

FIGGJO

KULTURMILJØ OG KULTURMINNER

Dokumentet er utarbeidet som:

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

Automatisk fredete kulturminner er ikke omtalt her. For informasjon om disse se Riksantikvarens nettsted Kulturminnesøk eller Askeladden.

FIGGJO

KULTURMILJØ OG KULTURMINNER



Grunnleggende elementer og strukturer som er viktige å ivareta

- Elva Figgjo (tidligere Figgen) som markant landskapselement og ressursgrunnlag for industrien og tettstedet. Den visuelle sammenhengen mellom elva, ullvarefabrikken i sør og porselensfabrikken i nord – fra hver sine epoker, på hver side av tettstedet.
- De åpne heilandskapet i øst med spredt gårdsbebyggelse. Videreføring av tidligere bosetting og ressursbruk.
- Ullvarefabrikken som tettstedets forutsetning. Ullvarefabrikkens helhetlige industrilandskap, dens kontakt med energigrunnet elva og installasjoner langs den.
- Sammenhenger i fabrikkområdet sosiale bygningsmiljø, fabrikkbygde boliger og tilknyttede boligmiljøer.
- Minner fra samferdselshistorien. Den gamle hovedveien langs Figgjo, med viktig rolle for industrietableringen og tettstedet. 1860-tallets «moderne» chausseé som følger dagens trasé og sporene etter den eldre Postveien over Bråstein. Eldre forbindelser mellom Håland og Tjessheim og Postveien.
- Den gamle Åslandsveien, lite endret i moderne tid.
- Steinbroer over Figgjo, den unikt intakte ved fabrikken, spor etter flere generasjons steinbroer ved Åslandsveien. Andre krysninger over Figgjo.
- Ålgårdbanen som et samferdselshistorisk kulturminne fra mellomkrigstid, som også knytter sammen industrihistorien på Ålgård, Figgjo og Ganddalen.

INNHold

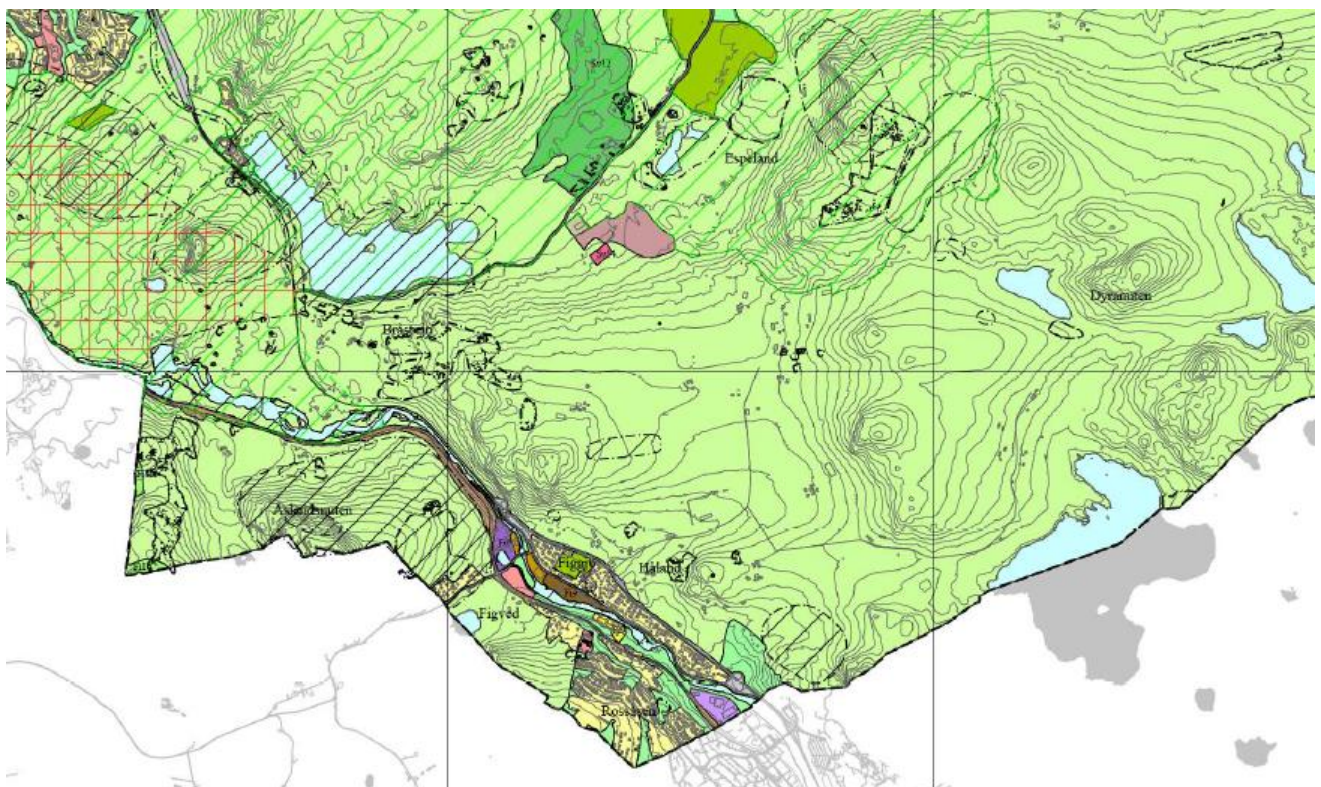
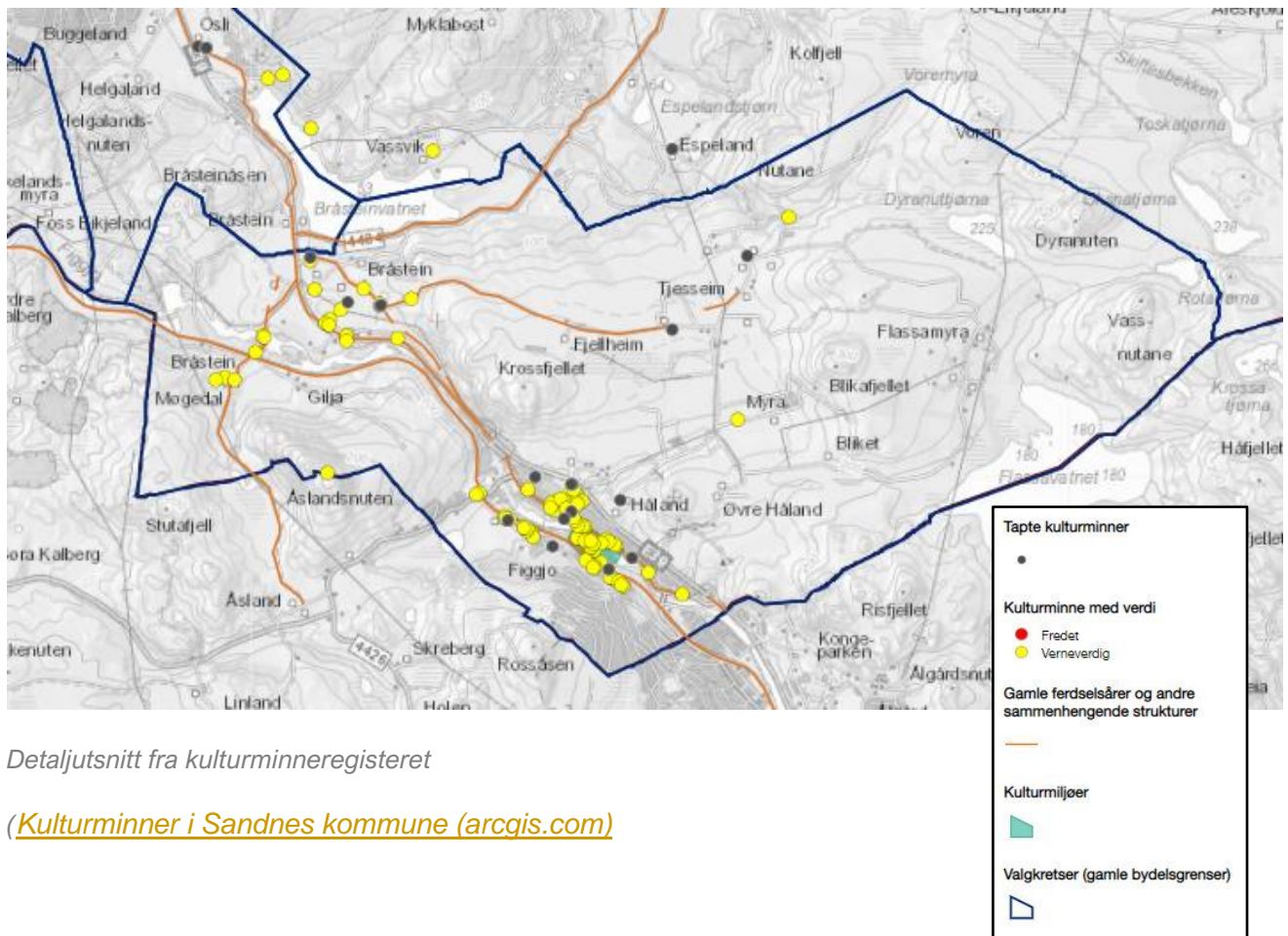
Registreringskart	2
Historie og naturgrunnlag	3
Gårdene	3
Ferdselen	6
Tettstedet	11
2. verdenskrig	14
Kulturmiljøer i fFggjo	16
Figgjo	
trikotasjefabrikk med omgivelser	16
Ålgårdbanen	21
Registreingsoversikt	23
Kilder	24

Finner dere feil og mangler, vennligst registrer disse her:

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

[Link til Kulturminneregisteret](#)

REGISTRERINGSOVERSIKT – KART



HISTORIE OG NATURGRUNNLAG



Figgjo tettsted mot nord. Fotografert av Widereø 1956. (Nationalbibliotekets fotoarkiv)

Gårdene

Bydelen ligger lengst sørøst i kommunen, i et kupert og åpent heilandskap gjennomskåret av elva Figgjo. Sør for elva ligger gårdene Figve, Gilja og Møgedal. Nord for elva ligger Håland, Tjessheim og Bråstein. Gårdene nord for elva er heigårder med store arealer, tidlig delt i flere bruk. Mens de sør for elva i liten grad har vært delt. Det har vært få husmannsplasser i området. De gamle gårdstuna ligger på høydene. Tunområdene til Bråstein, Håland og Tjessheim danner relativt åpne klynger. På Bråstein var det minnelig utskifting i 1843, for de øvrige mangler opplysninger. Gårdslandskapet gir i dag et åpent inntrykk.

Industristedet fikk konsekvenser for Figved og Nedre Håland, der bebyggelsen ligger på mindre hyller ganske nær elva. Et av de to bruka på Figved ble kjøpt opp av fabrikken. Ved det gamle tunområdet bygde fabrikken bl.a. funksjonærboliger. På Hålandsida kom det meste av tettstedsutbygging fra 1900-tallet på flata nede ved elva, som det gamle tunområdet ligger skjermet på en hylle over. Men noe eldre gårdsbebyggelse har det nok vært lenger ned mot dalen, ifølge kart fra 1886. I dag er bebyggelsen etter ett tidligere Håland-bruk lokalisert ved den gamle hovedveien.



*Øvre Håland i 1954.
Bebyggelsen er fornyet.
(Widereø, ika-w067871_1954)*



Brukene på Tjessheim fotografert av Widerøe i 1954. Bebyggelsen er fornyet. (ika-w071203_1954)



Bråstein fotografert av Widerøe i 1954. Bruket Midttun til venstre. (ika-w071208_1954)



Hovedbygning på bruket Midttun på Bråstein, bygd 1889. Eksteriørendringer fra 1960-tallet er ført tilbake til tilnærmet opprinnelig preg med parstilte stuevinduer. Det ligger godt synlig på høyden med Bråsteins-bruka og er i dag det eldste, bevarte huset i dette miljøet.



Bebyggelsen til bruk 15 på Bråstein er et av få med bebyggelse ved den gamle hovedveien mot Ålgård, i dag del av E39. Huset er bygd rundt 1900. Til bruket lå en beinmølle ved Figgjo.



Allé opp til tunet på Heimdal under Håland. Et storskala jordbrukslandskap basert på nydyrking utover 1900-tallet.



Heimdal i 1954 (Widerøe, ika-w071201)

Ferdselen

Ferdselshistorien langs Figgjo begynner trolig for alvor med beslutningen om å utbedre den gamle Postrideveien på 1600-tallet. Postgårder i området på denne tida var Nedre Austrått og Bråstein med Ålgård som neste sørøst. Bråstein var i alle fall postgård i perioden 1695–1744 (AE 1991:24) Mens den gamle ferdselsveien østover fulgte høydene lenger nord, gikk den nye i lavere lende. Denne korridoren la grunnlag for utbyggingen av Ålgårdsveien/Gjesdalveien, som gjennom bydelen følger dagens E39–Figgjenveien–E39 inn i Ålgård. Veien var anlagt for hjultrafikk alt før 1838, men for alvor utbedret fra 1860-tallet. På 1960-tallet ble den gamle hovedveien avlastet for trafikk da europaveien ble lagt utenom tettstedet. E39 avgrensner i dag tettstedet mot gårdslandskapet på Håland.

Åslandveien (Møgedalsveien) er en gammel vei fra Bråstein over Møgedal, Åsland og Fjermestad. Bygd som kjerrevei før 1838. Var en tid et betydningsfullt veifar videre til Sør-Jæren



Figgjo-dalen på utsnitt av kart tegnet av Jonas Ravn Daae 1855. Veien i dalbunnen er kalt «Den gamle postvei». På denne tidas hadde jæreveien overtatt som postvei. Ved Bråstein gikk veien opp om høyden med klyngetunet på Bråstein. Denne er det fortsatt rester av. Sist i 1860-åra ble den lagt utenom, omtrent slik den går i dag. Markeringen av gårdene er symbolsk, og gir ikke et bilde av antall gårdstun. Et annet samferdselsmoment som kartet inneholder er Åslandnuten. Fjellet er markert som trigonometrisk punkt, som bl.a. ble brukt til å konstruere dette kartet – og var dessuten et seilingmerke for leden utenfor jærkysten. (Kartblad 6B 7; 6B 11: Rogaland [Mitt kart | Kartverket.no](http://Mitt.kart.kartverket.no).)

Jernbane

Industriveksten på Ålgård og Figgjo fremmet ønske om jernbane med forbindelse til Jærbanen. Ålgårdbanen ble åpnet desember 1924 med stasjon på Ålgård og stoppesteder på Figgjo, Bråstein og Foss-Eikeland. Holdeplass for Figgjo fabrikker kom i 1933, ved Figgjo Fajanse i 1952.



Fabrikanlegget til Figgjo Fajanse i 1954. Ålgådbanen til venstre og Hovedveien til høyre. Begge underordner seg landskapets kurver. (Widerøe, ika-w067859)

Tettstedet Figgjo ligger mellom to markante og tradisjonsrike bedrifter fra hver sine epoker, med elva som bindeledd – Figgens Uldvarefabrikk (1889) i sør og steintøyfabrikken Figgjo Fajanse (1941–1947) i nord. Steintøyfabrikken begynte virksomheten i 1941 under navnet Figgjo kraftselskap, med bakgrunn i et lokalt kraftlag. Den vokste til en betydelig bedrift med mange ansatte og lever i dag videre under navnet Figgjo AS, en moderne bedrift som produserer vitroporselen. Bebyggelsen er fornyet.



Den gamle postveien over Bråstein.



Åslandsveien mot Mjøgedal.



Bru over Figgjo, Åslandsveien ved Mjøgedal.



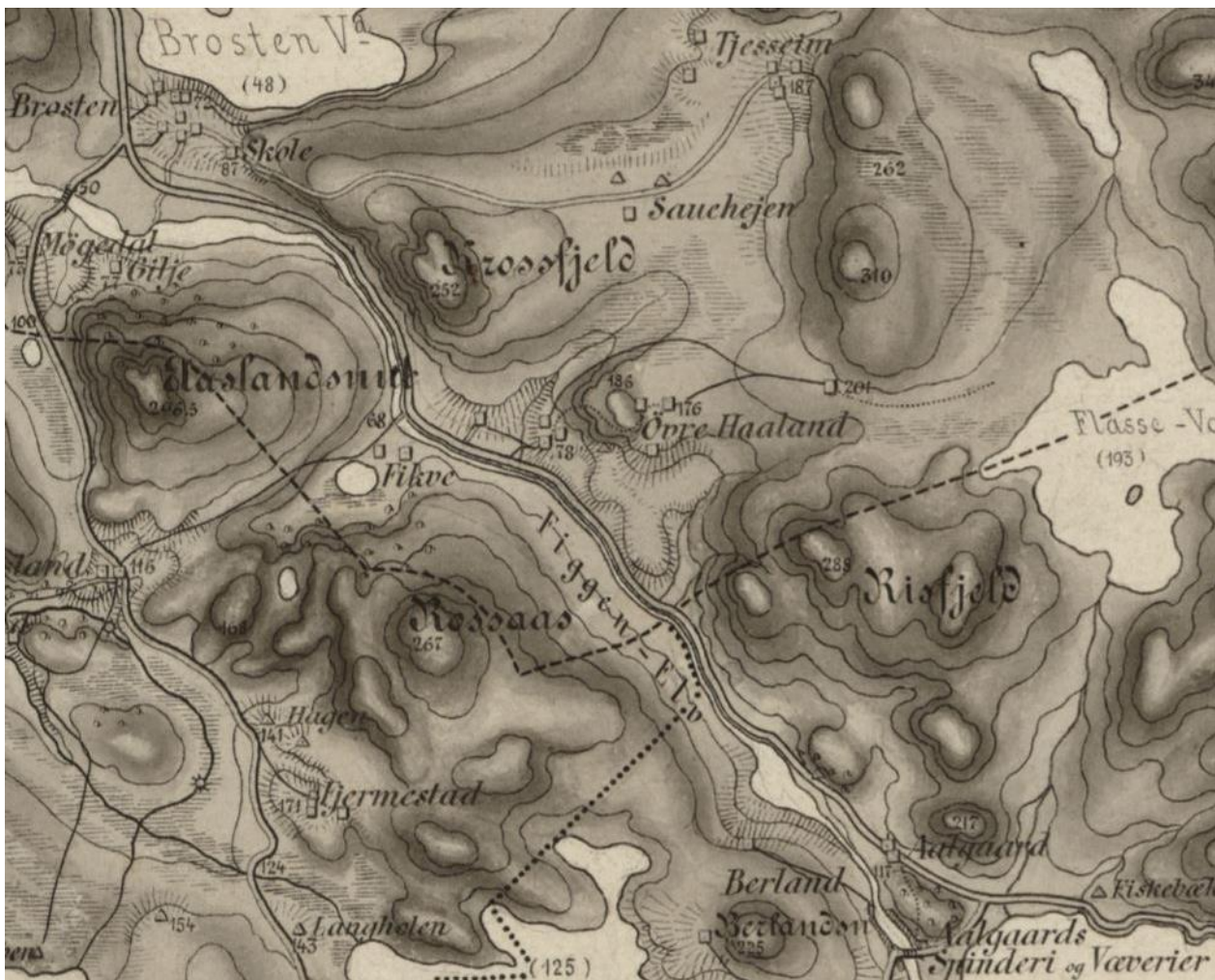
Drikkekar ved Bråstein. Foto Egil Berge.



Den gamle postveien er markert med steingarder og passerer her den første skolen fra 1863. Inn fra høyre kommer en gammel vei fra Tjessheim. Skolehusene spores i dag som ruiner. Det gamle veisystemet har bevarte partier her. Widerøe 1954. (ika-w071213_1954)



Fotet fra sørvest får fram den fine beliggenheten til Bråstein på høyderyggen mellom elv og vann. Den gule bygningen er den «nye» skolen fra 1892. (foto Magne Bråstein)



Da løytnant David Vogt tegnet dette kartet i 1886 hadde Ole Nielsen kjøpt eiendom av Figved og var i gang med planene for ullvarefabrikken. På Ålgård var han godt etablert – som karttegneren har fått med. De enkelte brukene på gårdene kommer tydelig fram. På Håland har noen av bruka krøpet litt ned i dalen. Trolig ligger disse der det nå kalles Kvednaberget. Kartblad 6B 7: Rogaland. ([Mitt kart | Kartverket.no](#))

Industristedet

Det var ullvarefabrikken fra 1889 som skapte tettstedet. Kraftgrunnlaget var en liten innsjø og en mindre foss litt opp i elva som Ole Nielsen hadde sikret seg tidlig på 1880-tallet. I 1870 hadde han overlatt fargeriet og spinneriet i Sandnes til familien der og startet ullvarefabrikk på Ålgård. Ullvarefabrikken på Figgjo ble stiftet av Ole Nielsen og sønner i 1889 som Figgens Ullvarefabrikk, den skiftet snart navn til Figgjo Co, og ble fra 1916 del av De Forenede Ullvarefabrikker, DFU. DFU Figgjo var i drift til 1983, DFU Ålgård til 1993.

Foruten litt gårdsbebyggelse på Figved og Håland var det ingen bebyggelse i daldraget langs elva og ingen bru. Et helt samfunn måtte bygges opp – foruten fabrikkbygningene, boliger for ansatte, skole og bru.. Fabrikkens ble lagt på en flate ved elvebredden på sørsida, på gården Figveds grunn. Brua sto ferdig i 1893.

Utover 1890-tallet ble fabrikkområdet stadig utvidet. Den store murbygningen som kjennetegner Figgjo i dag ble bygd 1906 etter en brann. De ansatte fikk i begynnelsen kost og losji. Den første arbeiderboligen som fabrikkens bygde i 1894, Storhuset, hadde stort kjøkken i kjelleren for felleshusholdningen.

Veiene strukturerte utbyggingen som begynte langs den gamle hovedveien, spredte seg oppover Kvednaberget, den gamle veien ned fra gårdsbebyggelsen på Håland og opp den nye Tjessheimveien (anlagt 1902–1915). De fleste boligeiendommene var romslige, med plass til hagebruk og noen steder litt småbruk. I dag er hagene fortettet, men den eldre bebyggelsen gir fortsatt karakter til miljøet og forteller om etableringen av tettstedet i første del av 1900-tallet.

Fabrikken hadde ansvar for skolen. En tid etter 1905 var det bruksskole (skole i regi av fabrikken) i lagerbygget til fabrikken. En ny bruksskole ble reist 1912. Den ble gitt Høyland kommune i 1943 og er erstattet av et nyere bygg.



Over: Figgjo på utsnitt av rektangelkart fra 1902. Fabrikken med de første boligene vises. Ved Bråstein er det markert en benmølle, som det er registrert spor etter. Under: En av arbeiderboligene langs Figvedveien. Kartblad 6B Jæderen [Mitt kart | Kartverket.no](http://Mitt.kart|Kartverket.no).



Den gamle veitraseen følger tett på elva ved ullvarefabrikken.

Tettstedet



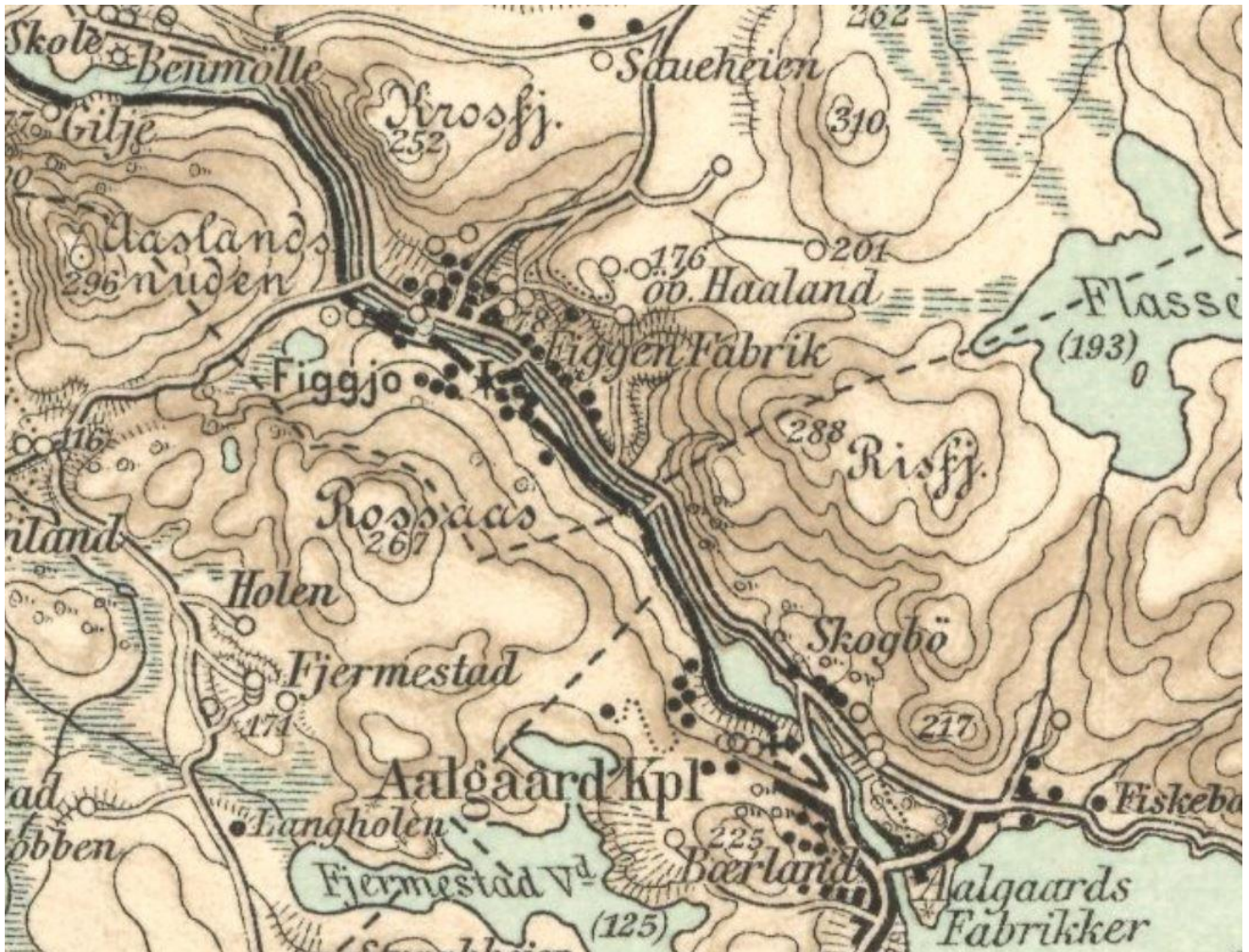
Hålandsmoen, flata med tettstedsbebyggelsen langs elva i 1954. Skolen fra 1912 er det store huset med to piper huset nærmest elva. (ika-w067861)



Til venstre: Den lille hvite bygningen er blant de eldste på Hålandsmoen og har huset skomaker og bakeriutsalg. Til høyre: Midt i bildet gårdsbruket Kampen, et av Hålandbruka som kom ved hovedveien. Nærmest en tomannsbolig fra 1922.



Kvendaberget med eldre bebyggelse imellom den nye, kanskje noen med røtter i tidligere Hålandbruk. Ryggen markerer seg i landskapet.



Figgjo på rektangelkart fra 1926. Tettstedet er fullt utbygd. Kartblad 6B Jæren. [Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#)



Tjessheim fikk ny forbindelse til hovedveien langs Figgjo mellom 1902–1915. Her ble byggetomter stukket ut. I krysset mot hovedveien kom butikker.



Figjo sentrumsområde 1937 og 2013. (Kart fra 1881.no)



2. VERDENSKRIG

På ett unntak nær, er det ikke registrert kulturminner fra 2. verdenskrig på Figgjo. Det betyr ikke at krigen gikk ubemerket forbi. Tvert imot var det på Bråstein at kampen mellom norske og tyske styrker under invasjonen i Rogaland begynte. Bråstein og Figgjo ble åsted for de eneste trefningene mellom de norske og tyske styrkene i Sandnes kommune.

Etter å ha konsolidert landgangen, sikret Sola flyplass og forsvaret mot sjøen, var tyskerne den 16. april klare for å rykke videre innover og innlede operasjoner mot de norske styrkene.

Allerede på invasjonsdagen var regimentstaben til det norske forsvaret flyttet fra Stavanger til Sandnes (Hotell Sverre) og videre til Oltedal. Den militære avsnittsledelsen mente at å forsvare Stavangerhalvøy ville bli en felle. De endret planene til å sette opp motstanden lenger inn. Tyskerne hadde da tatt Egersund og beveget seg innover. Mobiliseringen av Rogalandsbataljonen, som det var planer om skulle foregå på Sviland, der det var våpendepot, ble flyttet til Dirdal og Gilja. Knutepunktet Ålgård ble et viktig sted. Her hadde det norske forsvaret også et militærdepot. Tyskerne var på rekognosering 10. og 12. april, men snudde. Ifølge Gerd Schanche begynte kampen om Ålgård på Bråstein.



Bråstein skole , flyttet hit fra Høyland i 1891. Det var satt ut et norsk vaktlag i skolestua, og det var her kamphandlingene begynte april 1940.



Figgenveien 50 er en funksjonærbolig bygd av Figgen Co. 1912. Under tyskernes invasjon april 1940 havnet huset i skuddlinjen i en av de første trefningene mellom tyskerne og det norske forsvaret i Rogaland. Herfra var det god sikt mot stasjonen og bygda. De norske soldatene tok stilling her 16 april. De gravde seg ned i hagen og skjøt på tyskerne som kom fra Bråstein, inntil de slapp opp for ammunisjonen og forlot stillingene sine.

Rogalandsbataljonen ved major Brandt tok kontroll over Ålgård om morgenen 15 april. Veien og jernbanen mot Sandnes ble ødelagt ved Figgjo og telefonforbindelser brutt. Ved Bråstein var det satt ut vaktlag som hadde base i skolehuset. Allerede den 15. april tok de tyske fanger.

Kampene tok for alvor til 16 april med en trefning på Bråstein mellom nordmennene og en tysk støttetropp, som også søkte etter de som var fanget. Etter et par timer trakk nordmennene seg tilbake, forskanset seg i høydedraget øst for Figgjo og fikk forsterkninger. Det egentlige slaget kom 17 april. Tyskerne angrep både mot Figgjo og Ålgård og rykte fram på begge sider av elva. Tyskerne hadde kontroll over Ålgård før kl. 16, men ble stoppet av den norske frivillighetstroppen ved Vaula bru.

Etter Ålgård ble nordmennene drevet bakover slag for slag. Motstanden endte med kampen mot landgangen i Dirdal, der tyskerne også fikk støtte av krigsskip. Det var i Dirdal og Gilja størsteparten av de norske styrkene i Rogaland var i kamp, fram til kapitulasjonen natt til 23 april.

En ung gutt fra Ganddal falt ved kampene på Figgjo. Flere tyskere falt ved Ålgård. Det var også på Figgjo at den første norske landsoldat ble drept 9.april. Han satt på en observasjonspost på østsiden av bygda og ble skutt fra et fly som passerte mot Sola (AR 2020). Både norske soldater og en god del sivile ble tatt til fange ved kampene om Ålgård og ført til Madlaleiren. De ble sluppet fri 28 april. Her skal kona til direktør Heiberg på DFO ha hjulpet til. Hun var tysk og overbeviste den tyske kommandanten om, at om DFU skulle produsere tyske uniformer, trengte de arbeiderne sine. Alle de internerte fikk beskjed om å si at de jobbet på DEFU. Dermed ble alle løslatt.

For mer informasjon se Arne Raunholms video med intervju med tidsvitnet Kjell Tjessheim april 2020
<https://youtu.be/smY6PPiRRvg> og nettstedet

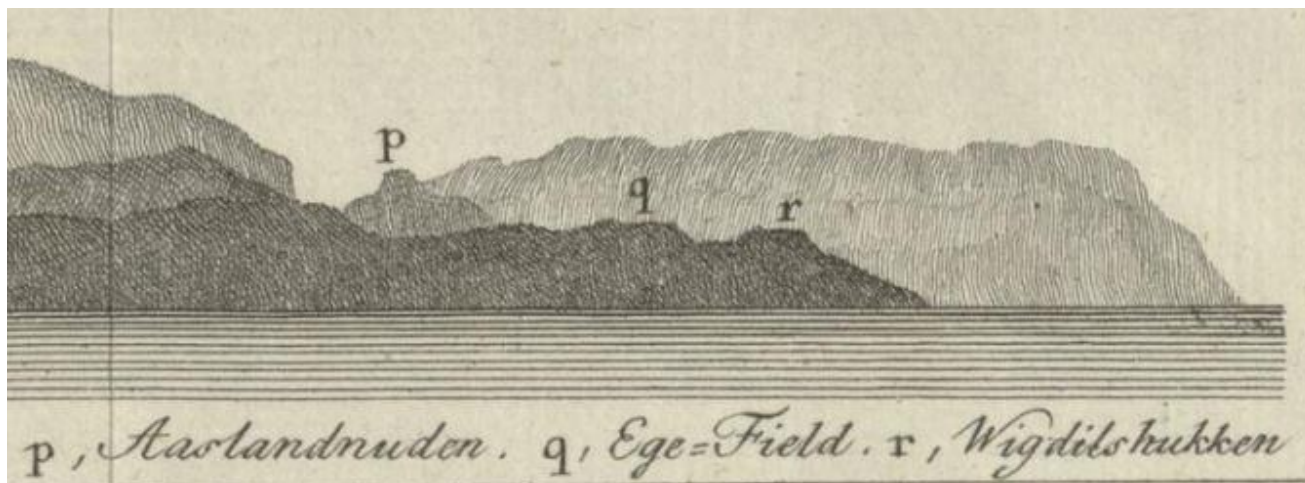
Sørørfylket.no Totimerskrigen på Figgjo fra 2012. <http://www.sorfylket.no/nyheter/sandnes/2629-totimerskrigen-pa-figgjo.htm>.

Utkikkspost, Åslandsnuten

Utkikkspost på toppen av fjellet med utsyn i 360 graders vinkel over Festung Stavanger.

Under krigen hadde tyskerne utkikkspunkt på Åslandsnuten. Her er det vid sikt i alle retninger, til kysten, Stavanger - ikke minst Sola flyplass og hovedveien i dalen nedenfor langs Figgjo. Åslandsnuten er dessuten omgitt av flere kommunikasjonslinjer, Gamle Åslandsvei (Møgedalsveien) ved foten av fjellets vestsida, Kvernelandsveien (4424) på sørsida og Ålgårdsbanen på nordsida. Dette var et strategisk viktig punkt. På sørsida bygde tyskerne en adkomstvei med steintrapper - Tyskertrappene. Den skal være bygd av russiske krigsfanger. Det skal være spor etter utkikkposten, som er nevnt i arkeologisk registrering av bygdeborg i samme område. Det er ikke undersøkt om de tyske installasjonene strekker seg inn i Sandnes kommune. Tyskertrappene ligger i Time kommune. Utkikksposten på toppen av fjellet må uansett ha hatt stor betydning for folk som levde i Figgjo-dalen. Det er lett å tenke seg at dette har vært en viktig utkikkspost for Festung Stavanger. Dette er kulturminner som forteller om tyskernes militære disposisjoner under okkupasjonstida og om hvordan de militære tok Rogaland-landskapet i bruk. De har kunnskapsverdi og opplevelsesverdi. For mer informasjon se Amdal, Nils Helge. *Krigshistoriske fotturer i Sør-Rogaland og Agder*. 2014.

At Åslandsnuten var egnet som utkikkspunkt understrekes av at fjellet har lange tradisjoner som sjømerke for skipsleden langs jærkysten. Sammen med andre utvalgte fjell (bl.a. Dalsnuten) vises den på gamle kart og på tegnede kystprofiler, såkalte landtoninger eller fortoninger, som fulgte kartene og seilingsbeskrivelsene – fra gamle nederlandske på 1500-tallet, «Den norske los» gjennom hele 1800-tallet og fram til 1972.



Utsnitt av kystprofilen (landtoning eller fortoning) i seilingsbeskrivelsene som fulgte de første norske sjøkartene på vestlandet fra 1798 – «de Groveske drafter». Her er sett: «... retviisende Wester fra Feyesteen.» https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2017020328007.

Anbefalt turlitteratur for Åslandsnuten:

<http://godturen.tursti.net/tur/rogaland/sandnes/aaslandsnuten>.

<https://turanbefalinger.com/aslandsnuten-og-tyskertrappene/>.

KULTURMILJØER I FIGGJO

Figgjo trikotasjefabrikk med nærmeste omgivelser

Et unikt, helhetlig og representativt vannkraftbasert industrimiljø fra rundt 1900 med fabrikkanlegg, disponentbolig, fabrikkbygde og selvbygde arbeiderboliger bundet sammen med en gamle steinbu over ressursgrunnet – elva Figgjo



Fabrikkanlegget fotografert i 1935. (ika-w004021, Widerøesamlingen Interkommunalt Arkiv Rogaland.)

Ullvarefabrikken på Figgjo ble stiftet av Ole Nielsen og sønner i 1889 som Figgens Uldvarefabrikk, men endret snart navn til Figgen Co. I 1893 ble Figgen Co. kjøpt opp av Aalgaards Uldvarefabrikker, men beholdt navnet. Begge fabrikkene ble fra 1916 del av De Forenede Uldvarfabrikker, DFU, sammen med Nydalen Fabrikker i Nord-Trøndelag. Nye fabrikkene kom med utover 1900-tallet, til nedgangen i bransjen startet rundt 1960. Produksjonen på Figgjo stanset i 1983, DFU Ålgård i 1993. På Figgjo ble disponentboligen solgt til private, fabrikkområdet til Sandnes kommune som senere har videresolgt det meste.

I 1870 overlot Ole Nielsen fargeriet og spinneriet i Sandnes til familien der og startet ullvarefabrikk på Ålgård. Tidlig på 1880-tallet hadde han kjøpt et område med et mindre fossefall av gården Figved, med tanke på å starte veveri. Da fabrikkene kom i drift høsten 1889 var trikotasje blitt en sentral del av virksomheten, foruten veveri og spinneri. Ole Nielsens sønner, Nils og Thorvald Andres var gått aktivt inn i bedriften.

Fabrikkene ble lagt på en flate ved elvebredden. Utover 1890-tallet ble den stadig utvidet og det kom hus for ulike funksjoner, slik at produksjonshus, lager og kontor etter hvert fylte mye av flata og deler ble sammenbygde. Kontor- og lagerbygning i 1897, kjelhus og ullager 1897, verksted rundt 1915. Siste tilskudd er et lagerhus fra 1960-tallet.

Den første fabrikkbygningen var en stor trebygning som brant i 1904. Etter brannen ble en ny fabrikk i mur gjenreist litt lenger nord og disponentboligen flyttet nær stedet der den gamle fabrikkene sto. Rundt disponentboligen ble det anlagt hage. For å bedre kraftforholdene ble det kjøpt inn et nytt, mindre vannfall og laget en lang kanal vest for elva til nye turbiner ved fabrikkene. Den nye fabrikkene kom i drift i 1906 og fikk vesentlig større kapasitet enn den gamle.



Anlegget i 1954. (ika-w067862, Widerøesamlingen Interkommunalt Arkiv Rogaland.)

Foruten gårdstuna på Figved og Håland var det ingen bebyggelse i daldraget og ingen bru over elva. Et helt samfunn måtte bygges opp, boliger for ansatte, skole og bru. Brua sto ferdig i 1892-3. De ansatte fikk i begynnelsen kost og losji. Arbeiderboligen Storahuset ble reist i 1894 med stort kjøkken i kjelleren for felleshusholdningen. Disponentbolig kom også raskt på plass like ved fabrikken. Fabrikken bygde også en arbeiderbolig med flere leiligheter og noen funksjonærboliger litt opp i åsen ved tuna på Figved. Dette miljøet ble bygd mellom 1910 og 1915.

De fleste arbeiderboligene ble reist av arbeiderne selv, ofte med bistand fra fabrikken. De første kom nær fabrikken og Storahuset. Langs hovedveien på nordsida av elva kom det en særpreget gruppe med små boliger rundt 1900. De står i et marginalt område, med små muligheter for jordbruk og hagebruk. De er bygd over samme lest, små sandneskasser helt ut i veien, i det bratte terrenget står de på høye sokkeletasjer av dels grov naturstein, dels pusset mur. De har små hager murt opp i terrasser med naturstein. Av bebyggelsen langs Småkjelvene på fabrikk sida og langs Figvedbakken kom noen før og noen etter 1900. Her hørte det større jordlapper til og det har vært drevet et lite jordbruk. Bebyggelsen i dette området er mer endret.

Fabrikanlegget på flata, disponentboligen i gammel hage, det fabrikkbygde Storahuset og de små selvbygde arbeiderboligene langs den gamle hovedveien på nordsida av elva, bundet sammen med den originale steinbrua, utgjør et unikt helhetlig, og representativt industrimiljø fra rundt 1900. Elva synliggjør ressursgrunnlaget. Noe redusert autentisitet i detaljer i noen av husene forstyrrer ikke miljøets lesbarhet. Sammenhengene til tid og funksjoner er tydelige. Det dokumenterer en eldre patriarkalsk/filantropisk tradisjon innen industri- og arbeiderhistorien. Miljøet har stor kunnskapsverdi, med vekt på industrihistorie og sosialhistorie og stor opplevelsesverdi med vekt elvelandskapet og lokal identitet.



Fabrikken fra 1906. Bildet er tatt etter 1915, da verkstedet langs elva ble bygd. (Galleri NOR (128288 Wilse))

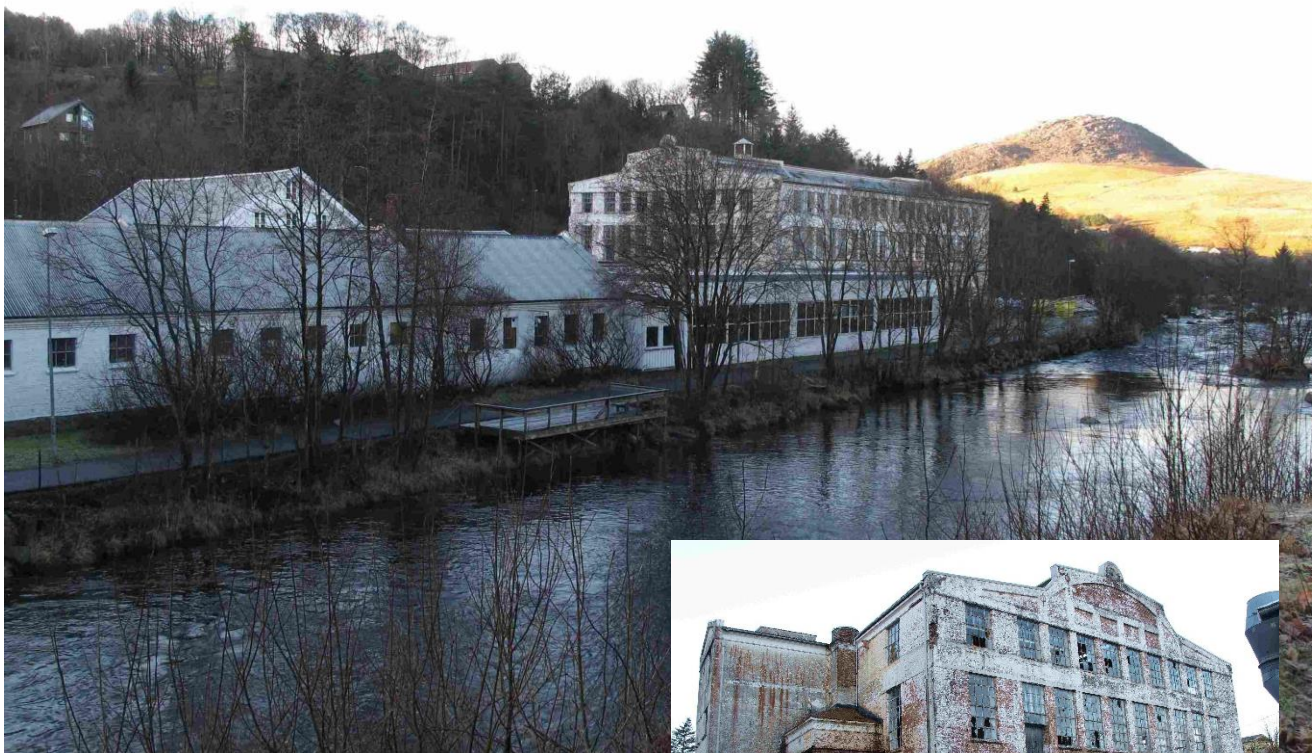


Storhuset til venstre og direktørboligen til høyre.





Utsnitt av jordskiftekart over gården Figved fra 1910.



Spinneri- og trikotasjefabrikk bygd 1905 av Figgen Co. Bygd etter at den første fabrikk brant.





.Foto fra tidlig 1900-tall. I bakgrunnen en av arbeiderboligene langs hovedveien. (Digitalt museum, JAEHS004.006)

Det var ingen bru over elva mellom Håland og Figved før fabrikken kom. Brua ble bygd av Figgens Uldvarefabrik og var ferdig 1892-93. Fabrikken var bygget og i drift fra 1889. Brua fører fra fabrikk eiendommen til den gamle hovedveien som følger elvas nordøstre side, utbedret som Gjesdalveien, Ålgårdsveien 1882.

Brutypen kalles huldikebru. Den har seks kraftige brukar og pillarer av hoggen stein som ved utkraving av sluttsteinen bærer store steinheller som er underlag

for veien. Den har støpejernsrekkverk festet til små stolper ved hver ende. Huldikebruene er særlig karakteristisk for Vestlandet.

En som er kjent for å ha utviklet byggemåten med utkragende pillarer er Thore Håland. Han skal være den som først begynte med utkraving av den siste steinen før dekkhellene ble lagt på, slik som denne over Figgjo. Thore Håland har bygd mange fine steinbruer med sin metode i siste del av 1800-tallet. Det er stor sannsynlighet for at det er Thore Haaland (Thore Svenson Vølstad 1833–1918) som har bygd denne brua. Han bodde i flere perioder på Håland og hadde slekt her. Brua er et godt eksempel på brutypen han utviklet. Brua er et sjeldent autentisk kulturminne knyttet til industri og ferdsel sist på 1800-tallet og har høy kunnskapsverdi. Den dokumenterer en lokal teknologi tilpasset tidens økende trafikkgrunnlag, men før den tyngste biltrafikken tok over. Tilknyttingen til en av tidens kjente brubyggere styrker det historiske innholdet og tilfører lokal identitetsverdi. Det har også en egenverdi at vi her (trolig) kjenner navn på håndverkeren, som ofte blir glemt. Opplevelsesverdien i sammenheng med fabrikkmiljøet og elveløpet er høy

Ålgårdbanen

Sidebane til Jærbanen mellom Ålgård og Ganddal. Bygd mellom 1921-24, som et sysselsettingstiltak mot arbeidsledigheten, men planlagt siden 1894. Knyttet til industrien på Ålgård og Figgjo.

Industriveksten på Ålgård i siste del av 1800-tallet fremmet ønske om jernbane med forbindelse til Jærbanen. Gjesdal kommune satt ned den første jernbanekomiteen i 1894. I 1910 kom staten ved NSB med i en bredere sammensatt komite. Strekningen gjaldt Ganddal–Ålgård. I 1919 ønsket Arbeidsdepartementet å se linjen i sammenheng med stambane Stavanger–Oslo. I 1920 blir oppstart av Ålgårdbanen sett som et sysselsettingstiltak mot arbeidsledigheten. Banen ble vedtatt 5. juli 1921 og det første spadestikk ble tatt i desember. Banen ble bygd etter høyeste standard som en framtidig parsell av den planlagte Sørlandsbanen. Ålgårdbanen ble åpnet desember 1924 med stasjon på Ålgård og stoppesteder på Figgjo, Bråstein og Foss-Eikeland. Bråstein var tilknyttet omlandet ved Gamle Åslandsvei (Møgedalsveien), Foss-Eikeland ved Kvernelandsveiens da nye trasé og bru over Figgjo. Holdeplass for Figgjo fabrikk kom i 1933, ved Figgjo Fajanse i 1952. Ganddal stasjon ble flyttet i 1935 slik at innkjøringen til banen ble liggende ved stasjonen.

Ved Foss-Eikeland skjærer Figgjo gjennom en stor morene. Under arbeidet med Ålgårdbanen eksproprierte NSB et grustak her til bruk for anlegget av banen. Det utviklet seg til en betydelig virksomhet, ikke bare for jernbaneanlegg. Med bakgrunn i grusforekomstene ble firmaet Norsk Spennbetong etablert med fabrikk på Ganddal i 1956, Norsk Spennbetong var blant de første i landet som produserte for elementbygging. Indirekte la jernbanens grustak grunnen for at Foss-Eikeland utviklet seg til at et av Sandnes store industriområder. Alt fra 1967 hadde Ullvaren sikret seg tomt for å kunne flytte produksjonen ut av byen til Foss-Ekeland, noe som skjedde i 1986.

Ekspedisjonsbygninger i nyklassisistisk stil er bevart på Figgjo og Foss-Eikeland, på Ganddal i overgangen nyklassisisme og funksjonalisme. I 1953 ble planene om en indre stambane der Ålgårdbanen inngikk oppgitt. Persontrafikk nedlagt i 1955, godstrafikk 1988.- med unntak for godstog mellom Foss-Eikeland og Ganddal fram til 2001. Figgjo stoppested var ubetjent fra 1961. Foreningen Ålgårdbanens Venner ble dannet i 2004. Ålgårdbanens venner har etablert et lite jernbanemuseum i ekspedisjonsbygningen på Figgjo. Siden 1996 har det vært mulig å leie dresin fra Figgjo stasjon til Ålgård. Ålgårdbanen har høy kunnskapsverdi knyttet til samferdselshistorie og ikke minst Sandnes industrihistorie. Den er av de større, bevarte historiefortellende strukturer i Sandnes. Den binder sammen industrihistorien på Ålgård, Figgjo og Ganddalen, og gir mulighet til å oppleve kulturminner og landskap i sammenheng. Den utgjør et kulturmiljø med høy opplevelsesverdi.

Enkeltregistreringer langs banen: Ganddal stasjonsbygning kulturidnr. 110202724, ekspedisjonsbygning Foss-Eikeland stoppested 110202723, Figgjo stoppested ekspedisjonsbygning 110202701 og pakkhus 110202702. Undergang Åslandsbakken.110200125. Fagverksbro Eikelandshølen 110200169. Ekspedisjonsbygningen på Bråstein stoppested er revet.



1976. Ålgårdbanens venner.



Ekspedisjonsbygningen på Figgjo stoppested ble bygd til åpningen av Ålgårdbanen banen i 1924. Den er tegnet av arkitekt R. Werenskiold ved NSB's arkitektkontor i nyklassisk stil. Ålgårdbanens Venner ble dannet i 2004, og har etablert et lite jernbanemuseum i huset.



Tidligere jernbaneundergang av huggen stein på Ålgårdbanen. Undergang for veien mot Kvernaland, bygd til banens åpning i 1924.

REGISTRERINGSOVERSIKT – NØKKELTALL

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

I 2021 er det registrert 80 kulturminner med verdi i bydelen.

Kulturminner fordelt på kategorier

Kategorier kulturminner	Står	Derav nyregistrert	Tapt	I alt	Tidligere registrert	Tap av tidl.reg.
Bygning	61	16	16	77	61	26 %
Andre typer minner	12	7	0	12	5	0 %
Grøntanlegg	4	3		4	1	0 %
Ruin	3	1		3	2	0 %
Samlet	80	27	16	96	69	23 %

Tallgrunnlag des. 2021. Oversikt over kulturminner i bydelen fra Kulturminneregisteret. «Tidligere registrert» omfatter SEFRAK-registreringen på 1980-tallet og tilleggsregistreringer under senere verneplanarbeid. «Tidligere registrert» er grunnlaget for andelen tap i %. Tapene indikerer en trend. Tilleggsregistreringer for denne kulturminneplanen (2020–2035) er holdt utenom og vises under «Derav nyregistrert».

Det samlede antall kulturminner med verdi i Kulturminneregisteret for bydelen er 80. Sett ut fra bestanden som er vurdert i tidligere kulturvernplaner og SEFRAK-registreringen fra 1980-tallet utgjør samlet tap 23 %. Det ligger det ligger i det lavere sjiktet for kommunen, der gjennomsnittlig tap er 31%. Alle tapene gjelder hus.

16 registrerte objekter er vurdert å ikke lenger ha verdi og inngår ikke i tallmaterialet.



Øvre Håland 1954. Hovedbygningen ble revet på 1980-tallet fordi den var dårlig. (ika-w067871, Widerøesamlingen Interkommunalt Arkiv Rogaland.)

KILDER

Alsvik, Sigmund. DFU Figgjo - tekstilindustri som varte i 100 år. Sandes historie- og Ættesogelag Årbok 13, 2010.

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

Bjerke, Thor mfl. Banedata 94. Norsk jernbaneklubb, Forskningsgruppen 1994. Oslo

Eggebø. A. «Slik bygde dei byen», 1996.

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

Jordskiftekart: Figve 1910, Tjessem 1971, Håland 1956.

Nordås, Hallvard, 1989. Bygdebok for Gjesdal. «Gjesdal i okkupasjonsåra».

Norges bebyggelse 1957. Herredsbindet for Rogaland søndre del.

Sandnes kommune, Bydelsfolder.

Schanche, Gerd. *Stritt folk Det illegale Sandnes* 1940–1945. 1979

Thime, Torkel. Banelangs. Ålgårdbanen gjennom 75 år. Statsarkivet i Stavanger 1999.

SEFRAK-registreringen i Sandnes.

Widerøesamlingen Interkommunalt Arkiv Rogaland.)

For mer informasjon se Arne Raunholms video med intervju med tidsvitnet Kjell Tjessheim april 2020

<https://youtu.be/smY6PPiRRvg> og nettstedet [Sørørfylket.no](http://www.sorrfylket.no) Totimerskrigen på Figgjo fra 2012.

<http://www.sorrfylket.no/nyheter/sandnes/2629-totimerskrigen-pa-figgjo.htm>.

Turlitteraturanbefalinger Åslandsnuten: <http://godturen.tursti.net/tur/rogaland/sandnes/aaslandsnuten>.

<https://turanbefalinger.com/aslandsnuten-og-tyskertrappene/>

<https://digitaltmuseum.no/>

<https://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/>.

https://www.nb.no/nbsok/advanced_search. Foto.

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

<http://aalgaardbanens-venner.com/historien/>.

For mer informasjon se Arne Raunholms video med intervju med tidsvitnet Kjell Tjessheim april 2020

<https://youtu.be/smY6PPiRRvg> og nettstedet [Sørørfylket.no](http://www.sorrfylket.no) Totimerskrigen på Figgjo fra 2012.

<http://www.sorrfylket.no/nyheter/sandnes/2629-totimerskrigen-pa-figgjo.htm>.

Kart forside: Rektangelkart 6B Jæren 1926. [Mitt kart | Kartverket.no](#)