om åtte familier. I 1749 teller befolkningen 93, fordelt på 28 hus. Rundt 1850 er antall personer kommet opp i 450.

Det rike vårsildfisket utenfor Rogaland fra 1808 til 1870 dro veksten for alvor i gang. Tilgang på penger fra fisket fremmet modernisering av jordbruket, skapte handel, gav muligheter til å fornye husene og bygge nytt – og satse på næringsvirksomheter. I 1784 var kimen også lagt for Sandnes som industristed, med anlegget av Gamlaverket rett nord for Neset.

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



Kapt. Worsøes kart fra 1818. Kartet viser strekningen fra Gandsområdet og omtrent til Kirkegata. Fra Langgata går det pirer over grunnen ut til marbakken, kanten der fjorden ble dyp og båter kunne legge til. Se side 8 der kartet er vist digitalisert og lagt over dagens bebyggelse.



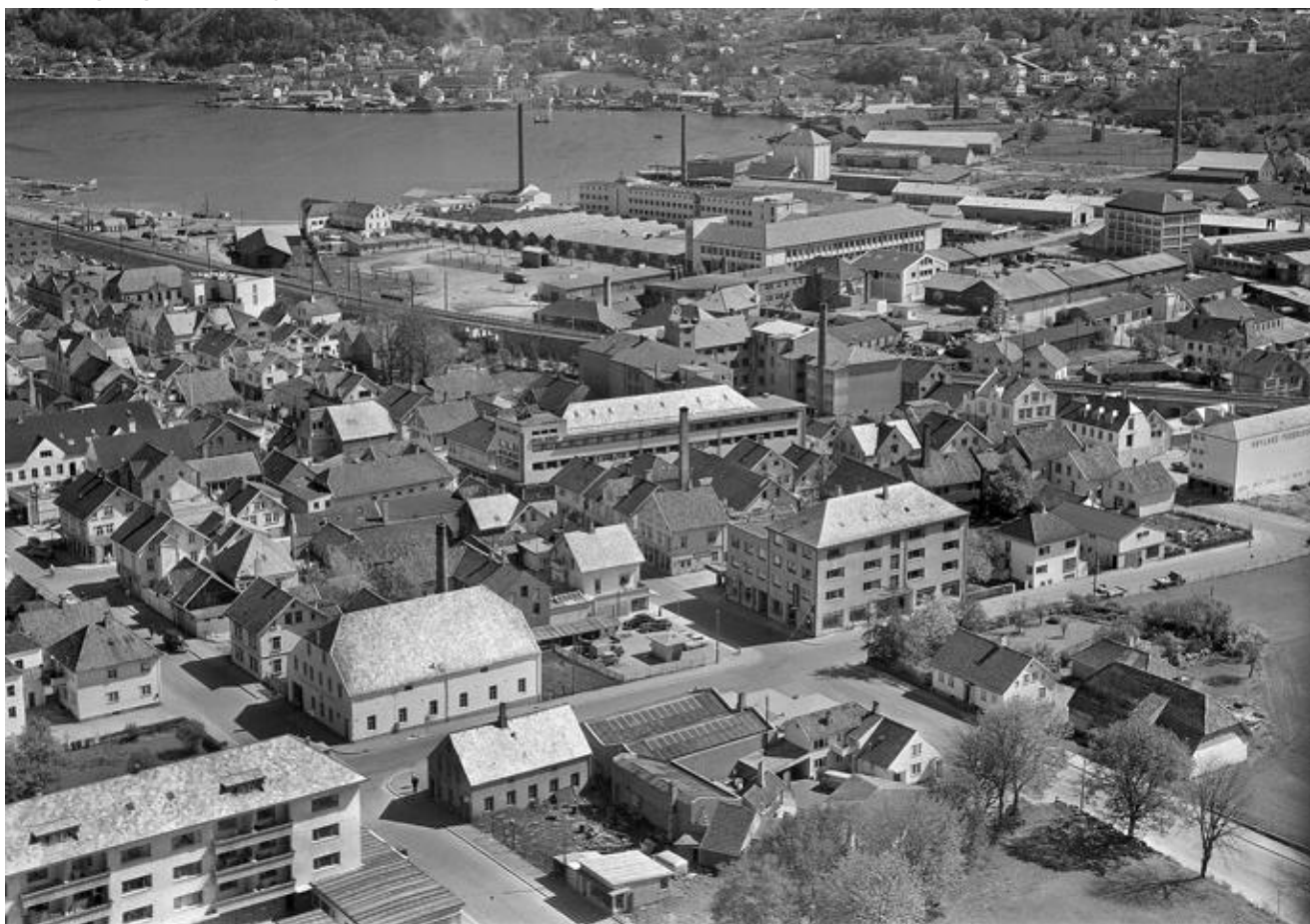
Det fredede Nygårdshuset i Langgata – det eneste bevarte hus i sentrum fra før bydannelsen. Bygd av smeden Bendik Osmundson 1835. Smia ses i bakgrunnen. Huset ble fredet i 1941. (Bildekilde «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1976.



Damskipsbrygga under omforming på 1935. Strandgata er nå 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 «Strandneset» står, i dag er alt borte. (Foto Widerøe)



Hovedtunet på Nedre Trones fotografert av Widerøe i 1954, mens det ennå var gårdsbebyggelse i klyngen. Det gamle tunområdet ligger rett ovenfor Kaien, dvs. Neset med den første «bybebyggelsen». Gamlaverket lå til venstre og Gann Potteri og Teglsverk til høyre.



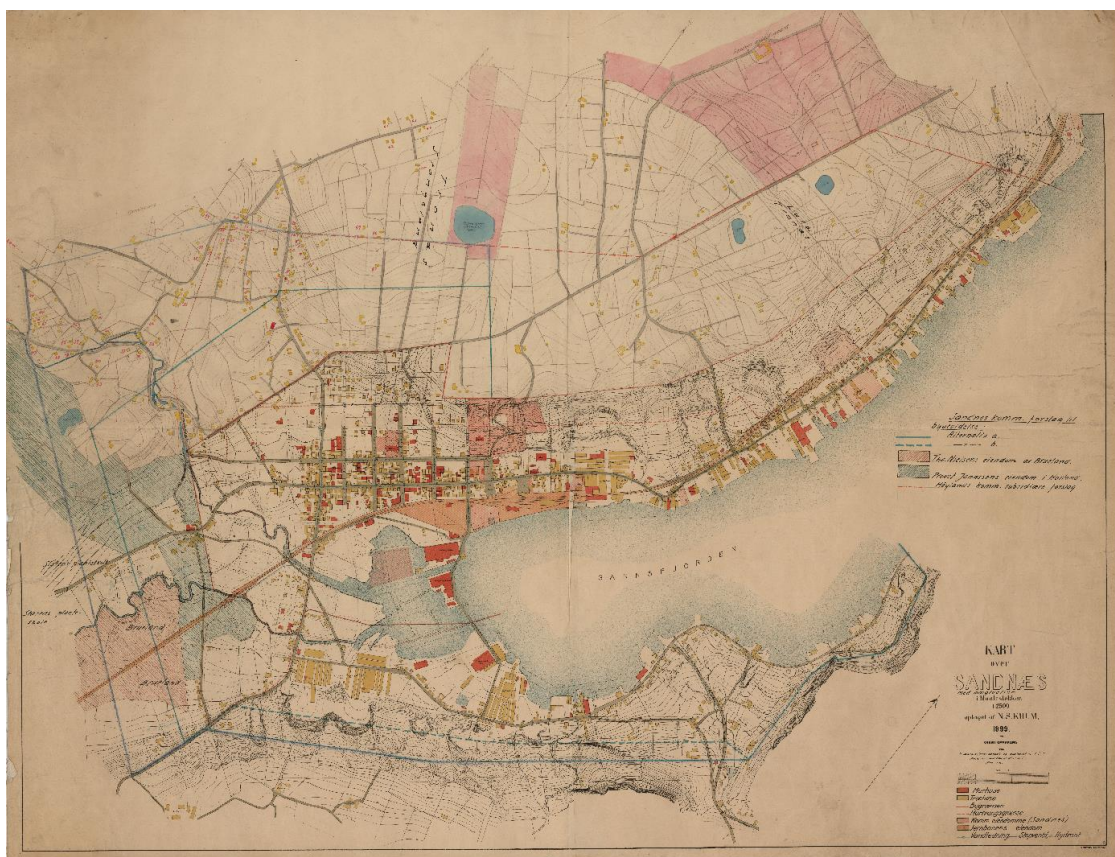
Nygård i Jærveien fotografert av Widerøe i 1957. Ruten vises over den nye høybanenen til jernbanen.

LADESTEDET - BYEN

Liberalisering av handel og håndverk ligger til grunn for byveksten.

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

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



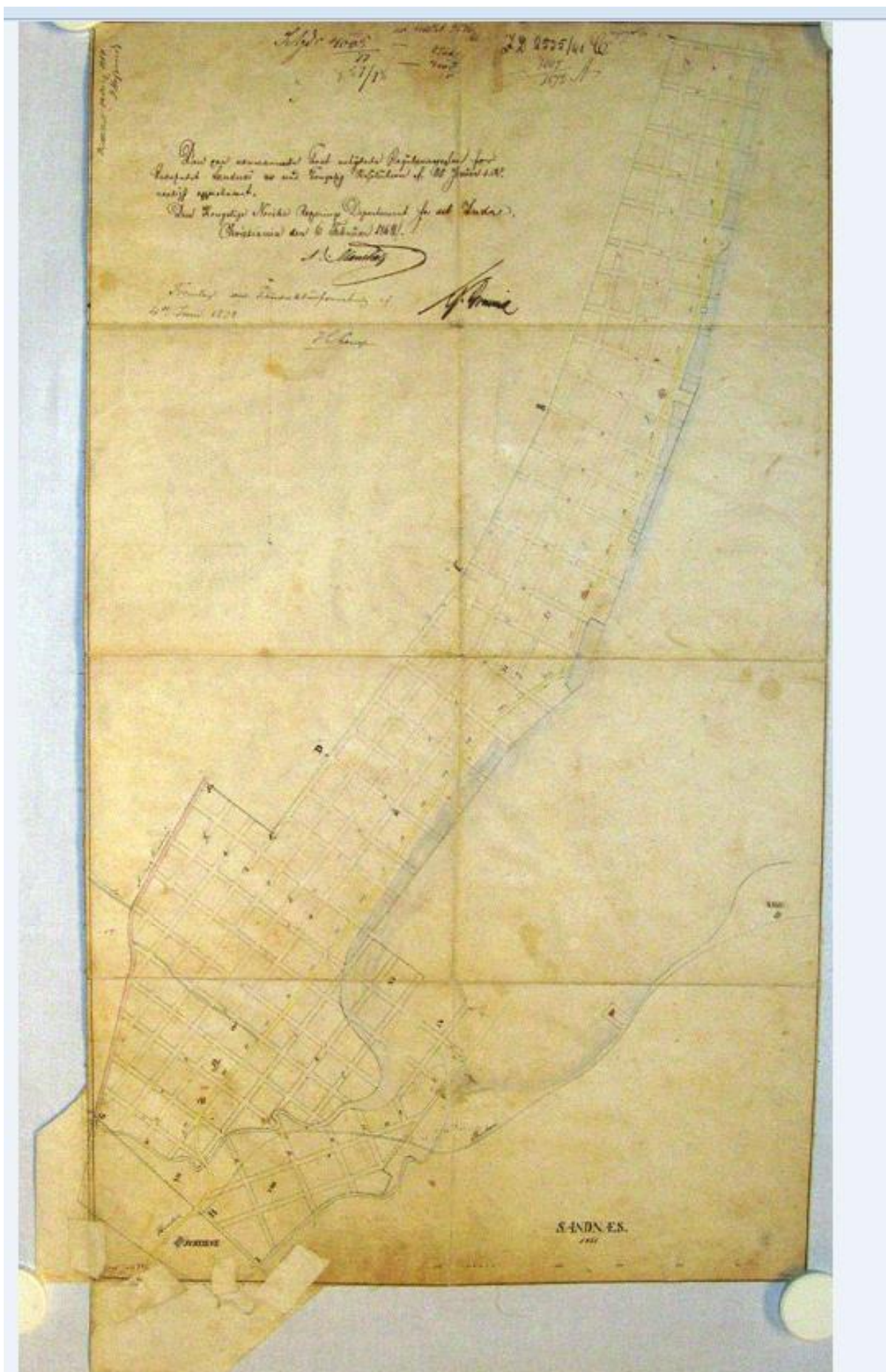
Krums kart 1913, nå påført koter og byggebelte rundt byen.

JURIDISKE FORHOLD SOM STYRER BYUTVIKLINGEN

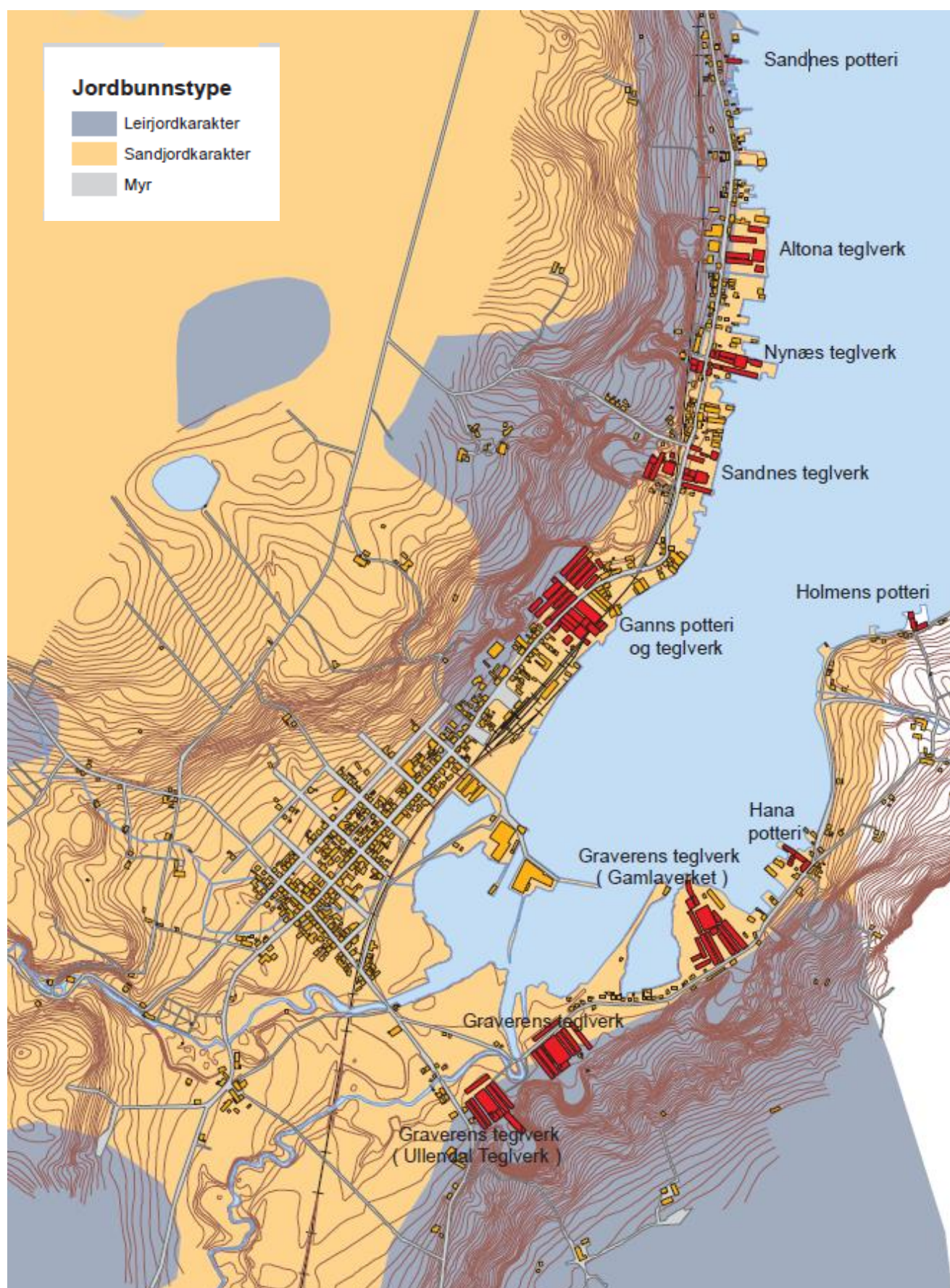
Byen utformes etter statlige bestemmelser, men forankres i en gammel vei.

Langs hovedveien i strandkanten vokste tettstedet fram, etter såkalt «selvgrodd» prinsipp.

I 1847 ble **Bygningsloven av 1845** gjort gjeldende for strandstedet. Begrunnelsen var den voksende bebyggelsen langs den etter hvert trafikkerte hovedveien. Bak bygningsloven lå de mange bybrannene og ønsket om å legge forholdene til rette for å kunne begrense omfanget av disse. Med bygningsloven fulgte regler for bebyggelsen og pålegg om byplan. De første byplanskissene ble tegnet etter tidens rutenettmønster. At bygningsloven skulle gjelde Sandnes vakte til å begynne med stor motstand, og **byplanen ble ikke formelt vedtatt før i 1859**. Da var den blitt et argument for søknad om bystatus.



Byens første reguleringsplan endelig vedtatt i 1862.



Bykjernen med omgivelser etter Krums kart 1899, utarbeidet av Sandnes kommune .



Krossen fotografert av Widerøe i 1935, sett mot nord. Ennå står Øglænds gamle forretningsgård i Krossen, men det er like før den erstattes av en mer moderne.



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

Sandnes fikk status som **ladested i 1860**, i praksis betød det fulle byrettigheter. Grensene mot Høyland ble stadfestet i 1861. Grenser, som med noen små justeringer, sto fast til kommunesammenslåingen i 1965.

Endelig byplan ble vedtatt i 1862. Den tok utgangspunkt i den eksisterende veien langs fjorden og bygde kvartalene med tverrgater og parallelle veier vinkelrett på denne. Rutenettet som framkom tok ikke hensyn til terrenget og var vidløftig, med 218 kvartaler – senere redusert til 64. Bygningsloven fra 1845 gav strenge føringer for kvartalsstørrelse, gatebredder, bakgårder med åpne rom inne i kvartalet, byggelinjer og utformingen av bebyggelsen. Mest synlig i gatebildet var at ingen trehus kunne være mer enn to etasjer høye, forbud mot utstikkende trapper og karnapper, og gatehjørnene måtte avskjæres. Arealene rundt et kvartal måtte være åpne, enten ved gater eller ubebygde område.

Etter loven av 1845 skulle bygningsloven også gjelde et mindre belte rundt byen. Dette elementet ble forsterket ved senere tillegg til loven.

Hovedgrepene for bykjernen i Sandnes ble lagt med bygningsloven fra 1845 og kun justert med senere utgaver av bygningsloven, og da jernbanen ble lagt gjennom byen på 1870-tallet. Med unntak for lengst sør, ved kryssingen av Gjesdalveien, brøt jernbanen relativt lite med byens rutenett, bl.a. ved at stasjonen ble lagt på fyllinger i strandkanten. Jernbanen forsterket byens langstrakte karakter. I 1881 kom det en justert plan for Vågen. Men kvartalsplan eller ikke, de første 20 årene ble nesten ingen nye gater tatt i bruk.

Ny bygningslov fra 1896 krevde at alt byareal skulle reguleres, i tillegg til et såkalt byggebelte rundt byen på 200 m. Det ble tegnet kart (Krumms kart fra 1899). Byggebeltet vises på kartet, men fikk i liten grad praktisk anvendelse. Ifølge loven skulle det anlegges offentlige plasser.

Bybrannen 1897 la fire kvartaler i Langgata, mellom Kirkegata og Olav Kyrres gate, øde. Etter bygningsloven fra 1896 kunne brente områder reguleres på ny, og ved gjenoppbygging ble gatebredden utvidet med 1 m. De brente kvartalene ble bygd opp igjen i løpet av få år. Bygningsloven fra 1896 krevde brannmur mellom tettbygde hus eller avstand på 5 m.

I 1904 kom loven om murtvang. Det ble forbudt å bygge trehus i norske byer. I Sandnes ble det tegnet en murtvanggrense som var noe snevrere enn bygrensen. Men det meste av trebyen i sentrum var bygd ut før den fikk virke. Enkelte tregårder skal ha blitt reist rett før loven trådte i kraft for å omgå den. Mest synlige spor satt loven utenfor murbeltet. Etter 1904 ble det en konsentrert byggevirkosomhet i villakvartalene vest for byen og i forstadsbebyggelsen langs innfartsveiene. Utenfor murbeltet måtte man bygge med 5 m avstand mellom husene, noe som fremmet villabebyggelsen, sammen med tidens byplanideer om hagebyer. Innen murtvangbeltet ble omfattende ombygging av trehus også ulovlig, noe som kan ha virket konserverende – en stund i alle fall! I byen ble det reist enkelte murbygg spredt mellom trehusene. For murhus var tillatt høyde for boliger fire etasjer.



Jernbanestasjonen med stasjonsparken, bak til venstre Sandnes Sparebank (Nasjonalbibliotekets fotoarkiv).

I byplansammenheng betød **bygningsloven av 1924** særlig to ting. Det skjematiske rutenettidalet, samsvarte ikke med moderne byplantanker og ble oppgitt. Det var ingen nye klare krav til byform, men det skulle tas hensyn til terreng og beliggenhet. Framme i tiden var både hagebytanken og idealer om gamle selvgrodde byer. Byplanens innhold omhandlet flere samfunnsaspekter og åpnet for soneinndeling etter funksjon. Loven om murtvang ble opprettholdt, samt begrensningene for trehusene mht. etasjer, brannmurer og avstand. Loven skulle tilfredsstillende rimelige skjønnhetshensyn.

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

Fra 1880-tallet fikk kommunen hånd om flere **eiendommer til allmenne formål**, i 1882 kirke og kirkepark og gravlund, i 1885 Nordre sjøallmenning på Neset og noe senere Søndre Sjøallmenning i Vågen (Vågsalmenningen). Begge steder ble det bygd steinkaiar i 1890-årene. I nord kom dampskipsbrygge. I 1889 kjøpte kommunen et av de siste gårdsbruka nord i Langgata (Ole Anfindsens), der tunet lå ved den gamle brannstasjonen og eiendommen strakte seg fra sjøen opp til Trones. Her kom sykehus, offentlig bad og park. Den siste byparken i sentrumskvartalene var Jonas Øglænds plass, gitt i gave av Øglænd i 1939 og opparbeidet i 1945.

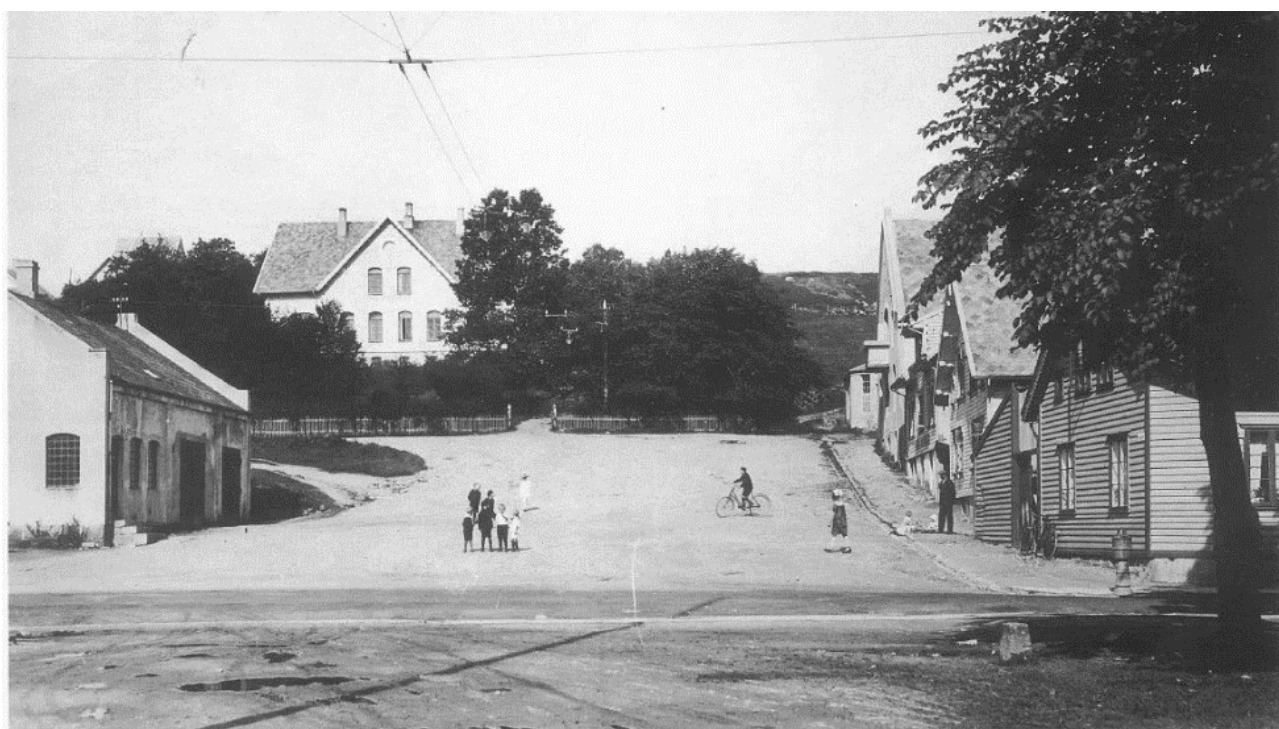


Krums kart 1900 har flere offentlige plasser tegnet inn. Jernbanestasjonene hadde park som «fast følge». Trolig er jernbaneparken fra 1878 den første offentlige parken i Sandnes. Torvet ligger i enden av en gammel vei ned fra Trones. Torvbryggen er et resultat av utfyllingen i Vågen som kom med jernbanen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

Til venstre utsnitt av jernbanekart fra 1879.



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



Torvet fotografert rundt 1920, med den gamle brannstasjonen, Sandnes sykehus med park og øverst til høyre Frelsesarmeens forsamlingshus og så vidt synlig Folkebadet, Sandnes' offentlige bad, begge fra 1913. Sykehuset ble bygd i 1914 i Samlagshagen, gitt i gave av Sandnes Samlag. Tomten er skrevet inn i matrikkelen som park i 1912. Sykehuset ble bygd om på 1940-tallet, men parken eksisterer i utvidet form. Bøketrærne skal være de eldste i Sandnes. (Foto Ludvigsen ca. 1924.)

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



Villastrøket med Nygårdsmarka, ca. 1924, Foto Ludvig Ludvigsen.



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



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



Sykkelfabrikken til Jonas Øglænd med litt av Øglænds plass til venstre i bildet. Plassen ble gitt i gave til byen av Øglænd i 1939, men opparbeidet til park først i 1945. Foto Widerøe 1950-tallet.

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

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

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

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



Vågen fotografert av Widerøe under byjubileet i 1935. Da ble deler av Fjerå til fast grunn med ny festplass, senere nytt bytorp. Vågsgate ble opparbeidet og tilplantet. Her kom sener Ruten.

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

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

Vågen-området ble et tilnærmet rent industriområde, med industriformålet stadfestet i reguleringsplanen fra 1952. Området var blitt mer avgrenset fra sentrum med høybanen. Men utviklingen etter 1960 med bilismen og rutebusstrafikken førte likevel til at Vågen fikk nye servicefunksjoner. I 1960 ble rutebilstasjonen Ruten lagt hit, og på grunn av trafikkforholdene ble også Torget flyttet til samme område.

Et nytt tidsskille i Vågens historie kom med avindustrialiseringen på 1980-tallet. I 1986 var Sandnes Ullvares nybygg på Foss Eikeland ferdig og Sykkelfabrikken til Øglænd hadde samlet sin produksjon på Kvål i 1972. Konfeksjonsindustrien til Øglænd holdt stand lengst.

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

Med tungvektene i sandnesindustrien ute, var **Vågen blitt det etterlengtede utviklingsområdet.**

Forestående havneendringer, der Sandnes havn ble flyttet til Lura (2015), forsterket muligheten for å åpne byen mot fjorden. Et anlegg på østsiden hadde alt vist vei, Sjur Svaboes Hanabryggene med Forskningscenteret Norsk Biotech A/S stod ferdig med første byggetrinn i 1985. Et byggeprosjekt prisbelønnet på grunn av sitt helhetlige grep med forankring i norsk kysttradisjon og høye arkitektoniske kvalitet.

I 1985 ble «Plan- og bygningsloven» innført. Med den ble det lagt større vekt på planlegging og flere samfunnshensyn kom med – sosial, kulturell og estetisk utvikling ble trukket inn.

1985 ble **Vågenutvalget** og **Øst-vest gruppen**, med representanter for myndigheter og grunneiere, opprettet for å vurdere mulighetene for å styrke bystruktur og sammenheng på begge sider av jernbanen. I 1986 ble det utlyst Arkitektkonkurranse der hovedformålet var å få ideer til transformasjon av det sjønære området på



østsiden av jernbanen og at det skulle representere en naturlig utvidelse av sentrum mot øst. Kultur ble trukket inn som ledd i byutviklingen og arkitektkonkurransen forutsatte kulturhus i Vågen.

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

Vinnerutkastet fra arkitektkonkurransen i 1985

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

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



Kaien, Normanns Kunstforlag, Nasjonalbibliotekets bildearkiv.

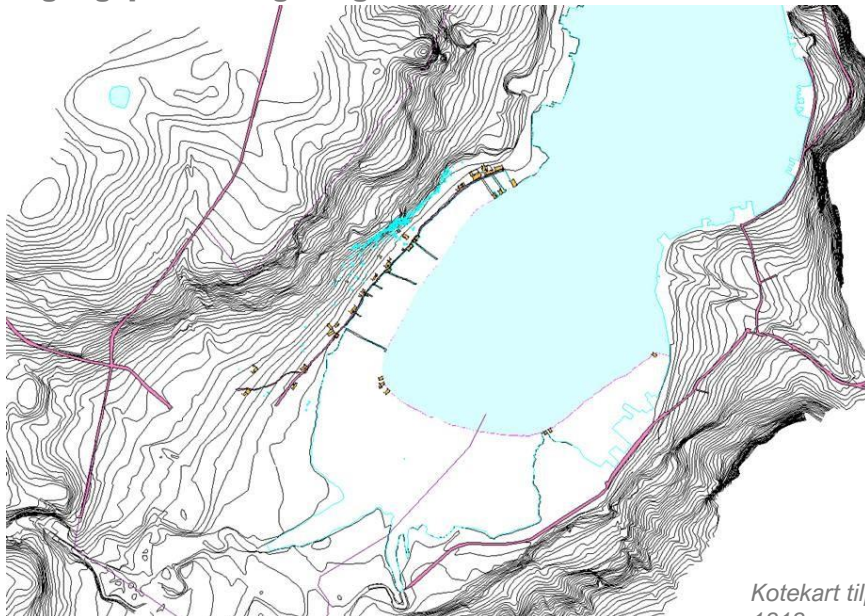


Torget under Kong Olav og prinsesse Astrids besøk i 1958. (Fotograf Kollbjørn Rostrup).

SJØFRONTEN

I strandkanten vokste byen fram. Sjøen var en forutsetning og sjøfronten har hele tiden spilt en sentral rolle. Mange virksomheter har vært lokalisert til strandsonen også utenom det som har med Endringene har vært store og er en viktig del av fortellingen om Sandnes.

Utgangspunktet – geologien



Kotekart tilpasset kaptein Worses kart fra 1818.

I begynnelsen var Fjerå – et stort elvedelta innerst i fjordbunnen, med sandbanker lagt opp av de viktigste vassdragene Oalsbekken, Stangleandsåna, Storåna, og innerst i Vågen skillebekken Austrått-Hana. Opprinnelig avgrenset i vest og særlig i øst av bratte leirbakker, i bakkant av elvedalen mot Ganddal og i forkant av marbakken, der fjordbunnen brått blir dypere. To høyderytter skyter ut på hver side av fjorden, avgrenser Fjerås utstrekning på sidene og skaper et indre fjordbasseng.

Et landskap i utgangspunkt basert på store, årvisse skiftninger. Et landskap som har gjennomgått ekstreme menneskeskapte endringer siden det første gang ble kartlagt 1818, med en konsentrasjon midt på 1900-tallet. Like skiftende som landskapets fysiske endringer har vært, er menneskenes syn på bruk, nytte og verdi – på hvilke verdier som vektlegges.

Utover fjordens vestside er landskapets hovedtrekk en brattere ås over en smal brem langs stranda, Norestraen.

Gårdene

Sjøen var en viktig ressurs for gårdene med sjølinje – Trones, Stangeland, Skeiane, Austrått, Hana. Viktig for fiske og ferdsel, Skeiane sikret seg en del av stranda i Fjerå da bruket ble skilt ut fra Austrått 1700. Ved flo sjø kunne man benytte båt langt inn mot Skeiane. For Skeiane og Stangeland var Fjerå eneste alternative strandlinje. Trones og Hana hadde mange muligheter – og de beste naturlige havneforholdene lengst inn i fjorden – på Holmen og Neset. Her var det fergeforbindelse. Høylandsgårder uten strandlinje kunne gjøre avtale om båt plass. Fredriksborg Vatne hadde rett til båt plass og naust/sjøhus på Hanas strand ifølge et skjøte fra 1850.

Strandstedet - Neset

De eldste landeveiene fra Stavanger fulgte strandlinja. Framme ved Neset var det videre valget om man skulle østover, mellom ferge til Hana eller omveien om Brualand eller over Fjerå ved fjære sjø.

Strandstedet vokste fram langs den smale bredden på vestsida av fjorden under Trones, etter hvert med en konsentrasjon av bebyggelse på Neset. Her kom det første tette miljø med sjøhus. Fra 1730-tallet er det kjent at Jærbønder og stavangerborgere har boder/sjøhus på Neset.

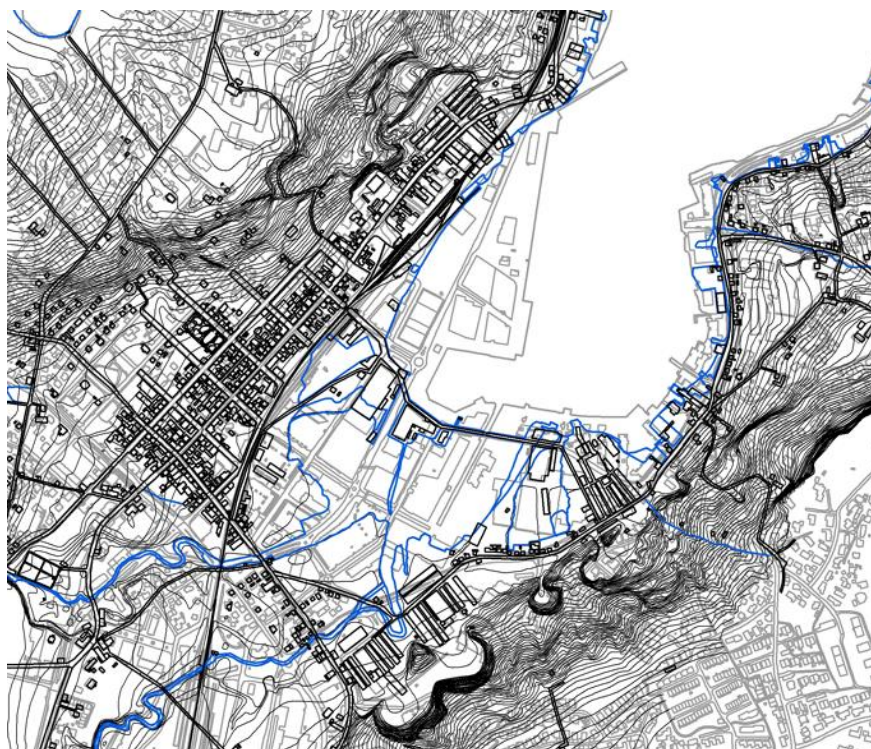
Utfyllingen av Fjerå

Utbyggingen av Fjerå begynte med **pirene**. For å komme å komme fra tørt land ut til marbakken der det var dyp nok sjø for båter av en viss størrelse ble det bygd lange steinrader, de lengste var over 200 m. Worsøes kart fra 1818, som viser strekningen fra Neset til skillet mellom Trones og Stangeland inne i Vågen har påtegnet fem slike piler. På 1830-40 tallet skal det ha vært 9 brygger fra Nynæs og sørover.

Da forløperen for Graverens teglverk i 1852 slo seg til ved leirbakkene innerst i fjordbunnen bygde de etter noen år også en lang pir ut til marbakken. Den vokste gradvis i størrelse. Fyllstoff skal ha vært morenemasse skyflet til side for å komme til leirbanene og brekkasje fra teglverket. En 120 år lang industriell bruk og



Utsnitt av rektangelkart fra 1888.



Situasjonen 1920 lagt over dagens kart.

omforming av Fjerå- var i gang. Alt i 1860 kom neste teglverk med ny pir som ble til en utfylling

Da ullvareindustrien med Kamgarn og Ullvaren slo seg til her rundt 1890 var det like gjerne helt ute ved marbakken. Nærhet til havn og jernbanen var avgjørende for lokaliseringen. Først kom vei inn til Jernbanestasjonen. Da denne fikk forbindelse til Hana i 1905 ble dette en havne- og industrigate. I dag har Havnegata det eneste sammenhengende miljøet som dokumenterer kjerneindustriivirkomhetene rundt 1900 og havnebebyggelse fra før 1940.

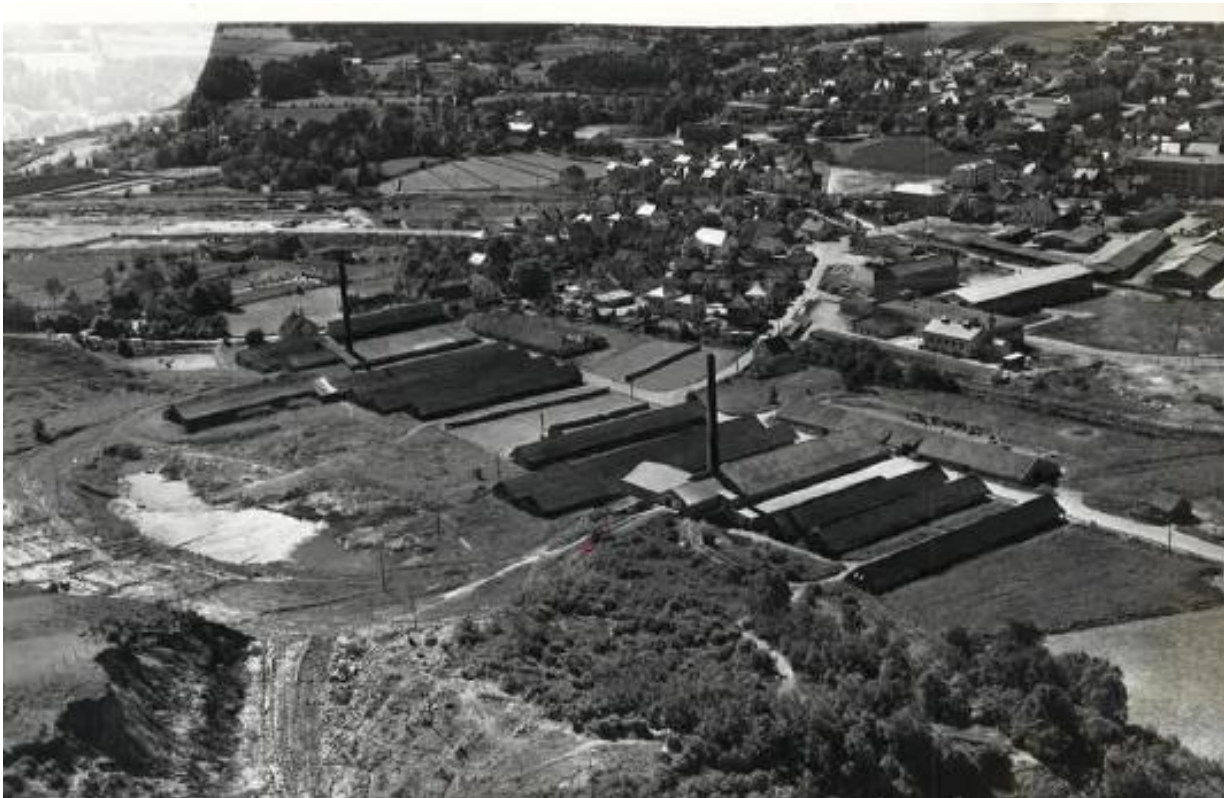
Et viktig skritt mot fast bygrunn i Fjerå ble tatt i 1935 da bukta sørvest for Ullvaren ble fylt ut som festplass til jubileet og senere la grunn for rutebilstasjonen Ruten og nytt bytorg.

Det var først på 1960-70-tallet, med Øglænds flytting ut av bykjernen og bygging av store arealkrevende fabrikker og lagerhus for sykkel og konfeksjon, at hele Fjerå ble til et kompakt byområde.

Stangelandsåna var lagt i kulvert i 1965, siste rest av Storåna først i 1975.



Vågen fotografert av Widerøe i 1935. Korssen Havemølles silo, Sandnes Kamgarn og Sandnes Ullvare i forgrunnen. Ennå er mye av elvedeltaet Fjerå bak bevart, med Storåna til venstre og Stangelandsåna til høyre – nå i kanal langs Ullvaren, i dag Elvegata. (Foto Sandnes kommune)



Gravaren Verk nr. 2 og 3 med sine karakteristiske blokker, tørkehus, og ovnshus med piper. (Foto Widerøe 1950-tallet, Sandnes kommune.)

Jernbane- og dampskipsbrygge

Sandnes ble eget havnedistrikt i 1875. Det strakk seg fra ladestedets nordre grense ved Somaneset og tok med seg Høylands strandlinje utover østsida av fjordbunnen til Laberget. En viktig oppgave ble å gi byen bedre havn med skikkelig kai som hadde dybde til større skip og med forbindelse til jernbanestasjonen. Valget av rød linje for jernbanen i 1878 som ble avgjørende for utviklingen av Sandnes havneområde. Nærhet til god havn og havnespor ble et krav fra jernbane. Anlegget av jernbane krevde store utfyllinger.

Jernbanestasjonen og det gamle havnemiljøet på Neset ble utgangspunkt for havneutbyggingen i Sandnes. I 1885 kom Nordre sjøallmenning nord for Neset, i 1890 en steinmurt dampskipsbrygge og noe senere Søndre Sjøallmenning eller Vågsallmenningen. I 1930-årene ble kaiområdet ved den gamle dampskipskaia på Neset bygd om til moderne kai med pir og kraner, og jernbanen fikk endelig havnespor. Det gamle sjøhusmiljøet ble revet. Som knutepunkt for allmenn ferdsel mistet kaien betydning etter hvert som bilene og bussene tok over, og rutebåtene ble færre. Spesielt etter at nattrutens anløp (til Bergen) opphørte.



Kaien fotografert av Widereø i 1950.

Hanabryggene

Forskningssenteret Norsk Biotech A/S stod ferdig med første byggetrinn i 1985. Et byggeprosjekt prisbelønnet på grunn av sitt helhetlige grep med forankring i norsk kysttradisjon og høye arkitektoniske kvalitet. Innledet revitaliseringen av det indre fjordbassenget.

Arkitektkonkurranse om Vågen

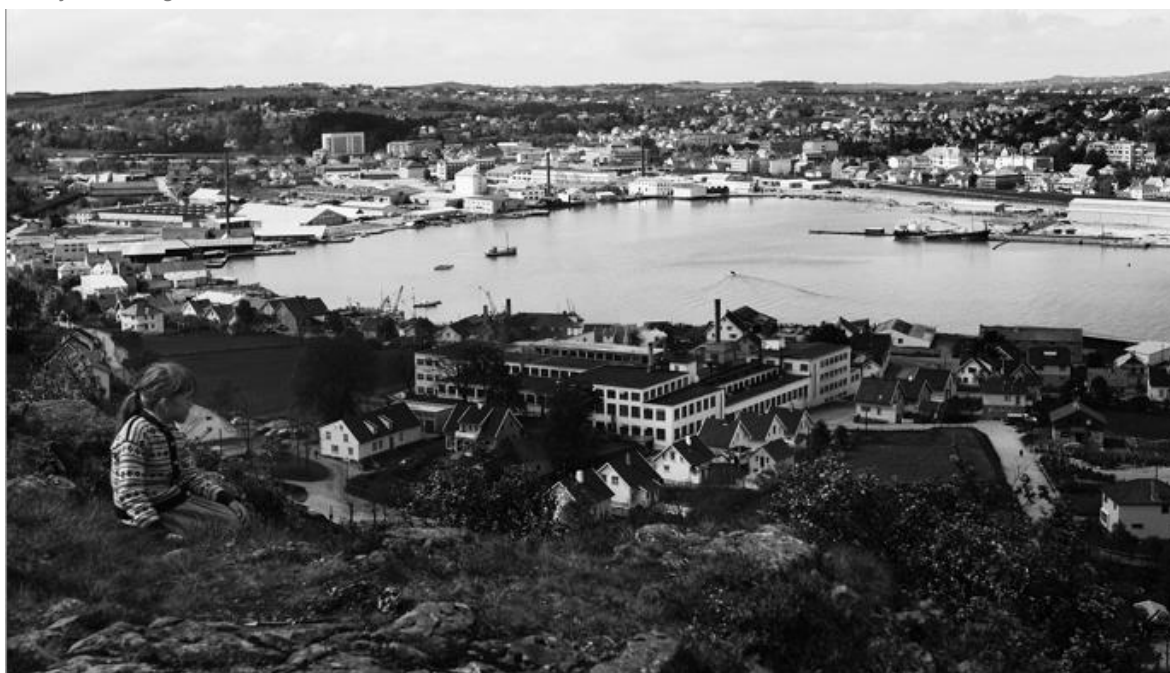
Arkitektkonkurransen 1986 som definerte området som et nytt sentrumsområde med vekt på kultur og sjø. Nytt kulturhus, gjestehavn, stenging av Havnegata for gjennomgangstrafikk, etablering av store utdanningsinstitusjoner, er noen resultater av forslagene som kom fram. Like ens bevaring av deler av havnegatas industrimiljø og reetablering av Storåna.

Havneutbygging i fjordbassenget

Kaiområdet ble siden stadig utvidet sørover, men det er på slutten av 1950-tallet at den store havneutbyggingen i Sandnes begynner. Den gir i løpet av 1960-tallet et nytt landareal til 350 meter lang sammenhengende kailinje fra jernbanekaien til vågsbunnen. Et stort arbeid som firmaet AS Betong utførte. Her kom det på 1980-tallet også en gjestehavn. Fra å være et rent nærings- og industriområde er Sandnes havn fra 1960-årene i dag i ferd med å trekkes inn i byen som et nytt sentrumsområde, et sentralt sted med byen nye rådhus. Havnefunksjonene er flyttet til ny stor havneterminal på Somaneset.



Kailinjen fra Vågen i 1935. foto Widerøe, Sandnes kommune.



Havnebassenget innerst i Gandsfjorden med Sandnes havn byg ut til høyre. Foto Kolbjørn Rostrup, trolig fra 1970-tallet.

NB!-REGISTERET

NB!-registeret er Riksantikvarens database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse.

Registeret omfatter 75 byer der sporene etter 1000 års byhistorie er kartfestet. De historiske byene og tettstedene opplever nå et omfattende utviklingspress som følge av den sterke urbaniseringen som preger dagens samfunnsutvikling. NB!-registeret angir områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Det innebærer ikke formelt vern at et kulturmiljø er med i NB!-registeret, men det gir et grunnlag for angivelse av nye hensynsoner iht. plan- og bygningsloven. Områdene kan også gi grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner. Det kan heller ikke utelukkes at noen NB!-områder bør fredes eller at det finnes objekter i disse som på sikt kan vise seg å måtte sikres etter kulturminneloven.

(Riksantikvaren om NB-registeret.

<http://riksantikvaren.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=43a25b7d4d474f36ade60f9a69e620f0>.)

Sandnes har to områder med i NB-registeret, delområdene **Langgata** og **Norestraen**. De representerer to stadier i byutviklingen, den selvgrodde byen ved veien langs stranda i nord og den planlagte kvartalsbyen fra tida etter bydannelsen i 1860 i sør.

Delområdet Langgata strekker seg fra Krossen til Torget i nord. Området får med seg noen av de viktige offentlige bygningene rundt Torvet, men mangler sentrale hus som Sandnes Sparebank (1895) og Folkeskolen (1899) – og selve Torget. Dette og er viktige kulturminner for bystruktur og fellesskapets historie. De står i nær sammenheng med sentrumskvartalene kulturmiljøet «Kvartalsbyens sentrum». Riksantikvaren er oppmerksom på denne mangelen og vil rette dette opp ved neste revisjon.



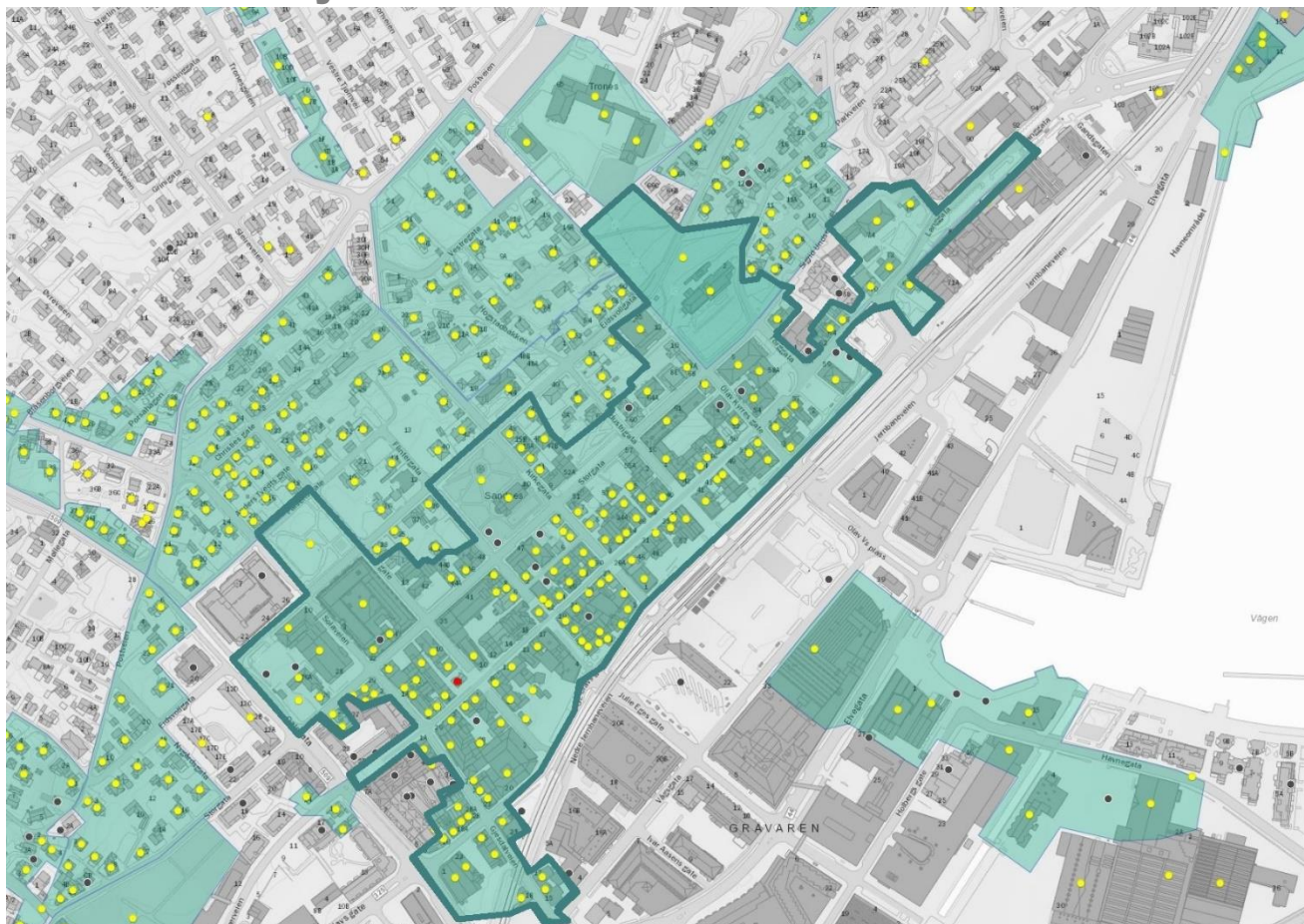
Utsnitt fra Registeret. NB!-området er skravert. Sorte punkter er tapte kulturminner siden tidligere verneplaner. Gule er kulturminner med verdi.

OVERSIKT OVER KULTURMILJØ I SANDNES SENTRUM

Her følger beskrivelse av de enkelte kulturmiljøene i sentrum. Beskrivelse av de enkelte kulturminnene finnes i kommunens kulturminneregister, hvor de også kan være mer utfyllende. <http://tiny.cc/9j8lnz>

Til kartene: Sorte punkter er tapte kulturminner siden forrige verneplan. Gule er kulturminner med verdi.

1001 Kvartalsbyens sentrum



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

Bebyggelse fra «før byen» kan telles på en hånd. Fra det gamle senteret ved Neset er ingenting bevart. Det fredete Nygårdshuset i Langgata 8 er i en klasse for seg ved å fullt ut representere byggeskikken fra før bydannelsen. Jærveien 17 og 20 er rester etter to gamle gårdsbruk som ble innlemmet i byen i 1860, der bolighusene i dag ligger som en port inn til Langgata. Men det finnes fragmenter etter byjordbruk inne i kvartalene, i kombinasjon med vognmannsbedrifter, mest tydelig i Kirkegata 8, men også i Langgata 24 og Erling Skjalgssons gate 3.

Kvartalene karakteriseres av hus bygd for bolig og erverv, i tett samspill med hus for ulike funksjoner og virksomheter. Samlet gis et variert bilde av handel og industri som byens viktigste næringsveier. Etterhvert tar næringslivet mer og mer over sentrumskvartalene, mens mer av boligene flytter ut til villakvartalene bak byen. Sentralt i det byhistoriske bilde er firmaet Jonas Øglænd ulike hus som dokumenterer stadier i en typisk næringsutvikling fra verksted til landsledende storindustri.

Mens Strandgata representerer den langsomme, selvgrodde byen, er det rutenettplanen og det at mye av utbyggingen skjedde raskt, som gir rammen om det historiske bybildet i kvartalsbyen. Det er tregårdene fra sveitserstilperioden som i dimensjoner og detaljer definerer byens hovedkarakter.

Men med trebyen som bakgrunn har byen mange spor etter byfornyelse og nye virksomheter fra senere perioder. Og de beste og mest tidstypiske eksemplene er viktige innslag som gir variasjon og tidsdybde til bygningsmiljøet.

Historiske begivenheter som bybrannen i 1897, murtvengen fra 1904 og omlegging av jernbanen til høybane i 1950-årene – med nye byplanideal, er milepeler kan leses i bybildet og styrker den historiske fortellingen.

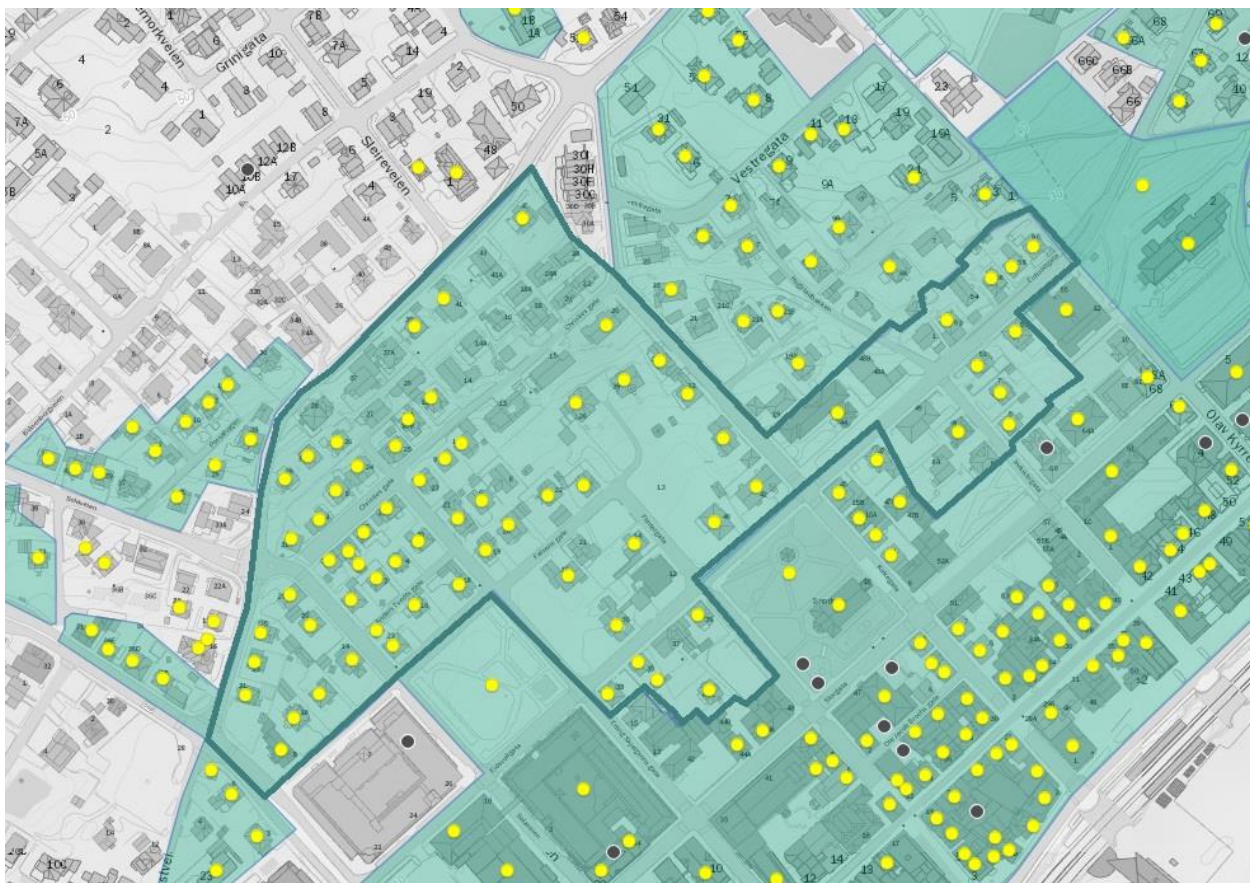
Tross skiftene planideal og innslag av tung byfornyelse, er kvartalsbyens historiske opphav godt leselig. Området fremstår som helhetlig og viser tidsdybden i utviklingen, men er også preget av en del endringer og «moderniseringer» av eldre bebyggelse, særlig fra 1960- og 70 tallet, som har gjort historien vanskelig å lese. I senere år har flere blitt oppgradert, blant annet gjennom tilbakeføring av fasader til tidligere dokumentert utseende og tradisjonell fargesetting, initiert av Sandnesmodellen og Raugstadkvartalet på 1990-tallet..

Området er i dag under utbyggingspress med ønske om høyere utnyttelse også inne i kvartalene. De opprinnelig, pålagte åpne gårdsrommene er i ferd med å tettes. Åpne gårdsrom var et viktig element i kvartalsbyens struktur. Det er også her mye av næringslivet utspant seg. De resterende gårdsrom og smau forteller næringshistorie og er viktige for forståelsen av byens tidligere indre liv og sammenhenger, hvordan byen fungerte.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Kvartalsstrukturen knyttet til bydannelsen i 1860.
- Den visuelle sammenhengen mellom de historiske fasadene i «Den lange gata» med tiliggende kvartaler.
- Krossen, veikrysset der Langgata og Jærveien møtte innfartsveiene Solaveien og Gjesdalveien, og handelsbyen oppstod. Ses i sammenheng med den gjenværende historiske bebyggelsen langs innfartsårene.
- Det gamle offentlige Sandnes ved Torget, med bygninger for kommuneadministrasjon, skoler, bank, meieri og foreninger. Viktig som Langgatas nordlige tyngdepunkt.
- Siktlinjer i tverr gatene, inkludert hensyn til siktlinjer i undergangene som knytter kvartalsbyen til Vågen.
- Gjenværende gårdsrom, smau og bakgårdbebyggelse, viktige miljøer som forteller om virksomheter i den gamle byen.
- Høybanens karakter og detaljer fra 1950-tallet, med skiferkledning, jernrekkverk og underganger. Gir tidskoloritt til en betydningsfull epoke i byutviklingen.
- Parkene og de gamle trærne – byens historiske fellesarealer.

1002 Villakvartalene bak sentrum



«Villakvartalene bak sentrum» omfatter de kvartalene som ligger i umiddelbar kontakt med sentrum i kvartalsbyen. Her var terrenget slik at kvartalene sømløst kunne vokse utover etter planen. Den første og største utbyggingen kom rett etter 1910 på det flattere beltet rett utenfor murgrensa.

I hovedsak er det enklere sveitserstilhus med små hager, men med unntak som villaene til Øglænd-familien i Falsens gate, med herskapelige hus og parklignende hager. Vanlige bolighus fra denne perioden følger som oftest mønsteret til «sandneskassehuset», med eller uten arkoppbygg på den ene siden av taket.

De fleste eiendommene ser ut til å være parsellert ut etter hvert, men noen områder skiller seg ut med karakter av feltutbygging. Kommunen kjøpte en større parsell fra Nygård i 1918, opp mot der Solaveien krysset Postveien. Her var Sandnes kommune selv byggherre for et lite felt på fem vertikaldelte tomannsboliger kalt «Kommunehusa», tegnet av ark. Helland og Wilhelmsen. Dette var i den sosiale boligbyggingens "glansperiode", og dette er det mest utpregede eksempelet i Sandnes for hagebytanken. (Det finnes også et lite felt på Altona.) Nærmere Postveien, på det samme kommunale eiendommen, kom det også bebyggelse med et tilnærmet feltpreg. Eiendommene ble skilt ut enkeltvis omtrent samtidig med Kommunehusa. Mens de arkitekttegnede Kommunehusa er preget av hagebystilens nyklassisisme og jugendstil, er det her enkle, tradisjonelle sandneskassehus i sveitserstil, med hovedfasaden i gavlfeltet vendt mot byen.

Samtidig med at Kommunehusa og feltet mot Postveien ble bygd, reiste velhavende sandnesfolk store arkitekttegnede villaer i jugendstil og nyklassisisme i området nord for Kirkegata, rundt Hogstadbakken (se kulturmiljø 1003).

Kvartalene mellom Storgata og Eidsvollgata ligger i en overgangssone mellom byen og villastrøket. Her er en blanding av tettbygde trehusgårder, næringsbygg og villaer.

Det tok tid før alle villakvartalene var bygd ut. Flyfotoet fra 1937 viser ennå åpne felt og mindre lommer. Derfor viser «Villakvartalenet bak sentrum» som helhet byggeskikk og stilarter fra hele første halvdel av 1900-tallet, i tillegg til spredte gode eksempler fra senere perioder. Flere kjente arkitekter er representert fra de ulike periodene. Her finnes også tidstypiske hager med eldre beplantning og tilknytting til kjente

planteskoler. Meste markante er Øglænd-familiens anlegg i Falsens gate og Eidsvollgata. Hagene, med eldre innhegninger og porter, er selvfølgelig en særlig viktig dimensjon i villastrøkets karakter. Andre viktige aspekter ved miljøet «Villakvartalene bak byen» er nærheten og kontrasten til byen, kvartalsstrukturen som gir miljøet en enhetlig ramme og binder de to delene sammen og tidspreget i bebyggelsen som gjør utbyggingsfasene i første halvdel av 1900-tallet lesbare.

Av dette kulturmiljøet inngår kun kvartalene nærmest byen i planområdet «Sentrum», dvs. de som i 1904 falt inn under murtvangen. Villakvartalene må likevel ses som en enhet.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Kvartalsstrukturen i volum og skala, som gir miljøet en helhetlig historisk ramme og binder villastrøket sammen med bykvartalene.
- Hager, vegetasjon, byggelinjer, gjerder og porter, tas vare på som en viktig dimensjon i villastrøkens karakter.

1003 Villastrøket Hogstadbakken



Her møtte skrivebordsplanene i rutenettet problemer med terrenget, men er tilnærmet forsøkt gjennomført.

Kirkegata måtte bøye av opp mot Postveien. I dette område gikk før en av de gamle veifarene «på tvers» mot Sandnes og fjorden. Og det lå et småbruk her. Kun fragmenter er igjen av disse eldste sporene. Samtidig med at "Kommunehusa" og tilnærmet ensartede «sandneskassemiljøer» ble bygd litt lenger sør, reiste velhavende sandnesfolk store arkitekttegnede villaer i jugendstil og nyklassisisme i området nord for Kirkegata, rundt Hogstadbakken. Området ligger utenfor murgrensa fra 1904 som gikk i Falsensgate. Her skråner terrenget bratt, og husene ligger i sterkt terrasserte hager med flott utsyn. De bratte takene i jugendstil og nybarokk utgjør en klart lesbart og særpreget silhuett i bybildet. Området ligger i virkningsfull kontrast til kvartalene på flata.

Av dette kulturmiljøet inngår kun kvartalene nærmest byen i «kommuneplanområdet Sentrum», dvs. de som i 1904 falt inn under murtvangen. Villakvartalene må likevel ses som en enhet.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Siktlinjer til de markante villaene fra byen.
- Hager, vegetasjon, byggelinjer, gjerder og porter, som en viktig dimensjon i villastrøkens karakter, og som gir tidskoloritt til området.
- Bygningene og epokens særpregede volum, karakter og skala.

1005 Villakvartalene sør for Oalsgata



Dette området omfatter den sørligste utstrekningen av kvartalsbyen, og er de villakvartalene som ble sist utbygd. Miljøet stekker seg sørover til den gamle bygrensas møte med Stagelandselva.

Oalsgata, som gradvis ble bygd utover 1900-tallet, lager i dag et skille i byen som ikke vises i det første planene. Murtvanggrensa avspeiler seg klart i bygningsmiljøet ved at områdene utenfor ble bebyggt først, fra 1910-tallet og utover til mellomkrigstid. Innenfor murgrensa finner vi en gruppe murvillaer bygd rett før og etter 2. verdenskrig. Et særpreget, enhetlig miljø preget av brytningstiden mellom nyklassisismen og funksjonalismen.

Av dette kulturmiljøet inngår kun kvartalene nærmest Oalsgata i planområdet «Sentrum». Det karakteriseres av villaer fra ulike perioder der de eldste representerer en fortsettelse av villakvartalene nordenfor. Planområdet berører Postveien.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Kvartalsstrukturen i volum og skala, som gir miljøet en helhetlig historisk ramme og binder villastrøket sammen med bykvartalene.
- Hager, vegetasjon, byggelinjer, gjerder og porter, tas vare på som en viktig dimensjon i villastrøkenes karakter, og som gir tidskoloritt til området.
- Postveien fra rundt 1800, som en grunnleggende, lesbar historisk struktur fra et eldre sjikt.

2003 Industriområdet Vågen



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

Industritradisjonene i Vågen strekker seg tilbake til 1852 da Graverens Teglverk ble anlagt på østsida, under leirbakkene til Austrått. Alt i 1860 kom neste teglverk på Austrått og 1896 neste. Gruslag fra leirbakkene og brekkasje fra teglverkene startet omforming av Fjæra til fast land.

Et viktig trinn i utbyggingen av Vågen kom da man valgte rødt alternativ for jernbanen og bygde stasjonen på fylling i Fjerå sør for kaien i 1878. 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.

Ute ved marbakken etablerte Sandnes Ullvarefabrikk og Kamgarn seg på holmer og fyllinger i 1889 og 1896, Sandnes Mek. Verksted i 1894. Tilgang til vann fra Storåna, Oalsbekken og Stangelandsåna, samt nærhet til jernbanen, veier og havn var avgjørende for lokaliseringen.

Hovedferdselen landveis mot Sandes fra Høylands fjellbygd, Riska og Høle gikk over Hana. Ved fjære sjø tok trafikken korteste veien over Fjerå. Ellers var alternativet Vågsjerd, Skeiane eller Brualand. I 1848 vedtok Høyland og Hetland å bygge ny vei fra Hana til hovedveien ved Skeiene, opprinnelsen til den senere Gravarsveien-Vågsgjerdveien. Med anleggene til Kamgarn og Ullvaren kom også en vei ytterst i Vågen som forbandt fabrikkene til jernbanestasjonen, og litt etter 1900 over Graveren til Hana-sida – i dag Havnegata. Havnegata markerer trolig den gamle marbakken i landskapet.

Utbyggingen fortsatte langs Havnegata og før andre verdenskrig var strekningen ytterst i Fjerå på det nærmeste bygd ut, med hus for ulike næringer, som ved lagerbygg eller fabrikker representerte Sandnes-industriens kjernevirksomheter. Jonas Øglænd, hadde begynt å kjøpe opp områder her og bygd sine moderne havnelagre nr. 5 og 6 på 1930-tallet.

Et viktig tidsskille i Vågens historie kom med teglindustriens automatisering og etter hvert avvikling. I 1970 var de siste bloksene til Graveren forsvunnet. Men Gann-Gravaren nyeste verk ved foten av Ausatråttbakkene var i drift til 1994. Flytting av Jonas Øglænds industri fra sentrum til Vågen begynte med sykkelfabrikken på 1950-tallet. Øglænds utbygging i Vågen avsluttes i 1977 med et engroslager for Manufakturen og en stor kornsilo.

Et nytt tidsskille i Vågens historie kom med avindustrialiseringen på 1980-tallet. I 1986 var Sandnes Ullvares nybygg på Foss Eikeland ferdig og i 1988 åpnet kjøpesenteret Vågen 33 i Ullvarens gamle lokaler. Med tungvektene i sandnesindustrien ute, var Vågen blitt et etterlenget utviklingsområde. I 1986 ble det utlyst

Arkitektkonkurranse der hovedformålet var å få ideer til transformasjon av det sjønære området på østsiden av jernbanen og at det skulle representere en naturlig utvidelse av sentrum mot øst.

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

Mange av de gamle fabrikkbygningene er revet, andre tilpasset ny bruk ved ombygging til ny funksjon, gjenoppbygd eller gjendiktet. Det siste gjelder kulturhuset som er bygd rundt den gamle fabrikkpipa på Kamgarn.

Samtidig med at Vågen får ny bruk, endres synet på et av området grunnleggende naturelementer – elvene. Deres funksjon har variert, fra drikkevann, bruksvann, kraftkilde, avfallstransportører og får nå ny vekt på opplevelse og naturforståelse. I løpet av 1960-tallet ble Stangelandsåna lagt i kulvert, Storåna i 1975. Men alt med arkitektkonkurransen i 1986 kom det forslag om å åpne Storåna igjen som del av et sammenhengende parkdrag, og deler er nå gjennomført.

Selv om mange enkeltbygninger er borte er det fortsatt bevart elementer som forteller om viktige stadier i utviklingen av området og dermed næringshistorien til Sandnes. Havnegata knytter fortsatt sammen hus som forteller om den eldste industrietableringen i Fjerå og utgjør det viktigste miljøet mht. historisk innhold. Det er visuell sammenheng mellom Ullvaren, kulturhuset i Kamgarns form) og Lager nr. 4 til Øglænd, det eneste huset med direkte referanse til Graverens Teglverk i Vågen. Øglænds lager nr. 5 og 6 dokumenterer en ny æra i bruken av Vågen og utgjør et unikt funkismiljø fra 1930-tallet. Den store kornsiloen som Jonas Øglænd oppførte i 1977 dokumenterer den nære sammenhengen mellom landbruket og Sandnes-industrien og markerer havne- og det historiske industriområdet i det store landskapet i Gandsfjord-botnen.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Elveløpet Storåna som et synlig vitnesbyrd om forutsetninger for Sandnes som industriby.
- Den visuelle sammenhengen mellom fasadene til de industrihistoriske bygningene i Havnegata.
- Havnegata som en indirekte markør eller avtrykk av marbakken i det opprinnelige fjordlandskapet.
- Kornsiloen fra 1977 som dokumenterer den nære sammenhengen mellom landbruket og sandnesindustrien. Markerer havne- og industriområdet i det store landskapet i Gandsfjord-botnen.

1011 Kaien



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

Sandnes ble eget havnedistrikt i 1875. En viktig oppgave ble å gi byen bedre havn med skikkelig kai som hadde dybde til større skip og med forbindelse til jernbanestasjonen. Neset hadde fra gammelt av de beste havneforholdene. I 1885 kjøpte kommunen et lite stykke nord på Neset, som ble kalt Nordre Sjøallmenning. Her ble den første offentlige steinkaia, Dampskipskaia, bygd rundt 1890 og etter hvert ble rutebåttrafikk bygd ut med base i Kaien. 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, Strandgata lagt om og det ble gjennomslag for ny kaiplan for Neset. Endringene på Neset førte til et «hamskifte» for bebyggelsen. Flere gamle hus ble revet og erstattet av ny bebyggelsesstruktur og moderne funksjonalistisk arkitektur. Her kom ekspedisjonsbygget til J. Schanche Olsen og Sandnes Damp. I 1937 gikk Jonas Øglænd og G. Block Watne sammen om et stort havnelager i Strandgata 9 og 11. I 1964 flyttet Sandnes tollsted inn i egne, nye lokaler på Kaien.

De første jernbanesporene langs havnevesenets kaianlegg kom i 1925 og i 1928 det første kranfundamentet. Det store kranene som står her i dag ble kjøpt inn på 1970-tallet.

Neset har lange tradisjoner som et viktig sted innerst i Gandsfjorden, og er trolig stedet som har gitt byen dens navn. Her var det fergetrafikk til fogden på Hana. Da Dampskipskaia og ekspedisjonslokalene for skipstrafikken ble lagt hit, forsterket det stedets offentlige posisjon. Men med bilismen og etableringen av Ruten i Vågen etter 1960 mistet Kaien etter hvert sin betydning som knutepunkt for allmenheten. Natrutens opphør forsterket denne utviklingen.

Sandnes kai slik miljøet er i dag representerer et viktig stadium i utviklingen av Sandnes til en moderne industri- og havneby. Utbyggingen er sammenvevd med byens næringshistorie. Kaien er i dag det eneste autentiske, større havnemiljø fra perioden, slik at 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 dirke forteller om virksomhet og funksjoner på kaien. Kaiområdet har vært et viktig sted i Sandnes historie, har et bygningsmiljø som er representativt for utbyggingsepoken og er et kjent sted med stor historisk identitetsverdi.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Havnebebyggelse i tilknytting kai. Enhetlig bebyggelse som ved volum, skala og fasader gjør funksjon og epoke lesbar. Markerer Sandnes utvikling som havneby.
- Kaiens dimensjoner og preg av et åpent offentlig rom mot Gandsfjorden, med visuell kontakt til Langgata. Inkludert kranene som synlig markør av havnebyen.

1009 Gamle Vågsgjerd



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

Grunnleggende strukturer var innfartsveiene til Sandnes fra sør og øst, jernbanen; rutenettplanen og elvene Storåna og Stangelandsåna som bygget opp sandbankene i Fjerå. Rundt vokste industriområdet Vågen fram med store fabrikker og arbeidsplasser.

I 1848 vedtok Høyland og Hetland å bygge ny vei fra Hana til den nye vestlandske hovedveien ved Skeiane, med ny bru over Storåna. Denne veien trosset siden rutenettplanene og ble opprinnelsen til den senere Gravarsveien-Vågsgjerdveien.

Bebyggelsen kom langs innfartsveiene og fulgte med unntak for Gravarsveien kvartalsstrukturen i byplanen. Sist opparbeidet ble Høylandsgata på slutten av 1930-tallet.

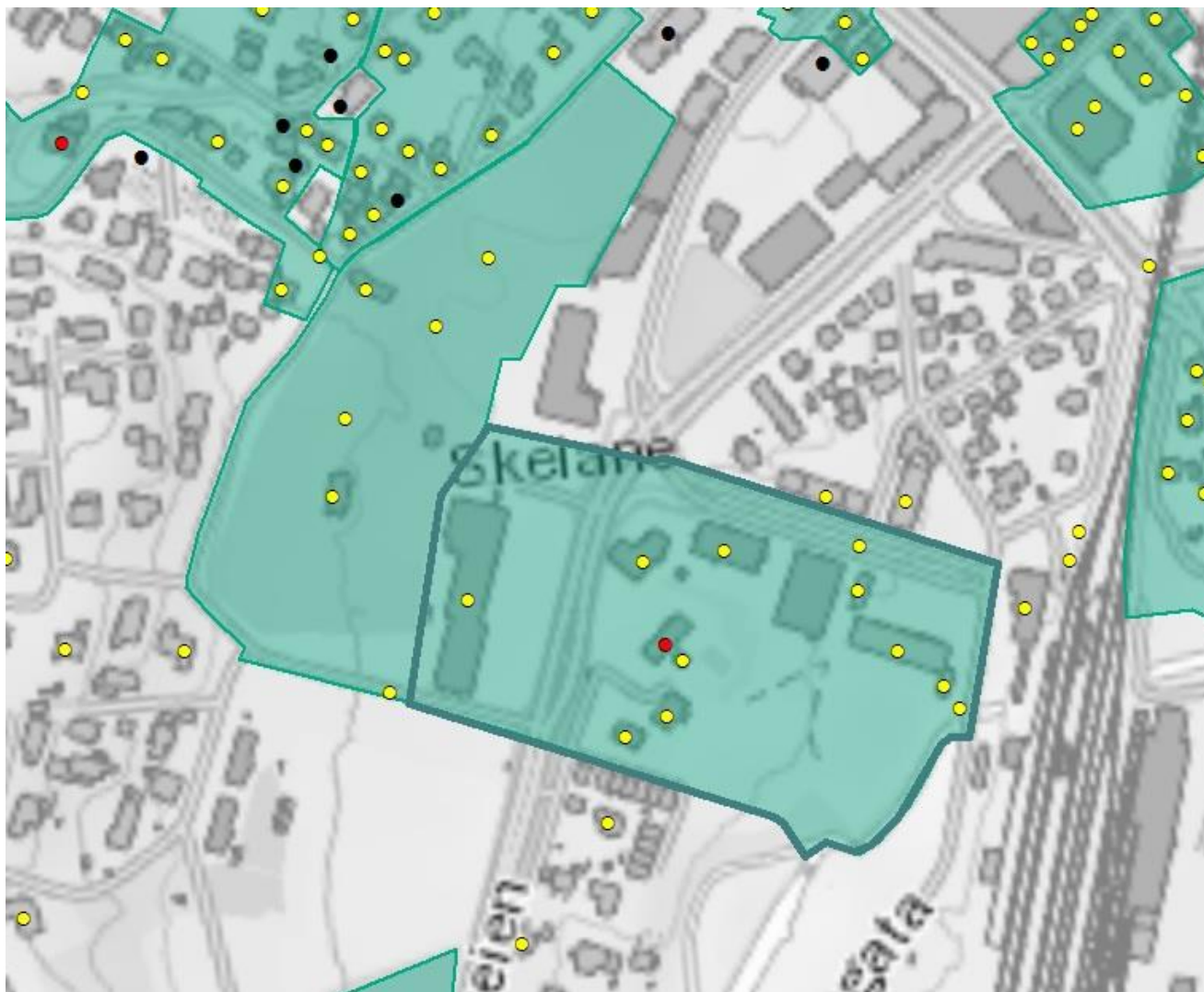
Bydelen ble «satt på kartet» helt fra begynnelsen da bedehuset Elim ble bygd her i 1879. Elim er sterkt knyttet til sandneshistorien. Det religiøse miljøet i bydelen ble forsterket da Sandnes Baptistforening bygde Tabernaklet like ved i 1934.

Miljøet dokumenterer arbeiderklassens bo- og levemåte knyttet til arbeids- og åndsliv. Tross flere hull i rekkene og eksteriørendringer har miljøet bevart et enhetlig særpreg og karakter som gjør historien lesbar. Det utfyller en viktig side av historien om Sandnes.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Gjesdalveien, som grunnleggende infrastruktur for utbyggingen av forstaden.
- Karakteren av småhus i tett bystruktur.
- Kvartalsstrukturen som gir miljøet en helhetlig historisk ramme og som binder forstaden til byen.

2002 Skeiane



Skeiane, også kalt Gandaskeiane, har spilt en sentral rolle i ulike epoker av Sandnes historie.

Navnet forteller at her har vært gammel skeidplass (stevneplass, plass for kappritt ol). Her har vært ekserserplass fra 900-tallet til Madlamoen overtok i 1883. Skeiane lå i et knutepunkt for gamle ferdselsårer, der veifaret til Jæren og postruta mellom Stavanger og Kristiansand møttes. Espedalsveien/Kvelleurveien krysser Storåna med vad/bru ved Brualand, på vei fra fjellbygdene mot Skeiane og veien nordfra gikk over Stangelandsåna ved Rokevadet, like ved dagens rundkjøring.

Gården Skeiane har bakgrunn som husmannsplass under Øvre Austrått. Da ladestedet ble skilt ut i 1860 var Skeiane vokst til et av de største gårdsbrukene i Høyland. Arealet skal ha økt betydelig ved nydyrking sist på 1700-tallet, da lensmann Jonas Schanche Gabrielsens satt med gården.

Skeiane var i flere omganger skysstasjon og lensmannsgård, og dermed tingsted. Skeiane var et viktig handelssted før nye veier skapte Krossen sist på 1860-tallet, med Skeianekrambua som et kjent begrep. Til miljøet hørte Skeianemølla som fikk kraft fra Stangelansåna.

Da ladestedet ble skilt ut fra Høyland, ble Skeiane et naturlig senter for herredet. Bygdebanken med den kommunale administrasjonen ble flyttet hit i 1876, fra 1885 i eget hus. Ved bydannelsen 1860 ble Sandnes egen skolekrets og den gamle skolen i Krossen ble flyttet hit, litt sør for Skeianetunet.

Med høybanen i 1955 ble Sandnes jernbanestasjon flyttet til Skeiane. I professor Sverre Pedersens byplan vedtatt i 1952, skulle den nye stasjonen på Skeiane bli utgangspunkt for et nytt kommunesenter, med storslått plass, rutebilstasjon, kulturhus og administrasjonsbygg for kommunen. Rådhuset fra 1961, og de to aksene Håkon 7. gate og St. Olavs gate, er i dag spor etter denne planen.

Skeianekrambua, mølla og skolen er borte. I gårdstunet på Skeiane er uthusene revet. Den fredede, klassisistiske hovedbygningen med kjerne fra 1700-tallet og eldhuset står, sammen med den staselige Prosteboligen fra 1913 og det tilflyttede Sandvedhuset fra 1840-tallet. Parkbeplantning med store trær omgir i dag Skeianetunet, som også er byens inngang til Skeianeparken – den nordligste av parkdraget Gandsparkene. Denne delen av parken var før hagen til Prosteboligen, som strakk seg ned til Storåna.

Høyland sparebank og herredsløkalen fra 1885 står, med moderniserte detaljer, side om side med en ny generasjon bankbygning, en fin eksponent for et postmodernistisk forretningsbygg fra 1985. Disse står i visuell kontakt med storkommunens nye rådhus fra 1961. En av Sandnes mest velformede representanter for etterkrigsmodernismen, der arkitektur og forhage med terrassert inngangsparti utgjør en helhet.

Kulturminnene på Skeiane er i stor grad knyttet til fellesskapets historie og viktige epoker i sandneshistorien. Miljøet har stor kunnskapsverdi og identitetsverdi.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Skeianetunet – et sentralt kulturmiljø med fredet hovedbygning fra 1700-tallet, markert med stor trær og andre verdifulle bygninger, som gjennom et stort tidsspenn har vært sentrale i Sandneshistorien.
- Skeianeparken, som omgivelser til det historiske bygningsmiljøet på Skeiane, og del av hagen til prosteboligen.
- Det nye rådhuset fra 1961, etterkrigsmodernisme der arkitektur og forhage med terrassert inngangsparti utgjør en helhet. Et viktig offentlig tyngdepunkt i byen.
- Alléen i Håkon 7 gate. St. Olavs gate med viktig og planlagt siktlinje fra byen mot det nye rådhuset fra 1961 – begge som rester av storslått byplan fra 1950-tallet.

2011 Sandnes gravlunder



Byens gravlund ble anlagt på byens grunn i sør, helt inntil bygrensa ved Stangelandsåna, Den ble innviet samtidig med kirka i 1882. Den kalles i dag «Sandnes gamle gravlund».

I 1907 ble gravlunden forlenget nordover på byens grunn, og i 1933 sørover med «Sandnes nye gravlund», som da lå utenfor bygrensa. Her kom det nytt og større gravkapell i 1937. Siste tilskudd, *Gand Gravlund*, ble anlagt som hjelpekirkegård for Høyland i 1939. I etterkrigstidens byplaner var det tanken å binde gravlundene sammen. En forbindelseslinje ved en felles akse ble opparbeidet. Denne er nå fjernet og mellompartiet regulert til bebyggelse.

Et gammelt gravkapell og en gammel hovedinngang fra Jærveien til den eldste gravlunden ble fjernet i siste del av 1900-tallet. Gravlundenes hovedstrukturer, med sentrale akser og tverrveier markert med trerekker, er intakte.

Ved Stangelandsåna var Bråstens bårkemølle bygd noen år tidligere. Elva er i dag lagt rør. Bråstens bårkemølle står, gjenoppbygd etter brann. Den tangerer den eldste delen av gravlunden og inngår i miljøet.

Sandnes gravlunder har bevart navn og monumenter som referer til historien om Sandnes by. På Sandnes gamle gravlund ligger personer gravlagt helt fra Sandnes ble etablert som ladested i 1860.

Gravmonumentene har en stilutforming som knytter dem til tiden de ble anlagt i og slik styrker historiefortellingen. Også utformingen av parkene forteller historie. Gravlundene er felleskapsarenaer med stor lokal kunnskapsverdi og opplevelsesverdi. De er byens historiebok og har høy symbol- og identitetsverdi.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Sandnes gravlund – Sandnes historiebok.
- Stangelandsåna ved Sandnes gamle gravlund – som kraftkilde for Sandnes gryende kjerneindustri, med potensial for å spille en mer synlig rolle i historiefortellingen – i sammenheng med Bråstens bårkemølle.

1018 Nygård, Jærveien 17 og 20



Nygård har bakgrunn som husmannsplass under Stangeland. I 1765 kjøpte Ola Osmundson Sandnes den tidligere husmannsplassen av lensmann Hans Torson og bruket fikk navnet Nygård. Alt fra postrideveiens tid lå Nygård sentralt til ved de gamle hovedveiene. Den offentlige skysstasjonen ble flyttet fra Lura til Nygård i 1850, etter utbedringene av Jærveien midt på 1800-tallet. Fram til 1905 vekslet Nygård og Skeiane om å ha skysstasjonen.

Da det nye bysenteret Krossen vokste fram på Nygårds grunn sist i 1860-årene, ble gårdens eiendommer attraktive for byens handelsstand. Mange av byens sentrale tomter er skilt ut fra Nygård.

Bygningsmiljøet ved det som i dag er Jærveien 19 og 20 skriver seg fra en gårdsdeling midt på 1800-tallet, da brødrene Osmund og Martin arvet og delte Nygård. De bygde sine tun på hver side av hovedveien til Jæren – Osmund på østsida, Martin på vestsida. Dette var den gang ikke ved et veikryss som i dag. Oalsgata ble først fullført midt på 1900-tallet. Men tunet hadde før veiforbindelse vestover til Postveien. Tuna lå lenge omgitt av jordvei med et klart skille mot byen som vokste fram rundt Krossen.

I dag er det bare våningshusene og et tidligere vaskehus igjen etter gårdsbebyggelsen. Trolig er de to bolighusene bygd omtrent samtidig. Begge er midtgangshus i empirestil, typisk for byggestilen midt på 1800-tallet. Jærveien 19 har bevart mange fine detaljer, bl.a. søylebislaget som er særlig karakteristisk for sandnesempiren.

De to hovedbygningene ligger ved den gamle innfartsåren til Sandnes, som en inngangsportal til bykvartalene. De representerer visuelt, og ved historisk innhold, bosettingen fra før bydannelsen. De har høy kunnskapsverdi som referanse til byens tidligere utstrekning, historie og byggeskikk, og høy identitetsverdi som et lett gjenkjennelig element i bybildet.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- De to Nygårdshusene på hver side av Jærveien definerer et gammelt gårdstun fra før bydannelsen. De marker, slik de ligger som en portal ved den gamle veien, et gammelt skille mellom byen og omlandets jordbruksbebyggelse.
- Beliggenheten er også med å definere Jærveien som historisk struktur.

1210 Nedre Hana med Fogdahuset



Fogdens gård på østsiden av Gandsfjorden med fredet hovedbygning fra 1700-tallet.

Hana var et ettertraktet bosted for kongens embetsmenn og andre storfolk gjennom det meste av dansketida. Det fredede Fogdahuset er et minne om det. De eldste delene av huset kan være fra 1600-tallet. Hovedformen vi ser i dag skriver seg antagelig fra ca. 1730 da fogden Oluf Zacchariassen hadde gården. Huset er bygd med tingstove og arrest. Husets særpregede arkitektur forteller tydelig om alder og tidligere funksjon og posisjon. Fogdahuset ble fredet i 1924. Det ble sterkt skadet i brann i 1989. Tingstova har likevel mye av sin opprinnelige karakter i behold. I 1999 ble huset kjøpt av Sandnes kommune og satt i stand etter antikvariske retningslinjer.

Sammen med naboeiendommen «Slutten-Hana», representerer Fogdahuset også det gamle klyngetunet på Nedre Hana. Jordskifte kart fra 1881 viser et tettbygd tunområde med veier til omverdenen. Fram til Skippergata ble bygd i 1884 gikk mye av den allmenne ferdselen gjennom tunet. Gangaren representerer den gamle forbindelsen sørover. Holmaliveien veien til fjorden med brygge og sjøhus.

I dag står bare de to våningshusene tilbake. Det er i dag futegarden som har størst antikvarisk verdi som enkelthus. Bebyggelse og hage på naboen «Slutten Hana» har mest interesse på grunn av sitt naboskap til Futegarden og som del av en gammel bosettingsstruktur.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Det fredede Fogdahuset fra 1700-tallet som gammel embetsgård og senter i regionen.
- Det gamle klyngetunet på Nedre Hana, som foruten Fogdahuset markeres av veisystemet og vegetasjon i hagen til «Slutten-Hana».
- Sammenhengen med forstadsbebyggelsen fra tidlig 1900-tallet i Skippergata, som i møte med Fogdahuset gir stor tidsdybde til kulturminnebildet på Hana.

1209 Skippergata



Boligbebyggelse fra de første 10-år av 1900-tallet, langs den nye innfartsvei til Hana og Sandnes som kom i 1884. Et enhetlig miljø med «sandneskassehus» som dokumenterer en viktig fase i Hana og Sandnes byutvikling.

Skippergata ble anlagt fra 1884 og representerer et nytt samferdselsmønster på Hana. Det eldre vegnettet hadde utgangspunkt i den gamle gårdstunklyngen på Hana, med futegarden og dennes forbindelse til Gandsfjorden i sør og nord og innlandet i retning Vatne. I dag er det gamle ferdselsmønsteret representert ved Gangaren, Holmaliveien (og Futegarden). På moderne vis følger Skippergata terrenget i en slak kurve etter chausséprinsippet. Den ble lagt i det som før var en bekkedal, kalt Hanadalen eller også Bekkadalen. I dag er bekken lagt i rør.

Langs nordsiden av Skippergata vokste det fram et miljø langs den nye innfartsveien. Eiendommene Skippergata 2A til 22 ble skilt ut i perioden 1898 til 1924 fra det da nyetablerte hanabruket Bækkelund. Gårdstunet har nå adresse Skippergata 26, og i dag står kun våningshuset og et gammelt tuntre tilbake.

Eiendommene ble skilt ut for å frigjøre kapital og kjøpt opp av håndverkere, skippere, bønder og arbeidere. Husene langs gata representerer tidens vanligste utgaver av «Sandneskassa», enkle trehus ferdigprodusert ved byens trevarebedrifter. Til bebyggelsen hørte små forhager og frodige bakhager med uthus.

Skippergata forteller om Hanas utvikling som forstad og tettsted i de første 10-år av 1900-tallet. Bebyggelsen har utbyggingen av kommunikasjonene som forutsetning, og utviklingen av et differensiert næringsliv innerst i Gandsfjorden, med behov for husvære til arbeiderne.

Husene er karakteristiske for Sandnes og representative for boligutbyggingen til vanlige folk i perioden. Tross enkelte detaljendringer, er husene form og gatas struktur godt bevart og det er lett å lese tilknyttingen til epoken. Husrekka ligger slik til at den er et lett gjenkjennelig element i bybildet. Hana har hatt et særlig stort tap av eldre hus siden registreringen på 1980-tallet, og i dag er dette det eneste sammenhengende bevarte, helhetlige bygningsmiljø på Hana fra denne perioden.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Husrekkas beliggenhet og kontakt med veiløpet.
- Det tids- og typeenhetlige preget.
- Sammenhengen til kulturminnene på Nedre Hana med Fogdahuset, som skaper et kulturminnebilde med stor tidsdybde.

1212 Hanabryggene



Hanabryggene et prisbelønnet byggeprosjekt fra 1985, på grunn av sitt helhetlige grep med forankring i norsk kysttradisjon og høye arkitektoniske kvalitet. Det er bygd for Forskningscenteret Norsk Biotech A/S. Den vestvendte sjøtomtens arkitektur brakte nytt liv i havnebildet, som i siste halvdel av 1900-tallet var blitt fylt med monotone næringsbygg. Hanabryggen har stor symbol- og arkitektonisk verdi for Sandnes. Anlegget har, i tillegg til stor bruksverdi, stor pedagogisk verdi som et tidstypisk eksempel på postmoderne arkitektur. Hanabryggene har stor lokalhistorisk verdi for Sandnes, og er viktig å ta vare på for kommende generasjoner.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Arkitekturens kvalitet og helhetlige preg.
- Eksponert beliggenhet i havnebassenget

1213 Emanuel Simonsens villa



Herskapelig boliganlegg fra rundt 1900. Byggherre var potterieier og reder Emanuel Simonsen.

Hovedbygningen er i dag en av Sandnes mest iøynefallende sveitserstilhus, bygd ut i etapper fram til 1916. Det er særlig rikt på snekkerdetaljer – til dels av sjelden type. Uthusene står på rekke bak bolighuset og til sammen utgjør de et sjeldent tidsenhetlig anlegg. Det har eksponert beliggenhet helt ut i Hanaveien. Historien om «potterikongen» Emanuel Simonsen knytter anlegget til Hanas industrihistorie. Det gir anlegget stor identitetsverdi og historisk verdi, i tillegg til arkitektonisk verdi. Det er i dag ingen andre minner etter denne historien.

Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta:

- Villaanleggets synlige beliggenhet i gatebildet på Hana.
- Arkitektonisk kvalitet.
- Tidsenhetlig anlegg med uthus.

TABELLOVERSIKT

Hvorfor ser byen ut som den gjør?

Holdepunkter i beliggenhet, landskap, begivenheter, steder, og tidsånd.

Rosa felt viktige lover, blå felt generell omtale av tiden.

År, periode	Begivenheter, lovverk	Sentrale steder, knutepunkt.
1425	Kongelig privilegium gir Stavanger et vidstrakt handelsmonopol. Unntak for lokale, årvisse markeder. Handelsprivilegiene skjerpes en rekke ganger -fram til liberalismen slår gjennom rundt 1850. Men hele tiden mye ulovlig direkte handel mellom folk uten rettigheter.	Høyland og Soma kirkesteder siden middelalder. (Soma til 1841) Skeiane gammel stevneplass som ble ekserserplass – fram til 1883.
1500–1600-tallet	Oppgangstider. Rikt sildefiske. Kornprodukter godt betalt. Bileggerovn, vinduer og teglpanner (fra Holland) introduseres. Oppgangssag. Trevirke fra «fjordane». Omsetting av ferdig skåret materiale.	
1600-tallet.	Hana var et ettertraktet bosted for kongens embetsmenn og andre storfolk gjennom det meste av dansketida. Hovedbygningens hovedform fra ca. 1730.	Fogdahuset/Futegarden. Hovedbygningen fredet 1924,
1664	Første kilder om bosetting på stranden under Trones: 1664: 8 strandsitterfamilier. 1668: 12 familier.	
	Kongeveien innen Sandnes Lura, langs fjorden, tar av mot Åsheim til Skjæveland.	
1648 og 1663	Lov om gjestgiveri og skysskifte.	
1653.	Postrute Stavanger–Kristiania. Postridevei langs fjorden.	Hesteskifte: Lura, Austrått, Bråstein.
1700-tallet	Stagnasjonsperiode på denne kanten av landet. Mindre sild.	
1701	Bosettingen på Sandnes: 80 folk	Lura gjestgivergård og postgård
1708	Sandnes satt på kartet – navnet er med på et sjøkart over kystleden mellom Sireåen og Strand.	
1723	Sandnes nevnt i matrikkelen.	
1731	Offentlig gjestgiveri flyttes fra Lura til Sandnes (Neset).	Neset (ved Kaien) blir gjestgiversted.
1731	Jonsokmarked på Sandnes dokumentert. Hardangerjekter med never og bark.	Sandnes
1734	Krambu kjent på Skeiane. Kjente markedssteder: Tjessheim, Krossane på Lura, Sandnes.	Skeiane.
1730–40-tallet	Jærbønder og stavangerborgere har boder/sjhus på Neset.	
1749	Bosetting på Sandnes: 93 folk, 28 hus.	
1752	Lensmann Hans Torson skiller ut Skeiane fra Austrått og bygger «gilde hus».	
1760	Gjestgivere kunne søke om landkremmerprivilegium.	
1765	Ola Osmundsen kjøper den tidligere husmannsplassen Nygård under Stangeland.	Nygård – Jærveien 19 og 20.
1784(–1916)	Sandnes teglverk «Gamlaverket» etablert. Potteri 1794.	Like nord for Neset/Kaien
Ca.1800	Postveien, Rogalands første veianlegg Den nye landeveien fra Stavanger fram til Sandnes ca. 1800, Egersund 1815–20.	Postveien/Gamleveien
1801	Bosetting på Sandnes: 150 folk.	
1807	Napoleonskrigene, engelsk blokade. Stavangerkjøpmenn sikrer seg med flere sjhus på Neset.	
1807	Dampskipet Clermont tur på Hudsonelven.	
1808–1878	Vårsilda kommer inn mot Rogalandkysten. Silda får fart på pengeøkonomien. Topp rundt 1850-60.	
1814	Næringsfrihet grunnlovfestet.	
1821	Den første loven om utskifting av gårdene. Radialprinsippet.	
1822	Ole Anfindsen driver den første butikken på Sandnes (utenom høkerhandelen i gjestgiveriet). Overtok etter en stavangerkjøpmann.	Den lå der Tronesveien kom ned på strandveien, like ved Gamlaverket.
1824	Veiloven, vedtatt i Rogaland 1836.	
1837	Formannskapslovene. Høyland herred opprettet med utgangspunkt i Høyland og Soma kirkesogn.	To første formannskapsmøter på Høyland prestegård. Senere ble Skeiane det nye kommunesenteret.
1841	Soma og Høyland kirkesogn slått sammen med nye felles kirke på Høyland. Soma kirke revet.	1841 Høyland kirke bygd etter slottsarkitekt Linstows typetegninger.

År, periode	Begivenheter, lovverk	Sentrale steder, knutepunkt.
1839, 1842	Nye lover om håndverk og handel – åpner for liberalisering av næringslivet.	
1842–1960-t.	Sandnes Potteri etablert av Simon Pottemaker...	Norestraen.
1846–1876	Landbruksskolen på Austrått. Jan Adolf Budde.	Buddegarden
1845	Bygningsloven av 1845. (Hovedtrekk gjeldende til bygningsloven av 1924.)	
1847	Bygningsloven gjort gjeldene for Sandnes. Begrunnet med stor trafikk på veien langs stranda. Stor lokal motstand.	Kvartalsbyen i Sandnes Sentrum, med plan vedtatt først i 1862
1847	Ole Andreas Olsen åpner det første offisielt godkjente landhandleriet på Neset.	
1848	Jærveien lagt langs stranda fra Lura om Neset til Skeiane.	
1848	Somaveien (Solaveien) ført fram til Jærveien.	Krossen – førstes fase mot viktig knutepunkt.
1848–1866	Høyland herreds første fastskole i Krossen.	
1848	Vei Hana –Skeiane med trebru på Vågsjerd.	
1849	Navigasjonsakten, engelsk sjøfartslov fra 1651 opphevet. Seier for firhandelsprinsippet. Styrket norsk skipsfart.	
1850	Ole Nielsen slår seg til i Langgata 11. Starter farger og leiespinning mm.	Langgata på Sørestranden. Hovedhuset revet, småhus står.
1850	Skysstasjonen flyttes fra Lura til Nygård/Skeiane.	Nygård/Skeiane.
1852–1976	Graverens teglverk nr. 1 etableres på Austrått. Det andre teglverket i Sandnes. Stort vannhjul i bekk mot Hana.	
1854–1920	Altona teglverk på Trones	Altona på Norestraen, park, plass og kommunalt byggefelt 1920.
1857	Ny utskiftingslov. Etter blokkprinsippet. Oppmålingskart, .	
1857	Ny Handelslov. Byenes handelsmonopol i praksis opphevet	6 landhandlere på Sandnes. På og omkring Neset.
1850-t.	David Torgersen – siste offentlige gjestgiver på Sandnes	Neset.
1858	Høyland Sparebank. Startet i lokaler på Sandnes.	Fra 1876 på Skeiane
1860–1900 1850–1880	Seilskutene storhetstid. Sildefiskeriet på topp 1860 og stedets viktigste inntektskilde. 1878 silda uteblir. Nytt større innsig 1884-1886. Sandnes og Hana får en stor flåte basert på vintersildefiske og steintøyskutefart og annen fraktfart.	
1860	Sandnes får status som ladested.	
1860-t.	Moulandbrygga. Sven Mouland bygde dypvannsbrygge på Norestraen. Lenge alene om å kunne ta store skip.	Norestraen. Strandgata 103.
1860	Lura mølle. Innledet den industrielle mølleepoken på Jæren. Som fikk sitt tyngdepunkt langs elver og bekker innerst i Gandsfjorden.	
1861	Fesjå på Skeiane. På ekserserplassen. Siden årvisst fram til 1872.	Skeiane.
1863	Sandnes blir eget tollsted.	
1865	Hana Potteri etablert av Cornelius Simonsen	
1866	Oscar I i rute på Sandnes–Stavanger.	
1868–1993	Sandnes Trelastforretning & Høvleri. Etablert av Svend Øglænd. Sandnes første trelasfirma (av varighet). Kjent for ferdighuset Sandneskassa. Maskin til pløyd plank i 1896.	Etter 1876 på Norestraen.
1868	Hovedveien fra Gjesdal legges om fra Austrått til Krossen.	Krossen etablert som et viktig ferdsels- og ganske snart handels-knutepunkt.
1868	Jonas Øglænd etablerer sin landhandel i Krossen.	
1868	Mikkelsens Møbelfabrikk. Pionerer innen nye driftsmåter.	Norestraen
1868	Salem bygges på Gamlaverket.	
1869	Idland etablerer seg i Krossen.	
1873–1959	Nynæs Teglverk (O. C. Østraadt). Videre med betong etter 1959.	Norestraen
1870	Holmen Potteri i Rovika	
1873–1976	Ganns Potteri & Teglverk. På Kvelluren fra 1953	
1875	Sandnes eget havnedistrikt. Det strakk seg fra ladestedets nordre grense ved Somaneset og tok med seg Høylands strandlinje utover østsida av fjordbunnen til Laberget.	
1876	Sandnes Sparebank stiftet.	Eget hus i Langgata 72 i 1895. Arkitekt Joakim Grude
1878	Nordre Sjøallmenning nord på Neset. Byens første sjøallmenning.	
1878	Bråstein Barkemølle.	
1879	Elim bygges i Vågsgjerd.	
1879–1910	Sandnes Samlag. Øl og vinmonopol med klausul om overskudd til allmennyttige formål.	Sykehusparken, Kirkeparken.
1882	Sandnes kirke innviet. Eget sogn fra 1880.	Sandnes kirke. Arkitekt H. S. Eckhoff.
1882	Sandnes gamle gravlund. Utvidet 1907. Sandnes nye gravlund 1933 med kapell. Gand Gravlund 1939. Utgangspunkt i ekserserplassen på Skeiane.	Sandnes gravlunder
1889	Kommunen kjøper et av de siste gårdsbruka nord i Langgata	Grunnlag for offentlig miljø ved Torget,
1890–1950	Dampskipsbrygge og rutebåttrafikk	

År, periode	Begivenheter, lovverk	Sentrale steder, knutepunkt.
1891	Sandnæs Byselskab – for treplanting til Sandnes og omegnens forskjønnelse	Byens parker.
	Emanuel Simonsen slår sammen Holmen og Hana potterier og begynner å bygge opp sitt potteriimperium. Konkurs 1925.	
1891	1891 Sandnes Byselskap: «å drive med treplanting til Sandnes og nærmeste Omegns Forskjønnelse».	
1896	Bygningsloven av 1896.. Større vekt på trafikk, sunnhet, estetikk og offentlige plasser.	
1897	Bybrannen – la fire kvartaler i Langgata, mellom Kirkegata og Olav Kyrres gate, øde.	
1899	Høyland Meieri stiftet. Sandnes Meieri fra 1883 inngår.	1926, nytt bygg i Storgata 61
1899	Sandnes folkeskole nytt bygg.	Nytt bygg i Langgata 74. Arkitekt H. S. Eckhoff.
1904	Loven om murtvang. Gjort gjeldene for Sandnes samme år.	
1913–1914	Folkebadet, Sandnes sykehus, Frelsesarmeens hus..	
1924	Ny bygningslov. Rutenettplanene oppgitt. Erstatte tidligere lover. Opprettholder murtvangbestemmelsen. Hensynet til parker og lekeplasser tatt inn.	
1935	Byjubileum med utfylling i Fjerå og oppgradering av gater i Vågen. Nytt torg.	Plassen ved Ruten. Vågsgate med allé.
1936–1938	Jonas Øglænd etablerer seg i Vågen med havnelagre	Lager no. 5 og Lager no. 6
1952	Sverre Pedersens byplan, Nytt senter ved Skeiane, ny satsing Langgata nord ved Kaien. Tung sentrumsbebyggelse.	Skeiane, Langgata nord. St. Olavs gate.
1955	Høybanen deler byen, sentrum mister sjøkontakten, men veitrafikken flyter bedre.	
1960	Rutebilstasjonen «Ruten» bygd på plassen for byjubileet fra 1935	
1961	Høyland nye rådhus på Skeiane.	Sandnes rådhus 1965–2019.
1950–1962	Storstilt havneutbygging.	
1965	Ny bygningslov. Kommunene pålegges å lage <i>generalplan</i> – en fysisk/økonomisk plan for hele kommunen. Det pålegges samarbeid med nabokommuner om regionplan.	
1965	Kommunesammenslåing	
1973	Kjøpesenteret Huset Vårt i Øglænds sykkelfabrikk.	
1974–78	Langgatas gågateordningen utvikles fra dagtid til hele døgnet.	
1982	Ny reguleringsplan for sentrum Reidar Vollan, Magnus Rød. Pedersens plan oppgis for gradvis utvikling, tilpassing gammelt/nytt.	
1980-tallet	Sandnes får gjestehavn, ikke så langt unna der Vågsalmenningen var.	Innerst i Vågen ved Kulturhuset.
1984	Åpning av kjøpesenteret Kvadrat på Lura i Sandnes Støperi. Ses i sammenheng med Forus-området.	
1985	«Plan- og bygningsloven». Større vekt på planlegging der flere samfunnshensyn er med. Arealdelen i kommuneplanen får rettsvirkning. Forenkling av byggesaksbehandling. Åpner for private reguleringsplaner med planarbeid som før var forbeholdt det offentlige.	
1985	Hanabryggene Forskningscenteret Norsk Biotech A/S. Prisbelønnet byggeprosjekt. Innleder ny giv for Vågen.	Hana
1986	Vågenutvalget. Arkitektkonkurranse med ny politikk for Vågenområdet. Åpner for ny og mangesidig sentrumsutvikling.	
1988	Kjøpesenteret Vågen 33 i Ullvarens gamle lokaler	
1995	Innføring av en rekke kvalitetssikringssystemer i Plan og bygningsloven.	
1999	Innføring av driftsformen Kommunalt foretak (KF) i KommuneLoven. Utfører kommunale oppgaver, men mer fristilt enn kommunale tjenesteenheter. Skal være selvfinansierende. Gir kommunale tomteselskapene legitimitet som offentlig planleggere.	
2000	Sandnes kulturhus.	Med Sandnes' eneste fabrikkpipe.
2008	Sandnes tomteselskap KF etablert 2008. Fusjonert med Sandnes indre havn KF. Driftsformen fikk stor betydning for sentrumsutviklingen.	
2015	Sandnes havn flyttet til Lura	
2019	Nytt rådhus i nytt bysentrum på Sandnes gamle havn fra 1960-t.	
2020	Kommunesammenslåing med deler av Forsand.	

OVERSIKT OVER DE VIKTIGSTE HISTORISKE GRUNNKARTENE I SANDNES KOMMUNE

1818 Antatt målestokk 1:1000. Det eldste kartet fra "nyere" tid er laget i 1818 i anledning av en grensetvist.

Kartet viser strekningen fra Gandsområdet og omtrent til Kirkegt.

1873 Antatt målestokk 1:2000 Ble brukt som grunnlag for reg. planer og jernbanebyggingen i de følgende årene.

1899 - 1900 Krum's kart målestokk 1:2500 i 1899

1913 – Krum kart fra 1900 utvidet til å omfatte Vågen og deler av Hana. Det er påført koter,

1937 - Flykart målestokk 1 - 10 000. Dekker ikke Høle. Ortofoto fra 1937 danner grunnlag for kartet

1950 Martin Hetland kart (1947 – 1952) målestokk 1:500 over Sandnes by.

1968 Fjellanger Widerøe. Økonomisk kartverk 1:5000. Dekker hele den nye kommunen

Kilde: Notat Jan Steinar Sømme - Geodata Juli 2003

Historiske Ortofoto

Det ble tatt ortofotoserier i 1937 og 1973. Neste ortofotoserie kom i 1999

Flyfoto, skåfoto

Fjellanger Widerøe. Flyfotosamling 1935–1962. Interkommunalt arkiv, Rogaland.

Jordskiftekart

Fra perioden 1800 – 1900

Hvor finner jeg kartene?

De fleste historiske kartene finner du her:

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

Sandnes kommune har koordinatfestet flere. Disse ligger tilgjengelig på kommunens hjemmeside

KILDER

- Alsvik, Marit K. og Alsvik, Jan. Sandnes og Jæren. Den svundne tid formidlet gjennom Ingvald Dahles fotografier. 1998.
- Auranen, Ola. Det eldste Sandnes. Stavanger 1935.
- Bergsåker, Jon. Hundre år for bonde og bygd. Høylands landbruksforening, Høyland bondelag 1891–1991. 1990.
- Bratberg, Terje T. Bygningsloven 150 år. Steinkjer 1995.
- Byplansjefen 1992. Historisk gateoppriss ved G. P. Trodal og Jeanette B. S.
- Egeland, Gunnar. «Høyland Sparebank» 1858—1958. 1958
- Eggebo. A. «Slik bygde dei byen», 1996.
- Eggebo. A. «Skyss og transport i Sandnes 1660 – 1960», Sandnes 1991.
- Gaudland, Tom og Jacobsen, F. Robert. Sandnes industri og handel. Bind II. 2003
- Gaudland, Tom og Jacobsen, F. Robert. Sandnes industri og handel. 2001.
- Grimstvedt, Målfrid. Havregrynsmøllene i Rogaland. Sjå Jæren 1999.
- Hagerup, Vegard. Bygningslovgivning i Norge 1845–1924. N. T. H. 1979.
- Hestholm, Fredrik. *Storåna*, Mastergrad. Universitetet i Stavanger. Fakultet for utdanningsvitenskap og humaniora. 2018.
- Jonasen. J. Schanche. Sandnes gjennom 100 år. Første bind. Sandnes 1964.
- Jonasen. J. Schanche. Sandnes gjennom 100 år. Andre bind. Sandnes 1965.
- Jonasen. J. Schanche. Høyland gjennom 100 år. Sandnes 1972.
- Jøssang, L. G., Langhelle, S. I., Tysdal. Sandneshistorien. Fra Husklynge
- Jøssang, L. G., Langhelle, S. I., Tysdal. O. Sandneshistorien. ... til stor by. 2010
- Landsnes, L. A. Samvirkebevegelsen i Rogaland. Stavanger 1932.
- Lapin, Ernst. og Vagle, Sverre «Havneutfylling i Sandnes – et krafttak og en ingeniørbragd».
- Sandnes historie- og ættesogelag. Årbok nr. 20, 2017. s. 179.
- Lapin, Ernst. SANDNES – idé, innsats og industri. Sandnes Historie og Ættesogelag, 2012.
- Larsen, Aksel. Red. Sandnes 1860–1935. 75-års jubileumsutstilling.
- Lavold, Oddvar. 1999. Femti års byggesjau. Sandnes boligbyggelag 1949—1999.
- Lavold, Odvar m, fl. «Sandnes fra trettiåra til i dag». 1998.
- Ludvigsen, Tor-Jan. Sandnes 1924. Ludvig I. Ludvigsen. Sandnes 1985.
- Norges bebyggelse 1958. Herredsbindet for Rogaland midtre del.
- Norges bebyggelse 1957. Herredsbindet for Rogaland søndre del.
- Paavola, Mette og Braut, Anne Torun, Hvis jeg skulle bygge. Sjå Jæren, Årbok for Jærmuseet. 2002
- Roaldkvam, Gunnar. Vårt eget eventyr. Forbrukersamvirket i Rogaland. Lokalhistorisk stiftelse. 2000.
- Sandnes i bilder. Sandnes fotoklubb. 1960.
- Sandnes, «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1976.
- Sandnes 1. «Bilder fra gamle dager» Sandnes 1998.
- Sandnes 2. «Fra trettiåra til i dag» Sandnes 1998.
- Simonsen, Selvald. Sandnes 1830–1870. Sandnes 1959.
- Sørby, Hild og Paavola, Mette. Sandnes arkitektur, 2011.
- Sørby, Hild. Klar ferdig hus. 1992 s. 87
- Tjelta, Ivar. Sandnes havn. Glimt fra 150 års historie. 1998.
- Vollsnes. A. O. 75 år Sandnes sparebank, 1951.
- Øglænd, Sigurd J. «Jonas Øglænd: 75 år, 18.april, 1868–1943» 1943.
- Øglænd, Per. «Firmaet: 123 år: Jonas Øglænd» 1994.
- <https://digitaltmuseum.no/>
- <https://www.nb.no/search?q=Sandnes&mediatype=bilder>
- <http://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri>.
- <https://www.teglverk.no/historie-geografi/les-mer/sandnes>
- <http://www.temakart-rogaland.no/>, Norge i bilder 1937.
- <https://kart.1881.no>. Historiske kart.