

H.S.D. POSTEN

MELDINGSBLAD

Nr. 9 og 10

September og oktober 1957

16. Årg.

Myklebust.

Vegen frå Beinavikjo til Sanden, eller Sa'n, ved Myklebustlandet når vel ikkje opp i fjerdingen. Og likevel vart det stoppestad her med «Farmann» kom og vart ekspedert ved båt. Sidan kom «Håvik», og sist «Lønningdal». Det vart bygt kai ei god strekkje utover. Då auka det mykje på med varesending her. Det vart snauaste vegen for dei som kom oppe frå dalen og for dei utetter fjordsida. «Kvifor køyra radt til Beinavikjo, når me kan verta kvitt byvara her. Og det me får sendt kan me likesnart ta på lass herifrå med same me er her.» Slik tenkte folk etter dei hadde lært at tid er pengar.

Mandius Myklebust opna handel her i 1934. Sidan 1945 har Arne Myklebust drive handelen. I 1934 vart kaien ombygd og påbygd, monarleg. Handelsmannen var samstundes også ekspeditør for dei båtar som gjekk her.

Då «Lønningdal» slutta, tok H.S.D. opp Myklebust som stoppestad. No har dei om lag like mange stopp desse to stadene, Uskedal og Myklebust. I rutene som gjeld no har Uskedal 9 og Muklebust 7 stopp for veka, og stoppa er ikkje i same rutene. Det er såleis lett å koma til og frå Uskedalen, lett for ferdafolk, og lett for varesending. Attåt går dagleg bilrute som i Sunde og Rosendal gjev samband med båtruter, og i Utåker og Løfallstrand med ferjeruter.

Ikring 1900 var det berre to handelsmenn i Uskedalen. Det var Arnesen og Halseid. Sistnemnde heldt til i leigde rom, og heldt heller ikkje så lenge ut. I dag er forretningane mange på tal. Går ein ut frå at ungdomshallen (nyreist i 1934) og skulehuset med kyrkja litt nedanfor, er midstaden, kan ein nemna dei forretningar og verksemder som er like ved, og inn til rutebussvegen: Uskedal Samyrkelag som vart skipa i 1928 og Uskedalen Mjølkelag, skipa i 1931. Desse

har si visse varesending over kaien på Myklebust, då den er nærast ved. Nær ved eller lenger borte er: Ivar Bringedal som har fiskebilrute for Kvinnherad attåt landhandel og bensinstasjon. Uskedal dampbakeri som starta i 1919 ved Odd Myklebust. Han har gardsbruk med frukthage attåt. H. Sætres bakeri som opna 1934. Olav Haugland har elektrisk forretning og Wilhelm Bjelland driv med aluminiumsindustri. A.S Lundheim har landhandel.

Her er også eit par skomakarforretningar. A. Eidsviks Båtbyggeri tok opp vervaarbeidet i 1920 borte på Snilstveitøy, men vart i 1941 flytt til Uskedalen.

Båtane «Solfjell» og «Mannsfjell» høyrer heime i Uskedalen. Båe er bygde her og er oppkalla etter fjella som høyrer landslaget til. Uskedal Trelastlager opna i 1929, eigar T. S. Myklebust. Byggmeister Johannes T. Wang driv entreprenørforretning. Arne Myklebust driv mjølkeruta som køyrer til endes på dalen og hentar mjølka til mjølkelaget. Frå firmaet Sand-Silo vert levert sand vide kring.

At det til ei slik forretningsbygd kjem ferdafolk rett ofte, er heilt naturleg. To pensjonat står opne for ferdafolk, så ingen kjem til Uskedalen og lid vondt.

Interessa for fruktdyrking har auka med åra, og mange har store frukthagar. Mykje av frukta går til pakkelaget sitt lagerhus i Dimmelsvik, men beinveges sending går over kaiene her. Også mykje slaktelevande vert sendt herifrå, helst til Bergen. Men mjølkeproduksjonen gjev den faste inntekt som gardbrukarane reknar mest med. Attåt den intense jordbruksdrift er skogreisinga teken opp i fullt alvor, og fine plantefelt talar skogsaka.

I Uskedalen har vori drivi målmedvitande arbeid for åndsliv og kulturliv. Fleire føregangsmenn når det gjeld indremisjonsarbeidet og det frilynde ungdomsarbeid høyrde og høyrer heime her.

Uskedalen ungdomslag vart skipa i 1888. Dei reiste tidleg sitt møtehus. Då det ikkje lenger tente føremålet, reiste dei eit mykje større møtehus, i 1934. Her held dei ymse arbeidsgreiner til, også musikklaget.

Ungdomen har teki ut på ungdomsskular, sers folkehøgskulen, og komi heimatt og vori med og bygd si bygd vidare fram, både i åndsvokster og eit rikare næringsliv.

Frakt for eternitskifer.

Frakten for eternitskifer regnes etter samme sats som fiberplater. For partier på over 500 kg har rabattsatsen vært 10 %.

Når det gjelder sending av større partier eternitskifer, ble rabattsatsen noe lav. Vi har derfor gått over til å regne rabattsatsen for eternitskifer slik:

For partier på over 500 kg	15 %.
— 1500 »	20 %.
— 3000 »	25 %.



Sendinger av linoleum og stragula.

Fra en av våre varetrafikanter fikk vi for en tid tilbake dette brevet:

«Da det har forekommet skade på linoleum- og stragulafor- sendelser ved fremkomsten har vi i den anledning hatt besøk av representanter for leverandørene og er blitt anmodet om å inn- skjjerpe overfor dampskibsselskapene at rullene blir yderst var- somt behandlet. Det har gjentatte ganger vist seg at skaden ikke har kunnet påvises utenpå emballasjen men først ved utpak- ningen. Det viser seg da at rullene har vært utsatt for støt således at der er kommet brest i linoleumen.»

Vi ber alle som har med lasten å gjøre, både i land og ombord, om å være merksame på det som er nevnt her, og behandle linoleums- ruller med nødvendig varsomhet.

Nelliker og epler.

Nellik er en vakker blomst som vi gleder oss over, m. a. fordi den holder seg lenger enn de fleste blomster etter at den er avskåret. Men har De forsøkt å sette en bukett nelliker i nærheten av et fat med epler? Da blir neppe gleden over nellikene langvarig, for de vil falle ganske snart.

Akkurat det samme skjer hvis avskårne nelliker blir transportert i nærheten av eplekasser. Altså er vi klare over at epler har en skade- lig innvirkning på avskårne nelliker. Derfor må alle som har med last å gjøre huske på at nelliker og epler aldri må plaseres i nærheten av hinannen under transport.

Vi er ikke sikre på hva det er som gjør at epler virker slik på nelliker, og vi vet heller ikke om noen kan gi en fullgod forklaring. Vi kan tenke oss at det er den gassen eplene utvikler som virker på nellikene.

Legene vet at epler har en viss innvirkning på organismen, uten at de kan gi en fullgod forklaring på hva som er årsaken. Det er t. eks. et gammelt legeråd at når barn får diaré så skal en gi barnet raspet eple. Da stopper diaréen.

Selv om eplers innvirkning på nelliker er det mest karakteristiske, så ligger det nær å tro at alle slags frukt har en viss innvirkning på avskårne blomster. Frukt i modning avgir gass, og – som nevnt – er det trolig at det er denne gassen som virker på avskårne blomster.

Vær derfor merksam på at frukt og avskårne blomster ikke må plaseres sammen under transport.

Ekspeditørene må gjøre senderne av nelliker, og eventuelt andre blomster, merksame på at sendingene må ha tydelig påskrift om at det er nelliker (eller blomster) som ikke må plaseres sammen med frukt.



Trafikken sist sumar.

Ferjetrafikken.

Med *båtrutene* våre, bortsett frå ferjerutene, var trafikken i sumar om lag som i fjor. Men den samla trafikken med *bilrutene* i juni, juli og august i år auka ein del samanlikna med i fjor.

Turistruta i Hardanger gjekk også i sumar mellom Ulvik, Lofthus, Utne og Norheimsund. Samanlikna med i fjor var det auke i passasjertalet både i juni, juli og august. For alle tre månadene under eitt var auken noko over 7 %.

Talet på passasjerar som til saman fylgde ferjerutene Kvanndal–Kinsarvik, Ulvik–Brimnes, Mundheim–Løfallstrand og Skånevik–Utåker var sist sumar større enn i fjor. Auken var bortimot 13 %. Kvar av desse ferjerutene hadde auke i passasjertalet for dei tre sumarmånadene samanlagt. Bortsett frå ferjeruta Ulvik–Brimnes, som hadde noko mindre passasjertal i august i år samanlikna med i fjor, auka talet for kvar månad i dei andre ferjerutene.

Med alle ferjerutene våre, her medrekna bilføringa med M/S «Sunnhordland», vart det i juni, juli og august i år ført til saman 33.539 bilar. Det tilsvarande talet for 1956 var 28.273 bilar. Auken er såleis på 5.266 bilar, eller vel 18.6 %. Til samanlikning kan vi nemna, at auken for dei same månadene frå 1955 til 1956 var på 3.752 bilar, eller vel 15.3 %.

I ferjeruta Kvanndal–Kinsarvik hadde vi i sumar både M/F «Vikingen» og M/F «Hardangerfjord». Talet på dobbelturar kvar dag var

frå 1. juni	til 14. juni	:	4	turar
» 15. juni	» 19. juni	:	6	»
» 20. juni	» 5. juli	:	10	»
» 6. juli	» 11. august	:	11	»
» 12. august	» 18. august	:	10	»
» 19. august	» 25. august	:	8	»
» 26. august	» 15. september	:	6	»

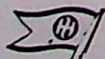
I tillegg hertil kom ekstraturar.

Vi tek her med ei oppgåve over talet på bilar som er frakta i ferjeruta Kvanndal–Kinsarvik i sumarmånadene dei 7 siste åra:

Kvanndal–Kinsarvik:

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Juni	1.887	2.445	2.599	3.471	3.081	3.989	4.499
Juli	4.725	5.712	7.712	8.533	9.612	11.020	13.522
August	3.204	4.192	4.958	5.746	6.529	7.348	8.280
	<u>9.816</u>	<u>12.349</u>	<u>15.269</u>	<u>17.750</u>	<u>19.222</u>	<u>22.357</u>	<u>26.301</u>

For månadene juni, juli og august var det såleis ein auke i talet på bilar på 17.64 % frå i fjor.



I ferjeruta Mundheim-Løfallstrand gjekk M/F «Fusa».

Her er nokre tal for denne ruta:

Mundheim-Løfallstrand:

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Juni	96	130	160	191	162	246	424
Juli	191	248	337	401	518	556	717
August	143	227	233	300	368	400	553
	430	605	730	892	1.048	1.202	1.694

Her var auken i talet på bilar 40,93 % for dei tre månadene, samanlikna med i fjor.

M/F «Arnljot» går i ferjeruta Skånevik-Utåker. Her er tala på bilar som er frakta i denne ruta:

Skånevik-Utåker:

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Juni	139	133	192	260	238	280	411
Juli	235	267	334	488	588	625	783
August	199	248	311	376	388	427	497
	573	648	837	1.124	1.214	1.332	1.691

Samanlikna med fjoråret er det her ein auke for dei tre månadene samanlagt på 26,95 %.

Med ferjeruta Ulvik-Brimnes har det og vori auke i trafikken.

1951 var fyrste året vi hadde denne ruta etter krigen. Då var talet på bilar med ferja heller lite. Men frå sumaren 1952, då Braknes Hotell opna, har trafikken auka for kvart år. I juni, juli og august i år har trafikken med bilar i denne ruta auka med 7,38 % samanlikna med i fjor. M/S «Kinsarvik» har gått i denne ruta i sumar.

Her er tala:

Ulvik-Brimnes:

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Juni ¹	15	137	142	361	342	355	434
Juli	95	452	632	718	736	814	872
August	113	344	484	537	608	634	630
	223	933	1.258	1.616	1.686	1.803	1.936

¹ 1951: 15/6—30/6, 1952: 3/6—30/6, 1953: 30/5—30/6, 1954: 1/6—30/6, 1955: 28/5—30/6, 1956: 1/6—30/6, 1957: 1/6—30/6.



H.S.D. sitt svar på innstillinga frå Nordre Stamline-utvalet.

I H.S.D.-posten for april og mai i år hadde vi i stykket «Innstillingen fra Nordre Stamlinje-utvalget» med konklusjonen som utvalet kom fram til.

Innstillinga er av samferdselskonsulenten send dei interesserte trafikklag og kommunar til fråsegn. Vi gjev her att svaret frå H.S.D., men i samband med det må vi koma med nokre merknader:

Under bolk 3 i svaret er nemnt fråsegna som adm. direktør Finn Øen gav om ei førebels innstilling frå utvalet. Det ville føra for langt å referera den saka her.

Under bolk 4 gjev H.S.D. fråsegn om dei 7 framlegga i konklusjonen frå utvalet. For kvart punkt tek vi med ein parentes som stutt fortel kva framlegget går ut på.

Her er svaret frå H.S.D.:

Trafikken i området Bergen–Hardanger–Sunnhordland– Haugesund. Innstilling frå Nordre Stamline-utvalet.

Med brev frå samferdselsnemnda 24. juni d. å. fekk vi tilsendt «Innstilling til Samferdselsdepartementet fra Nordre Stamlinje-utvalget». Med same ekspedisjon fylgde eit samandrag av innstillinga, utarbeidd av samferdselskonsulenten i Bergen og Hordaland. Vi skal gje denne fråsegna i samband med saka:

1. Samferdselsnemnda sin plan av 5. februar 1954.

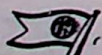
H.S.D. har ved fleire høve gjort greie for selskapet sitt syn på dei samferdslespørsmål som her kjem med i biletet. Det gjeld sjølve trafikkavviklinga, trafikkøkonomien og dei organisatoriske sidene ved saka. Vi viser såleis til vårt brev 26. mars 1954 til samferdselsnemnda vedk. planen som nemnda la fram for omorganisering av trafikkskipnad og trafikkelskap i området mellom Bergen og Haugesund. Vi skal ikkje ta opp att dei synsmåtar som H.S.D. der gjekk inn for. Vi skal berre stutt nemna konklusjonen som gjekk ut på dette

prinsipale standpunkt:

H.S.D. bør få høve til å fullføra det arbeid som er lagt opp og sjølv føra ut i livet samspelet mellom sjø og land gjennom eit større trafikklag,

subsidiært

gjekk selskapet under visse føresetnader inn for planen som nemnda hadde lagt fram. Føresetnadene var m. a.:



at Bergen-Hardanger Billag A/S, Sverre L. Mos bilgodsrute og Det Midthordlandske Dampskibsselskab A/S går inn i samanskipinga, at det nye trafikklaget skal byggja på H.S.D. som moderselskap, at fartsdistriktet gjennom sine valde representantar får fleirtal i styreorgana – i styret 5 av 7 og i representantskapet etter tilsvarende hovestal, og at roysteretten vert avgrensa.

2. Utviklinga i H.S.D. frå 1954.

Vi skal stutt nemna nokre viktige trekk i utviklinga for H.S.D. frå selskapet gav si utgreiing i mars 1954 og til i dag:

Landtrafikk.

Frå 1. mai 1954 tok H.S.D. etter semje over Fusa Billag L/L, likevel så at strekkja Tysse-Eikelandssosen gjekk over til Bergen-Hardanger Billag A/S.

Vinteren 1953-54 vart det gjort vedtak om at 8 bilrutetiltak, skipa som eigne aksjeselskap med H.S.D. som hovudinteressent, skulle lemast inn i H.S.D. Frå før dreiv selskapet to bilrutetiltak som integrerande del av si verksemd. Samanskipinga vart gjennomført frå 1. januar 1955.

Frå 1. oktober 1955 er Ullensvang og Kinsarvik Billag L/L, der H.S.D. var medinteressent, lema inn i selskapet etter friviljug semje. Dei som arbeidde i billaget fekk høve til å halda fram som sjåforar i H.S.D. dersom dei ynskte det.

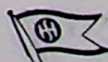
H.S.D. rår i dag over 123 personbussar, 10 kombinerte person- og godsbilar, 20 godsbilar og 5 drosjar. Sidan samanskipinga i 1955 har selskapet kjøpt 26 bilar for til saman kr. 2.8 mill. H.S.D. har ikkje hatt tilskot frå staten til drift av sine bilruter.

H.S.D. har avdelingskontor for bilruteverksemda i Haugesund, Odda, Eidfjord i Hardanger, Ulvik i Hardanger, Norheimsund, Sunde i Sunnhordland, Stord, Finnås (Bømmeløy) og Uggdalseidet (Tysnes). Avdelingskontora står for den daglege drifta, medan hovudkontoret koordinerer bilrutedrifta og syter for fellesinnkjøp og rasjonell utnytting av materiellet.

I samarbeid med vedkomande kommunar er det for dei fleste bilruteområda skipa *trafikkutval*. Utvala som er samansette av målsmenn frå dei respektive kommunar og frå selskapet, drøfter ruteopplegg og andre spørsmål av interesse for bilrutedrifta.

Utanom H.S.D. er det i dag berre desse billag som driv i det trafikkområdet som nemnda sin plan av 1954 femner om – vi ser her bort frå bilrutetiltak som driv lokaltrafikk kring byane og nokre mindre bygderuter:

Bergen-Hardanger Billag A/S, der H.S.D. er medinteressent,
Sverre L. Mos bilgodsrute,
Haugesund-Tittelsnes Billag A/S, der H.S.D. er medinteressent,
Sveio Billag A/S,



og delvis

N.S.B. s bilgodsrute Haugesund–Bø, om vinteren køyrd Hauge-
sund–Voss,

A/S Vestlandsbussen og A/L Haugesund Turistbil, om sumaren
ruter Haugesund–Bø.

Vi har grunn til å tru at H.S.D. har om lag 70 % av bilrutetra-
fikken i vedkomande område, her og bortsett frå lokaltrafikk kring
byane og nokre mindre bygderuter.

Frå 1. juni 1955 er det – etter pålegg frå samferdselsnemnda –
gjennomført samkøyring mellom Bergen–Hardanger Billag A/S og
H.S.D. på strekkja Bergen–Kvamskogen–Norheimsund–Kvanndal–
Granvin. Dermed er ein komen bort frå ulempene som knytte seg til
omstiging i Norheimsund for gjennomgangstrafikantar.

Etter at H.S.D. hadde fått konsesjon for bilgodsrute Bergen–
Odda over Kvamskogen vart ruta sett i gang frå 1. oktober 1956,
førebels med 1 tur om veka kvar veg. Rutedagane er tilpassa slik
at bilgodsruta skal kunne supplera båtrutene Bergen–Odda.

Med tanke på å knyta Sævareid til bilruta Bergen–Hardanger
over Mundheim, har H.S.D. søkt om konsesjon på bilrute Kilen–
Sævareid frå den tid vegen blir opna.

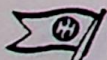
H.S.D. har liggjande inne søknad om konsesjon for bilgodsruter
Haugesund/Sunnhordland/Hardanger–Oslo både over Hardanger-
vidda og over Haukelifjell.

Når det gjeld båtane har H.S.D. i trafikk- og takstpolitikken
alltid gått inn for *utjamingsprinsippet*, slik at dei trafikkette strok
skal vera med og bera noko av kostnaden med ruteavviklinga i om-
råde der trafikkgrunnlaget er veikare. Dette prinsippet er med løyve
frå styremaktene no også gjennomført for bilane. Frå 1. februar
1956 gjeld same persontakst pr. kilometer for alle bilrutene, unna-
teki høgfjellsrutene.

Sjøtrafikk.

I området som H.S.D. trafikerer var det i 1954 att berre ei rute
som gjekk inn under omgrepet motorbåt-konkurranse. Det galdt
ei rute Stavanger–Sunnhordland. Etter friviljug semje vart ruta
innstilt i februar 1956. Føraren på motorbåten har fått arbeid som
offiser i H.S.D.

Styremaktene har gjort opptak til å føra konsesjonen for ferje-
ruta Hatvik–Fusa over til H.S.D. Selskapet har sagt seg viljug til
å ta over konsesjonen på nærare fastsette vilkår. Saka er enno ikkje
avgjort. For å kunne greia trafikkavviklinga i vedkomande rute
har Det Midthordlandske Dampskibsselskab A/S – etter framlegg frå
vegsjefen i Hordaland – leigd bilferja M/F «Rosendal» av H.S.D.
Ordninga vart sett i verk frå juni 1956. Frå same tid har H.S.D.
leigd M/F «Fusa» av «Midthordlandske» til rutene Mundheim–Lofall-
strand.



Våren 1957 fekk H.S.D. konsesjon på ferjeruta Os-Tysnes-Fitjar, eventuelt Kvinnherad. Ruta vart sett i gang frå 1. juni d. å. på strekkja Os-Tysnes-Fitjar. Den gjev samband 2 gonger om dagen Stord-Reksteren-Tysnes-Os-Bergen og andre vegen. Ruta gjev og høve til gjennomgangstrafikk mellom Haugesundshalvøya og Bergen over Stordøya.

Ferjeruta Mundheim-Løfallstrand vart omlagd frå sumaren 1957. Utanom gjennomgangstrafikken som før har vori avvikla over denne lina, er det no sett opp ruter som gjev høve til å reisa Kvinnherad-Bergen og attende på dagen.

Skiping av ferjeruta Os-Tysnes-Fitjar og omskiping av ferjeruta Mundheim-Løfallstrand, førde til at Kvinnherad Snøggrute måtte leggjast ned. Det er – særlig med tanke på varesending – sett opp ei ny rute Bergen-Tysnes-Kvinnherad.

Det Midthordlandske Dampskibsselskab A/S har på årsmøte i juni 1957 gjort vedtak om å ta opp tingingar med H.S.D. om samarbeid, eventuelt samanskipping. Tingingar er i gang.

Sidan 1954 har H.S.D. fått desse nye båtane:

M/F «Rosendal», levert våren 1956. Båten har sertifikat for 180 personar og tek 15 personbilar av vanleg storleik.

M/F «Halsnøy», levert mars 1957. Dette er ei ferje av fjordbåt-typen. Den har sertifikat for 250 personar og tek 8 bilar.

M/F «Vikingen», levert sumaren 1957. Båten har sertifikat for 350 personar og tek 30 bilar.

Desse 3 båtane kosta til saman om lag kr. 4,3 mill.

I mars 1957 selde vi D/S «Ternen», eit lite dampskip, som i seinare år berre har vori nytta som reserveskip. Som ein konsekvens av at Kvinnherad Snøggruta fall vekk, har vi og seld M/S «Kvinnherad». Båten vart levert sumaren 1957. Då vi no er utan reserveskip for M/S «Sunnhordland», arbeider vi med planar om kontrahering av ny båt, som skal løysa av i Sunnhordland Snøggrute og elles gjera teneste i rutene Bergen-Odda.

H.S.D. arbeider og med spørsmålet om å skaffa betre materiell til ferjeruta Ulvik-Brimnes og ferjeruta Utåker-Skånevik.

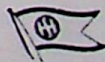
3. Nordre Stamline-utvalet.

Framlegg dagsett 15. februar 1957.

Nordre Stamline-utvalet utarbeidde etter Sola-møtet «en foreløpig innstilling» i saka. Denne er teki med under bolken:

«Utkast av 15. februar 1957 til innstilling fra utvalget.»

H.S.D. s adm. direktør Finn Øen fekk dette framlegget til fråsegn. I brev til ekspedisjonssjef Erling Føien, dagsett 4. mars 1957, gav direktøren uttrykk for sitt syn på framlegget – eit syn som selskapet sine styreorgan har gjevi sin fulle tilslutnad. Vi viser til dette brevet frå adm. direktør Finn Øen, teki med i innstillinga frå Nordre Stamline-utvalet.



4. Nordre Stamline-utvalet, endeleg innstilling.

Utvalet slår fast at dei selskap som no er, driv godt innafor sine område.

På same måten som utvalet meiner vi at det må kunne finnast ei ordning på dei klagemåla som ligg føre vedk. parallellkøyring. Vidare er vi prinsipielt samde i at ei samanskiping av så store dimensjonar og over eit så komplisert område som det her gjeld, bør skje på friviljug basis.

Utvalet tek til slutt opp nokre «forslag av mer regulerende art for derved å få vekk de ankemål som foreligger over den samlede trafikkavvikling i dette området i dag». Til desse framlegga skal vi få lov å merka:

Vedk. punkt 1.

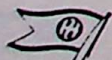
(Utvalet rår til nye konsesjonar for ein 10-års bolk.)

H.S.D. har som før nemnt målmedvitande gått inn for å samla all ruteferdsle på sjø og land innafor det området som etter selskapet sitt syn er eit «naturleg ruteområde». H.S.D. har hatt framgang i dette arbeidet, ikkje minst i dei seinare år. Men det er nokre rutetiltak i området som etter vårt syn burde vori med i H.S.D. Det gjeld Bergen–Hardanger Billag A/S og Sverre L. Mos bilgodsrute, som trafikerer Bergen–Kvamskogen–Hardanger. Det gjeld og Hauge-sund–Tittelsnes Billag A/S, Sveio Billag A/S og eventuelt Skipsaksjeselskapet Samband, som trafikerer stroket Bømlafjorden – nordre del av Haugesundshalvøya.

H.S.D. har alltid kjent det som ein urett at konsesjon for trafikken til og frå Hardanger i 1933 vart gjevi til eit bilrutetiltak der Statsbanene fekk hand om styringa. H.S.D. hadde opparbeidd denne trafikken sidan 1880, og selskapet har radt sidan nemnde billag vart skipa stendig mått lata frå seg meir og meir av trafikken i området. Dette har økonomisk gått hardt ut over selskapet, og dermed selskapet si evne til å fylla si oppgåve.

Vi er merksame på at *Bergen–Hardanger Billag A/S* også avviklar trafikk på lina Bergen–Samnanger–Kvamskogen. Denne trafikken har H.S.D. ikkje hatt, og vi gjer heller ikkje krav på den. Men trafikken Bergen–Hardanger om Kvamskogen meiner vi heilt naturleg burde vori avvikla av H.S.D.

Sverre L. Mos bilgodsrute er skipa i ly av konsesjonen til Bergen–Hardanger Billag A/S. Ruta avviklar det meste av lettare varetrafikk mellom Bergen og Kvam. Storparten av trafikken som denne bilgodsruta har, gjekk før med båttrutene til H.S.D. Selskapet held framleis oppe båttruter i dette området, av omsyn til tungtrafikken, av omsyn til sambandet med andre bygder i Hardanger og sambandet sørover, og sist – men ikkje minst – av omsyn til dei bygder som ikkje har vegsamband. Men desse båttrutene vert stendig meir tapbringande av di dei «gode» sendingane går over land.



Haugesund-Tittelsnes Billag A/S (Tittelsnesruta) får 2/3 av inntektene sine frå gjennomgangstrafikken. Dels knyter denne seg til Sunnhordland Snøgrute som gjev samband til og frå Haugesund over Tittelsnes, dels gjeld det trafikk med ferjeruta over Valevåg. Det er grunn til å venta auke i gjennomgangstrafikken, serleg over Valevåg. Dette heng m. a. saman med at strekkja Leirvik-Valevåg går inn som lekk i Ytre stamline. Gjennomgangstrafikk over denne line vart etablert frå sist sumar, førebels over Stordøya.

Båt- og ferjetrafikken på Tittelsnes og Valevåg påfører H.S.D. årleg stort tap. Men det er nettopp denne trafikken som har gjevi og gjev det gode og trygge økonomiske grunnlaget for drift av billaget.

Sveio Billag A/S trafikerer strok som ligg radt innpå området for Tittelsnesruta. På eit stykke av hovudvegen til Haugesund køyrer desse to billaga parallelle ruter. *Sveio Billag A/S* har driftstilskot frå staten.

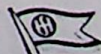
Skipsaksjeselskapet Samband driv ferjerute på Bømlafjorden. Selskapet har berre ein båt, bilferja M/S «Samband». Ruta vert haldi oppe med etter måten stort tilskot frå staten.

Styremaktene har for hatt oppe spørsmålet om samanskiping av Haugesund-Tittelsnes Billag A/S og Sveio Billag A/S utan at det har ført til noko. Spørsmålet var og drøft på eit møte i Sveio 9. september d. å. mellom representantar for Sveio, Valestrand og Vikebygd kommunar, Haugesund-Tittelsnes Billag A/S, Sveio Billag A/S og Skipsaksjeselskapet Samband. Resultatet av møtet var ei fråsegn om at ein i prinsippet gjekk inn for samanskiping av Haugesund-Tittelsnes Billag A/S og Sveio Billag A/S, og at det nye billaget tok opp tingingar med Skipsaksjeselskapet Samband med tanke på å halda oppe samarbeidet.

H.S.D. ser det såleis at nemnde to billag bør gå saman med selskapet. Det vil vera den beste løysinga både reint trafikkmessig og trafikkoekonomisk. Let ikkje dette seg gjera fullt ut, vil det vera eit godt steg på vegen om Haugesund-Tittelsnes Billag A/S i fyrste omgang kunne bli slegi saman med H.S.D. Når det gjeld Skipsaksjeselskapet Samband vil det i alle høve vera naudsynt med eit nært samarbeid om sjølve trafikkviklinga. Rett nok går ferjeruta over Bømlafjorden med stort underskot. Det vil derfor ikkje vera noko økonomisk vinning for H.S.D. å ta over denne ruta. Men det let seg ikkje nekta at ruta ut frå ein rasjonell synstad vil gå naturleg inn som lekk i det store nettet av båt-, bil- og ferjeruter som H.S.D. elles har i området Bergen-Sunnhordland-Haugesund.

*

Vi meiner det er prinsipielt rett at alle som driv ruteferdsle bør få ei rimeleg konsesjonstid, gjerne 10 år. Berre på den måten kan ein leggja opp eit rasjonelt arbeids- og investeringsprogram for drifta. Når det gjeld Bergen-Hardanger Billag A/S, Sverre L. Mos bilgodsrute, Haugesund-Tittelsnes Billag A/S, Sveio Billag A/S og truleg



Skipsaksjeselskapet Samband, meiner vi likevel at alle rasjonelle omsyn talar for samanskipling med H.S.D. for nemnde 10-års bolk er omme. Vi ville derfor sjå det som ein foremon om styremaktene i samband med eventuell lenging av konsesjonen med 10 år kunne ta *atterhald om samanskipling* i konsesjonsperioden.

Vedk. punkt 2.

(*Utvalet meiner det er ynskjeleg med ein samanskipling snarast av «Midthordlandske» og H.S.D.*)

Skipling av ferjeruta Os-Våge-Fitjar har tvillaust ført til trafikk-tap for «Midthordlandske». Som framanfor nemnt har styremaktene gjort opptak til å føra konsesjonen for ferjeruta Hatvik-Fusa over til H.S.D. Etter vårt syn er det ikkje lenger grunnlag for rasjonell drift av eit eige ruteselskap midt inne i dette området som H.S.D. elles trafikerer både på sjø og land. På den andre sida vil samanskipling av «Midthordlandske» og H.S.D. truleg kunne gje grunnlag for betre ruteavvikling på strekkja Os-austsida av Bjørnefjorden – og visse strok i Kvinnherad.

Vi ser det såleis at det ikkje berre er ynskjeleg, men *naudsynt* at Det Midthordlandske Dampskibsselskab A/S og H.S.D. snarast vert slegne saman.

Vedk. punkt 3.

(*Utvalet meiner at Sverre L. Mos godsbilrute bør få køyra fram til Granvin.*)

Under merknadene vedk. punkt 1 har vi peikt på at Sverre L. Mos bilgodsroute bør gå inn i H.S.D. Når det gjeld den aktuelle tilrådinga frå utvalet om at Sverre L. Mo skal få høve til å lengja si godsroute frå Indre Ålvik fram til Granvin, har vi desse merknader å gjera:

Ei slik lenging vil i praksis verka som undergraving av den ruteverksemd som H.S.D. no har i området. Det vil ikkje lata seg gjera å setja effektivt skilje mellom gjennomgangstrafikken – som Sverre L. Mo i tilfelle skal ha – og lokaltrafikken som H.S.D. har. Lenging av Sverre L. Mos rute fram til Granvin vil tvillaust skapa store vanskar for den lokale godsbilrute som H.S.D. driv Granvin-Norheim-sund. Vi skjønar godt at det ut frå Sverre L. Mos eigne interesser kan vera ynskjeleg å få lengd bilgodsruta fram til Granvin. Men vi kan ikkje sjå at lenging av ruta skulle vera naudsynt av omsyn til *trafikanthane*. Med dei konsesjonar som no er gjevne for rutesamband i dette området, både på sjø og land, skulle alle trafikkmessige omsyn vera stetta. Det einaste moment som vi kan tenkja oss skulle kunne koma med i biletet er dette:

Trafikantar på lina Indre Ålvik-Granvin ville få lågare frakter for sendingar til og frå Bergen dersom Sverre L. Mos rute vart lengd til Granvin. Frakta for slike sendingar vert no utrekna etter distansen om Mundheim til Bergen, medan dei med Sverre L. Mos rute ville bli



fraktrekna etter distansen over Kvamskogen. I denne samanhengen vil vi gjerne streka under at H.S.D. og Sverre L. Mo nyttar same fraktregulativ, fastsett av Samferdselsdepartementet i 1957. For å løysa spørsmålet er H.S.D. viljug til å fraktrekna varesendingar til stader på strekkja Indre Ålvik-Granvin etter distanse rekna om Kvamskogen, ikkje om Mundheim.

Vedk. punkt 4.

(Utvalet rår til at N.R.F. i samarbeid med Samferdselsnemnda i Rogaland arbeider vidare med planen om å få skipa eitt selskap av dei som no har bilrutekonsesjon i og omkring Haugesund.)

H.S.D. er og samd i at det bør skipast eitt selskap av dei som no har bilrutekonsesjonar i sjølve Haugesund og næraste omkrinsen. Vi meiner og det er rett at N.R.F. og Samferdselsnemnda i Rogaland arbeider vidare med saka. Men vi har aldri vori – og er heller ikkje i dag – samde i planen som N.R.F. la fram 24. april 1950. Etter H.S.D. sitt syn gav denne planen ikkje nokor rasjonell løysing. Vi hevda den gongen at rutene som H.S.R. – seinare H.S.D. – dreiv, måtte falla heilt utanom området for nærtrafikkselskapet. Vi meiner framleis at H.S.D. må få halda fram med bilrutekøyring i dette området i same mon som no, og utan at nye konsesjonshavarar kjem inn på dei vegstrekkejer som vi trafikerer. Vi kan heller ikkje sjå at det av omsyn til nærtrafikkselskapet i seg sjølv skal vera grunn til å dra inn område som ikkje naturleg høyrer med. Ein må setja grensa der grensa i dag går for dei rutetiltak som går inn i samanskipinga.

Vedk. punkt 5.

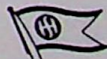
(Utvalet meiner det snarast bør bli ei samanskiping av Haugesund-Tittelsnes Billag A/S, Sveio Billag A/S og Skipsaksjeselskapet Samband.)

I tillegg til det som er sagt framanfor under punkt 1 skal vi nemna:

Isolert sett kan det nok gje trafikkmessige føremoner å slå dei to billaga saman med Skipsaksjeselskapet Samband. Men trafikkøkonomisk sett vil løysinga vera urettvis og lite rasjonell. Vi minner i denne samanhengen om at det er H.S.D. som gjennom tapbringande tilførselsliner gjev grunnlaget for overskotsdrift i Tittelsnesruta. Overskotet som H.S.D. på denne måten skapar, bør koma eit større område til gode. Og det kan berre skje gjennom samanskiping med H.S.D. Som nemnt under punkt 1 vil ei slik samanskiping også gje dei største trafikkmessige føremoner.

Vedk. punkt 6.

(Utvalet meiner at det bør bli slutt på restriksjonane for personrutene Haugesund-Bø over Haukeli, og gjer framlegg om samkøyringsskipnad.)



Vi har – sameleis som utvalet – tru på at det må vera mogeleg for dei interesserte partane å nå fram til ein praktisk skipnad for samkøyring av personrutene Haugesund–Bø over Haukeli, med tanke på å koma bort frå restriksjonane som no er. På grunnlag av gjeldande konsesjonar skulle det vera mogeleg å kunne tinga seg fram til samarbeidsformer som både trafikantane og rutetiltaka måtte verta tente med.

Vedk. punkt 7.

(Utvalet rår til at H.S.D. og N.S.B. får pålegg om straks å ta opp tingingar vedk. godsbilruta Haugesund–Bø, om vinteren Haugesund–Voss, for å koma fram til ein samkøyringsskipnad.)

Under dette punktet refererer utvalet den planen for samkøyring mellom H.S.D. og N.S.B. av godsbilruter Haugesund–Bø og Haugesund–Voss som N.S.B. sine representantar skisserte på Sola-møtet. Tingingane mellom N.S.B. og H.S.D. om slik samkøyring førde ikkje til noko resultat. I innstillinga heiter det:

«Utvalget mener at grunnen til disse resultatløse forhandlinger kan være usikkerheten når det gjaldt hele opplegget for selskapsdannelsene for området. Når dette nå avklares for en 10-års periode bør disse to store trafikkelskaper ved forhandlinger kunne finne fram til en positiv løsning som alle parter kan være tjent med.»

Vi er ikkje heilt klåre over kva innstillinga verkeleg gjev uttrykk for i denne samanhengen. Skal vi forstå det såleis at utvalet tilrår konsesjon for 10 år til N.S.B. på godsbilruta Haugesund–Bø om sumaren og Haugesund–Voss om vinteren, og at tilrådinga er gjeven i von om at H.S.D. då skal gå inn på samkøyingsordninga?

Ei eventuell samkøyingsordning løyser ikkje problemet såleis som utvalet tykkjest meina. Det er ikkje her problemet ligg. Problemet ligg i *takstgrunnlaget*. Det let seg ikkje gjera innafor eit og same trafikkområde å driva bilruter på ulikt takstnivå, i alle fall ikkje når ulikskapen er så stor som mellom jarnbanefrakter og bilgodsfrakter etter regulativ godkjent av Samferdselsdepartementet.

Heilt sidan spørsmålet om bilgodsroute Haugesund–Voss på jarnbanebasis kom opp har vi, så klårt vi kunne, sagt frå om konsekvensane av ei slik ordning. Vi har påvist at ruta ville riva opp kommunikasjonsnett i Hardanger og Sunnhordland. Vi har peikt på skadeverknaden for rutene både på sjø og land – såvel for hovudliner som for sidelinjer.

Konsekvensane vil elles ikkje berre melda seg i vårt fartsdistrikt. Dei rekk langt lenger, men det er eit spørsmål som det blir styremaktene si sak å vurdere.

Vi har peikt på at den einaste rasjonelle løysinga er å føra Haugesundsvarene over Stavanger. Dermed sparar ein ikkje berre valuta til kjøp av materiell og brensel. Men det blir også billegare for staten. Det har N.S.B. vedgått.

Samferdselsdepartementet har fleire gonger gjevi uttrykk for at trafikken bør forast over Stavanger i den tida Haukelifjellet er stengt. Men departementet har enno ikkje dregi konklusjonen av sitt standpunkt.

Vårt syn er stutt dette: Køyringa Haugesund-Voss let seg ikkje forsvara ut frå rasjonell og økonomisk vurdering. Men vil styremaktene likevel gje løyve til denne køyringa, då må dørene på godsbilen opnast. Og så får staten ta dei konsekvensar som dette vil føra med seg.

Årsmøte i ekspeditørlaget.

I år heldt Hardanger Sunnhordland Ekspeditørlag årsmøtet på Sandeid, laurdag 21. september.

Framlegg til trygdeordning for ekspeditørane var viktigaste saka som var føre. Det vart gjort vedtak om å prøva å setja i verk ein skipnad som trygdelaget Sparetrygden, Oslo, har gjort framlegg om. Ein skal freista få skipnaden i gang frå årsskiftet som kjem.

Betaling for farty som ikkje går i rute og som nyttar ekspeditørane sine kaiar vart og drøft. Her skal ein finna fram til sams takstar.

Det var elles val, med dette resultat:

Styre:

Bjarne Thorsen, Sunde, formann.

Alfred Halstensen, Bekkjarvik, varaformann.

Ths. Haraldsen, Utbjoa, kasserar.

Hans N. Lygre, Norheimsund.

Harald Hauso, Jåstad.

Det var attval for alle.

Varamenn vart *Ole Vaage*, Uggdalseidet, *Anton Rein*, Skjørsand, *Reinert Brede*, Ulvik, *Kåre Kro*, Sandeid, og *H. M. Eide*, Eidsvik.

Ettersynsmenn:

Tor Haugland og *Eyvind Nitter* d.y., båd Leirvik.

Etter møtet, som vart haldi i Ungdomsheimen, var det ei samkome der ordførar *Johs. Haugland*, *Ølen*, varaordførar *Lars Hårde*, Sandeid, og disponent *Gustav Høyekvam*, Haugesund, alle med fruer, var gjester.

På samkoma sytte *Eyvind Nitter* d.y. for vakker klavermusikk.

Neste årsmøte skal vera i Norheimsund.

Forsinkelser i inng. Oddaruter.

Forsinkelsene i inng. Oddaruter har vist bra nedgang siste året. For å minske ulempene for trafikantene ved de forsinkelser som ennå inntreffer, har vi for en tid siden gjennomført den ord-

ning at passasjerene til Odda i visse tilfelle blir hentet med en av selskapets busser når båten anløper Tyssedal. Ordningen blir praktisert i de tilfelle en kan vente at ankomsttiden til Odda for vedk. rute blir minst 45 min. etter fastsatt rutetid – enten på grunn



av forsinkelse ute i fjorden eller på grunn av stor lastemengde til Tyssedal.

I hvert enkelt aktuelt tilfelle sørger vakthavende offiser ombord for melding til vårt avdelingskontor i Odda, som ordner med busstransporten.

TAPT PASSASJERGODS.

På reise med H.S.D.-bil fra Geilo til Brimnes 10. august i år glemte dr. John Godwin Downing fra U.S.A. igjen i bilen et Leica camera (fotografiapparat).

Fotografiapparatet ble funnet i bilen og innlevert til H.S.D.-Bilane, Avdelingskontor Haugesund. Fra Haugesund ble det så omkring 25.—26. august sendt videre som bil- og d/s-sak om Ølen til H.S.D., Bergen.

Apparatet er ikke kommet fram til Bergen. Det må derfor være kommet på avveie under transporten fra Haugesund til Bergen.

Apparatet har vært ettersøkt, men dessverre hittil uten resultat. Det kan nevnes at politiet også arbeider med saken.

Vi har fått oppgitt at apparatet, da det ble sendt fra Haugesund, var pakket i en eske med papir rundt. Om esken (pakken) var det bundet hyssing. Pakken var merket til H.S.D., Bergen — adressen var påskrevet selve emballasjen.

Dersom noen kan gi opplysninger om fotografiapparatet / pakken, ber vi om at melding blir gitt snarest råd er til H.S.D., Passasjervadelingen, Bergen.

Klinkholmen

er sløyfa som stoppestad frå 5. oktober.

FUNKSJONÆRNYTT.

Oddvar Johannessen er tilsatt som direktør i A/S Bergen-Nordhordland Trafikklag og slutter i H.S.D. i midten av november.

Han var assistent på vårt skipsrekvisitalager fra 1942 til 1945 og deretter lagersjef til 1947, da han ble knyttet til administrasjonen på hovedkontoret. Her ble snart hans arbeidsoppgaver rute- og trafikk saker og tariff saker vedk. sjøfolk, samt diverse annet — et arbeidsområde som han har vært sekretær og avdelingssjef for.

I ekspedisjonskontoret på vår fraktavdeling i Bergen sluttet *Arne Økland* 31. august og *Trygve Torgersen* 30. september. Som ny mann der er fra 1. oktober tilsatt *Egil Johannessen*. Han er født i Bergen 27. juli 1922 og har realskoleeksamen og 1/2-årig kurs på handelsskole. Dessuten har han 7 1/2 års kontorpraksis, herav vel 2 års bankpraksis i U.S.A.

EKSPEDITØRNYTT.

Sigvart Børretzen, som er ekspeditør for våre båtruter i Etne, tok frå 1. august over ekspedisjonen av bilrutene våre der, etter *Ingvald Sæbøe*. Dermed har vi same ekspeditør både for båt- og bilruter i Etne.

I september var det skifte av ekspeditør for bilrutene våre i Våg (som høyrer under bilavdelingskontoret i Haugesund). *Bergliot Serdal* slutta og *Våg Landhandel v/Johannes Serdal* tok over.

H.S.D.-bilane har ekspeditør i Sand (i Ryfylke). Der tok *Sverre Underbakke* over frå 1. november, etter *Johs. Jonassen*.

