

Å VESTLAND, VESTLAND!
NÅR EG SER DEG SLIK
MED FAGRE FJELL OG FJORD
OG TRONGE VIK
DET STIG OG STIG
I ALL SIN VENLEIK VILLT
OG ATTÉR MØTER MEG
SÅ MJUKT OG MILDT.

HORDALAND FYLKE II

MID- OG NORDHORDLAND

BAND II



NORSKE GARDSBRUK

BAND XIX

NORSKE GARDSBRUK

HORDALAND FYLKE II

MID- OG NORDHORDLAND

II



FORLAGET NORSKE GARDSBRUK
P.M. BYE & CO. %
OSLO



SUNNHORDLAND, HARDANGER OG VOSS

Nye herad og store omskifte elles i tidi frametter.

Av journalist Thor Myklebust.

Sunnhordland, Hardanger og Voss, dei bygde-
lag vi her skal ta føre oss, utgjer sør og austre
delen av Hordaland fylke, med Sunnhordland i
sør, Hardanger og Voss i aust. Av dei omlag
230 000 menneske i heile Hordaland, er vel
40 000 busette i Sunnhordland, og vel 40 000
også i Hardanger og Voss.

Før heradsgrensereguleringane tok til å verta
gjennomførde, var det 56 herad i heile fylket,
av desse var 14 i Sunnhordland og 14 i Hardan-
ger og Voss. I Sunnhordland var det desse:
Bremnes, Bømlo, Moster, Fitjar, Stord, Tysnes,
Sveio, Vikebygd, Valestrand, Ølen, Etne, Skånev-
ik, Fjelberg og Kvinnherad.

I Hardanger og Voss var det desse: Varaldsøy,
Strandebarm, Jondal, Kvam, Røldal, Odda, Ullensvang,
Kinsarvik, Eidfjord, Ulvik, Granvin,
Vossestrand, Voss og Evanger.

Når heradsgrensereguleringane er fullt gjen-
nomførde fra 1. januar 1965, vert det desse 8
herad i Sunnhordland: Bømlo, Fitjar, Stord,
Tysnes, Sveio, Ølen, Skånevik-Egne (fleirtal på
sammøtet av heradstyremedlemene for Etne, og
det vert no det nye heradsnamnet), Kvinnherad-
Fjelberg og deler av Skånevik og Varaldsøy
(fleirtal for Kvinnherad, som no vert det nye
heradsnamnet).

I Hardanger og Voss vert det fra 1. januar
1965 desse 7 herad: Kvam-Strandebarm og del
av Jondal (fleirtal for Kvam, som no vert det

nye heradsnamnet), Jondal, Odda, Ullensvang,
Ulvik, Granvin, Voss.

Dei fleste av desse heradsgrensereguleringane
vart gjennomførde frå 1. januar 1964, etter at
det hadde vore val i dei nye heradi i september
1963. Dei tre heradi på Bømlo vart alt saman-
slegne eit år tidlegare. Nokre reguleringar står
enno att å gjennomføra, men dei vart vedtekne
av Stortinget i februar 1964. Dette gjeld stroket
frå Etne til og med Kvam. Her skal Etne gå
saman med Skånevik sør-vestside, Fjelberg,
Kvinnherad, Skånevik nord-austside og Varalds-
øy og Grønevik skulekrinsar av Varaldsøy herad,
skal slåast saman. Mundheim krins av Varaldsøy
skal gå saman med Strandebarm herad, Tørvik-
bygd av Jondal herad og Kvam herad. Jondal
sørside skal halda fram som eige herad saman
med Kysnestrand av Strandebarm. Eit par små-
krinsar på sør-austsida av Hardangerfjorden som
har hørt til Kvam, skal over til Ullensvang. Alle
desse reguleringane vil verta gjennomførde fra
1. januar 1965, etter at det er halde omframt
kommuneval i dei nye einingane i september
1964.

Det som før er gjennomført

Lat oss så sjå på det som før er gjennomført.
Som nemnt er dei tre tidlegare heradi på Bømlo
samanslegne til eitt, det dei og var i litt eldre tid.

Då var samnamnet Finnås, no vart det etter noko ordskifte fastsett til Bømlo.

På Tittelsneshalvøyen er Sveio, Vestre Vikebygd og Valestrand samanslegne, medan Austre Vikebygd som ligg aust for Ålfjord er slege saman med Ølen. Eit område i Skjold herad i Rogaland, Flatnæs-Buvik-området, er ført over til Sveio, og folket der har såleis ikkje berre bytt herad, men og fylke.

Stord fekk ha dei same grensene som før, medan Fitjar miste området sitt nord for Selbjørnfjorden, det som ligg på Hufstarøy og Selbjørn, dette vart slege saman med Austevoll herad.

Om vi så skal sjå på endringane i indre Hardanger, vart Odda og Røldal herad slegne saman, det vart og Ullensvang, Kinsarvik og Eidfjord. Her vart Kvanndal og nokre gardar til som høyrde til Kinsarvik, overførde til Granvin, medan det nye heradet Ullensvang, fekk gardane Storås og Littleås frå Kvam.

Ulvik og Granvin fekk vera eigne herad som før, endå folketalet er for lite etter det som var føresetnaden. Men i Vosseområdet vart det ei større samanslåing, med di Vossestrand, Voss og Evanger vart samanslegne. Av det som før høyrde til Evanger, vart Bergsdalen og Eksingedalen overførde til det nye Vaksdal. Folket der gjekk

såleis og over frå det som vanleg er rekna til Voss, til Nordhordland der Vaksdal (tidlegare Bruvik) vert rekna til.

Eit par andre slike overflyttingar frå ein fylkesdel til ein annan, førde og desse reguleringane til. Dei som før høyrde til Fitjar, men gjekk over til Austevoll, gjekk over frå Sunnhordland til Midhordland, og folket i Varaldsøy og Grønevikt-krinsane i Varaldsøy, som no vert kvinnheringar, går med det og over frå Hardanger til Sunnhordland.

Ikkje alltid etter opplegget

Om vi no skal sjå litt attende på det som er fastsett, er det sameleis i Sunnhordland og Hardanger som elles i landet, at heradsgrensereguleringane ikkje i alle høve vert etter opplegget. I det heiter det at eit herad vanleg ikkje burde liggja på både sider av ein fjord. Dette er fråvike både i Sørfjorden og i Kvinnheradområdet.

Sume herad er vortne kjempestore i utstrekning, det gjeld i fyrste rekke Ullensvang som er større enn heile Vestfold fylke, men også Odda, Voss og Kvinnherad. Men ein stor del av desse heradi er fjell, fonn og fjellvidder.

Dei fleste reguleringane er naturlege om me



Brekke heradshus vart teke i bruk i 1958, seinare er det påbygt. I dette bygget held administrasjonen for storheradet Bømlo til.
Foto: Kåre Urang.



Skånevik nye hotell ligg i «Sunnhordlands perle» som Skånevik har vorte kalla.

berre ser på kartet. Det gjeld samanslåingi av dei tre heradi på Bømlo, at Fitjar sin del nord for Selbjørnfjorden vart overført til Austevoll, reguleringi på Tittelsneshalvøyi, at Austre Vikabygd var samanslege med Ølen, og eit stykke på veg at Etne og Skånevik sør-vestside vert samanslegne. Reguleringi i Kvinnheradområdet førde til eit svært stort herad, men det var heller ikkje så lett å finna ei anna løysing. Det aluminiumsverket som no vert reist på Husnes, spela her avgjerande inn.

Samanslåingi av Mundheim, Strandebarm, Tørvikbygd og Kvam let seg og forsvara, men her vert det stor avstand frå vest til aust i heradet. At Jondal fekk halda fram som eige herad, har truleg samanheng med at det seinare kan verta gjennomført visse reguleringar på Folgefonnashalvøyi. Odda og Røldal gjekk naturleg saman, og samarbeidet vil verta endå lettare når heilårsvegen gjennom Røldalsfjellet er ferdig hausten 1964.

Om heradsgrensene elles i Sørfjorden, var det som ventande kunne vera ulike meininger. Når resultatet vart full samanslåing av Ullensvang, Kinsarvik og Eidfjord, vil det nok ta si tid før alle vil vera nögde med det. Namnet på heradet og sentrumstaden, to spørsmål som no er avgjorde, spelar mykje inn i så måte.

Mange hadde venta samanslåing av Ulvik og Granvin. Når det ikkje vart så, heng det saman med at det er to helt fråskilde bygder, med ei

fjellhøgd mellom, og med to typiske sentrum. Samanslåingi i Vosseområdet var venta og rimelig.

I motsetnad til andre stader, vert det ikkje nye heradsnamn som ser dagens ljós etter heradsgrensereguleringane i Sunnhordland, Hardanger og Voss. Men desse heradsnamn fell bort: Bremnes, Moster, Vikebygd, Valestrand, Skånevik, Fjelberg, Varaldsøy, Strandebarm, Røldal, Kinsarvik, Eidfjord, Vossestrand og Evanger, alle vakre og med rik tradisjon. Men sjølvsagt vil dei verta haldne opp som namn på kyrkjesokn og bygder, og det skal vi gleda oss over.

To ulike bygdelag

Når Hardanger og Sunnhordland ofte vert nemnde saman, er det vel Hardangerfjorden som er årsaki til det. Fjorden skjer seg inn frå havet mellom Bømlo og fastlandet ut mot havstykket Sletta like nord for Haugesund, og fylgjer med like til Utne nærst på Folgefonnashalvøyi, og der greiner han seg ut med armar til Granvin, Ulvik og Osa, Eidfjord og Simadalen, og den lange armen, Sørfjorden, som går mot sør like til Odda. Fjorden eig folket i desse bygdene saman, det er samanknytingspunktet, og så HSD sine båtar som sigler fjorden, og som også har gjort sitt til at hardingane og sunnhordlendingane kjenner at dei har mykje saman.

Men Hardanger og Sunnhordland er ulike bygdelag. I Hardanger er det dei høge fjelli som dominerer. Elles er det fjorden og fjordsidene som ofte stig heint opp frå fjorden, berre sume stader er det litt meir flatland som gjev folket høve til å bu. Men den jord som finst er utnytta vel, og ofte er det frukttre som har fått disposisjonsretten. Her blømer det ved djupblå fjord og over er det ei skinande Folgefonna.

I Sunnhordland møter vi eit anna bilet. Her er det øyar og lågt åsland som fell mest i augo. Ein stor del av folket bur på dei store øyane, Bømlo, Stord, Tysnes og Halsnøy, og ei mengd mindre øyar. Elles bur dei ved dei mange fjordane som stikk seg inn i kross og krok. Sjølve landskapet er mjukt og mildt. Havet og sjøen har lokka frå gamal tid. Her var det fisk og sild, her kunne dei bruka båt på fjord og i sund, og på opne havet. Men god jord var det og i fleire av bygdene. Indre Sunnhordland har mellom dei beste jordbruksbygder i fylket.

Kva no?

Samla for Hardanger, Voss og Sunnhordland kan vi seia at næringslivet ikkje har vore rikt nok. Dei fleste herad har ikkje kunna gjeve

arbeidsplass til dei unge som veks opp. Nokre herad som Odda, Voss, Kvam og Stord har hatt auke i folketal, dei fleste andre har hatt attendeong i dei seinare år.

Vil så dei nye heradseiningane og dei nye tilhøve elles, føra til brigde i dette? Det er ei von i så måte, og denne voni byggjer på ein viss realitet. Med dei større kommunale einingane skulle det vera grunn til å tru at tilhøvi kan leggjast betre til rette for nye tiltak, for ei rasjonell utbygging av skuleverket, for betre tilrettelegging av samferdsla osv. Det gjeld å utnytta dei vilkåri som er til stades og å finna fram til beste samarbeidet både innan dei nye herad, mellom heradi, med fylket og med statsmaktene.

Vegane må ha prioritet

Noko av det som det mest gjeld å få fart i er utbyggingi av vegnettet og ferjestøi. Til denne tid er det gjort ein del i så måte i Hardanger og Sunnhordland, men det står mykje att. Her skal vi først sjå noko på dei store samferdslelinene i denne landsluten, på sjø og land. Når vi sidan kjem til dei einskilde herad, skal vi nemna meir om dei meir lokale oppgåvene.

Frå nord mot sør går det nokre hovudliner



*Utsyn over Etne frå Fosshovda.
Foto: Ottar Klokkerstuen.*

gjennom Hardanger og Sunnhordland. Om vi tar til lengst mot aust, er det vegane som kjem frå Sogn (frå Gudvangen og Vangsnes), og som frå Voss fører vidare til Granvin og Kvanndal, for så å ta ferje over til Utne eller Kinsarvik, vidare langs ei av fjordsidene ved Sørfjorden til Odda, og så over (frå hausten gjennom) fjellet til Røldal. Her kan ein då velja mellom å ta vegen til Suldal og Sand, eller over Haukelifjell til Telemark. I Kinsarvik kunne vi ha vendt nasa mot aust og reist over Eidsfjord og Fossli og over Hardangervidda, men det er berre sumarsveg.

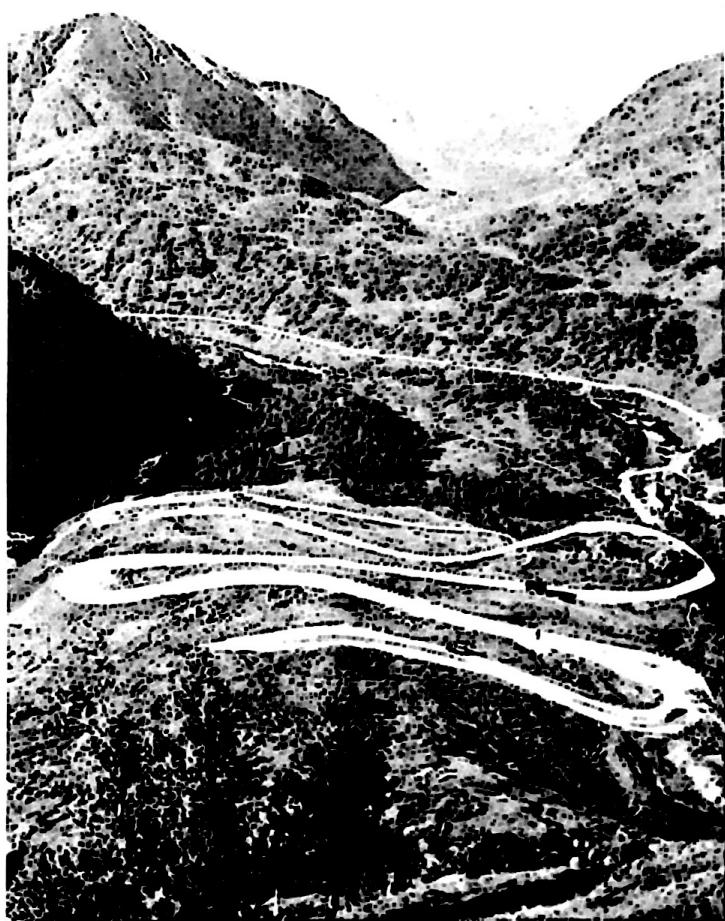
Annleis er det med Haukelivegen som om nokre år vert heilårsveg. Det er og andre forbetingar å sjå fram mot. Vegen Odda-Utne som vart opna for eit par år sidan, utan å vera i slik stand at han kunne ta mot stor trafikk, skal no setjast i betre stand. Medan vi er her inne i Hardanger, må vi og ta med at det er eit viktig vegprosjekt som ventar på å verta bygt, det er vegen Osa-Simadal som vil gjeva heile Bergenshalvøyi direkte samband med riksvegnettet. Det er ein veg som må koma om ikkje så alt for lang tid, og ikkje minst av den grunn at bilferdsla aukar så snøgt at det ikkje vil vera mogeleg for ferja Kvanndal-Utne-Kinsarvik å ha nok kapasitet.

Folgefonna-neshalvøyi

Frå Utne fører det veg utetter ved fjorden, og denne vegen vil vera komen til Jondal om ikkje så lenge. Her vert det så ferje over til Tørvikbygd. Men denne vegen skal lenger mot vest, fram til Kvinnherad grense og vidare til Mau-rangsnes der det kan koma ferje over til Ånes.

Den andre hovudvegen nord-sør kjem frå Bergen og går over Trengereid-Tysse i Samnanger-Kvamskogen-Norheimsund og vidare til Kvanndal. Dette er ein av hovudvegane i Hordaland fylke, men diverre er heller ikkje denne vegen enno i den stand han bør vera. Det må mykje utbetring til.

Neste veg nord-sør med interesse for Hardanger og Sunnhordland har og utgangspunkt i Bergen, går over Hatvik i Os, med ferje til Fusa,



Frå Austmannlia, Røldal. Foto: Normann.

vidare over Eikelandsosen — gjennom Hålandsdalen til Mundheim. Her greiner han seg ut, ei line går gjennom Strandebarm til Norheimsund, ei viktig line, men i skrøpeleg stand. Den andre går på nybygt veg til Gjermundhamn der det er ferje over til Løfallsstrand i Kvinnherad. Så går den lina, som ofte vert nemnt «den midtre stamline», gjennom Kvinnherad til Utåker og med ferje til Skånevik, over nybygd veg til Håland i Etne der ho kjem inn på den såkalla «Nordre stamline» som vi seinare skal koma til. Men planen er at den «midtre stamline» skal gå til Frette i søre enden av Stordalsvatnet og gjennom Nordstøldalen til Sauda.

«Den ytre stamline» er den neste prosjekterte samferdsleline for nord-sør. Ho har og utgangspunkt i Bergen, går til Halhjem i Os, så med ferje til Våge og Tysnes, over Tysnes til Hodnanes, med ferje over Nuen til Jektvik på Stord, til Leirvik, ferje til Valevåg og vidare inn i Ro-

galand. Trafikken på denne lina var rekna å koma i gong sumaren 1964 med mellombels ferjestø på Flatråker på Tysnes, men kjem ikkje i fart no då ferjestø i Jektvik ikkje vert ferdig til sumarstrafikken 1964.

Her er det elles eit supplerande samband som har vore i gong i fleire år med ferje Halhjem-Fitjar og til Leirvik. Sumaren 1964 vert nytt ferjestø ferdig i Sandvikvåg først i Fitjar.

Sambandet aust-vest

Det viktigaste vegsambandet aust-vest i denne landsluten er Nordre stamline som fører like fra fylkesgrensa mot Telemark til fylkesgrensa mot Rogaland. Dette er ein mykje trafikert veg som har utlauparar m.a. mot sør frå Ølen til Sandeid i Rogaland. Den andre viktige sambandsvegen aust-vest er vegen på nordsida av Hardangerfjorden frå Granvin og like til Lukksund. Men derre er det mykje av denne vegen som har låg standard og må ombyggjast. I samband med denne vegen må det koma bru over Lukksund såleis at Tysnes får samband med vegane på Bergenshalvøya. Dette spørsmålet vert det arbeidt med. At denne brui vert bygt vil og ha sitt å seia for øyane som ligg lenger vest.

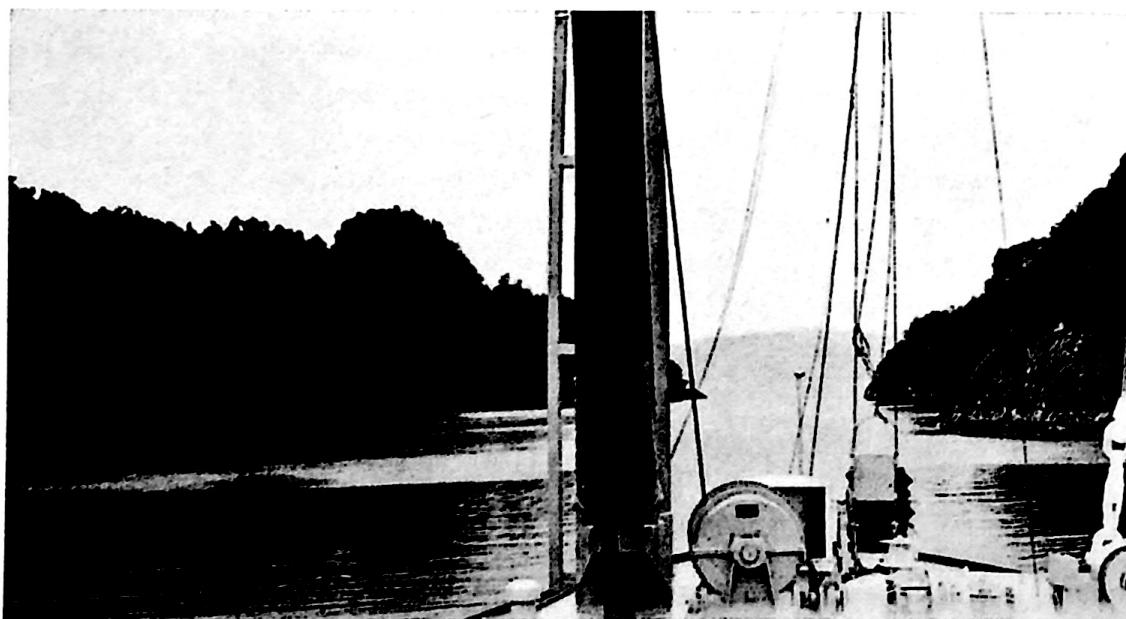
På sørsida av Hardangerfjorden må det og koma meir samanhengande veg. Vi ha alt nemnt vegen frå Utne til Kvinnherad grense som er med

på vegplanen. Men dette prosjektet må førast vidare til Maurangsnes og med ferje over til Ænes. Derfrå vil det om ikkje så lenge vera samanhengande veg til og gjennom Kvinnherad. At ein veg frå Kvinnherad på austsida av Åkrafjorden og teiknar seg litt lenger framme, er sikkert nok.

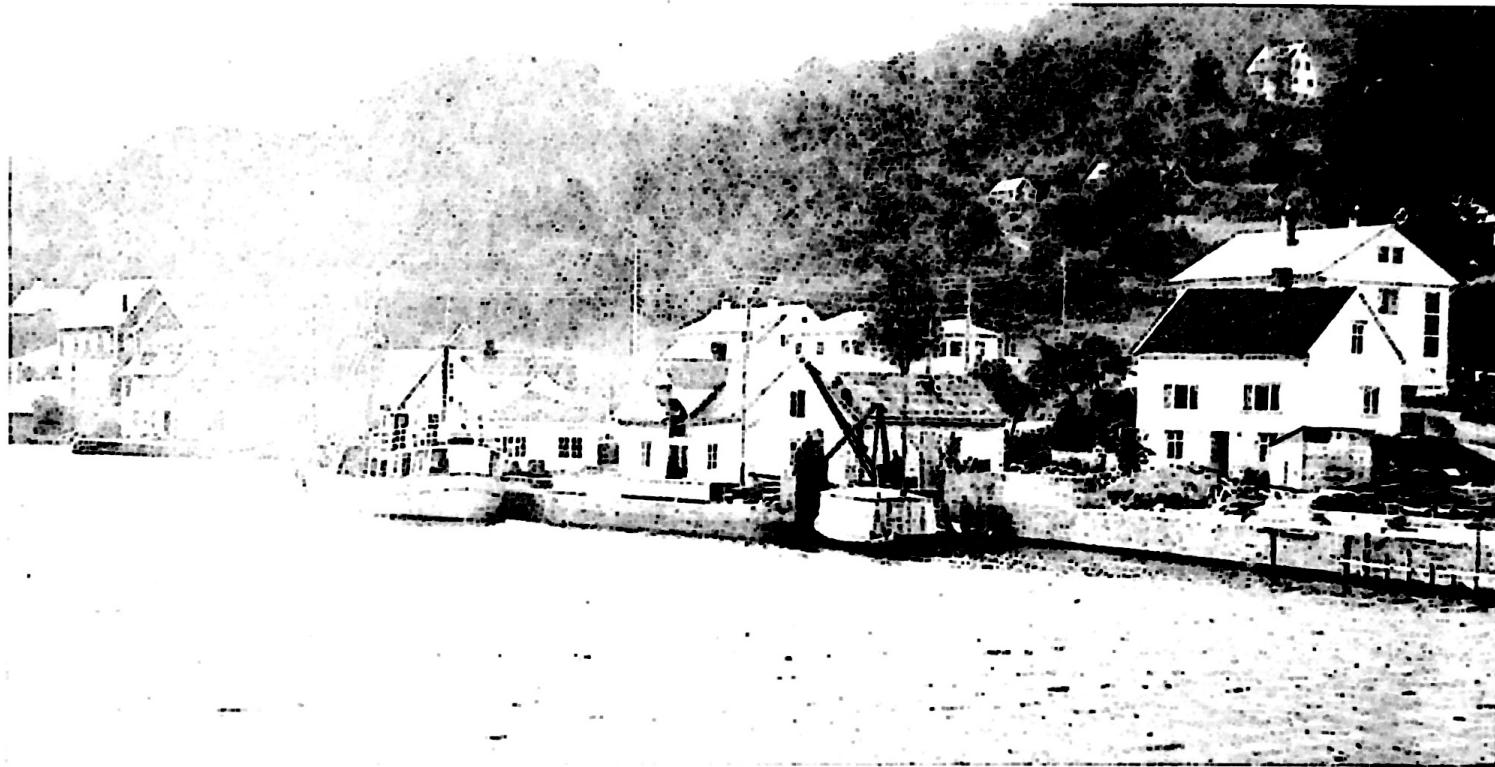
Bømlo har samband med fastlandet sør for Bømlafjorden (Hardangerfjorden) med ferje frå Moster til Valevåg og frå Langevåg til Tjernagel. Med Stord har denne store øyi samband med ferja Siggjarvåg-Sagvåg. Ei ferje Rubbestadnes-Koløyholmen har og vore nemnd. Med ei slik ferje vil Bømlo få samband med den hovudlinna som går frå Leirvik til Sandvikvåg og så med ferje til Halhjem.

Båtruter trengst enno

Elles er det nokre båtruter som enno er viktige i distriktet. Det er for det første snøggruta Bergen-Odda som vert mykje nytta både av ferda-folk og til å senda varer med. Så er det snøgg-ruta på Sunnhordland, noko av ein hovudnerve for trafikken frå Bergen til Sunnhordland og vidare med. Dernest nemner vi båtruta Os-Herøy-sund, som er eit framhald av Kvinnheradruta. Dette er snøggaste sambandet til Bergen m.a. for det nye industrisamfunnet som vert bygt opp i Husnes. Ruta Bergen-Fitjar-Rubbestadneset er



Det idylliske Lukksund som skil Tysnes frå fastlandet. Over dette sundet vert det no planlagt bru. Foto: Kristoffer Herads-tveit.



Ferjestø på Våge i Tysnes er under bygging.

heller ikkje uttent. Og lengst i vest held Haugesunds Dampskipsselskap oppe eit vanskeleg samband mellom Bergen og Haugesund og dei aller yttre distrikt i Sunnhordland.

Hydrofoilruta Bergen - Stord - Tittelsnes - Ølen - Skånevik er noko av eit eksperiment. Enno er det vel ingen som kan seia om slike båtar vert ein viktig faktor i framtidstrafikken.

I Sunnhordland er elles lokalrutene viktige, og ferjesambandet Leirvik - Sunde - Halsnøy - Mosterhamn - Valevåg. No vert det og bygt ferjestø på Utbjøa og her kjem ferjetrafikken i gong sumaren 1964.

Dei som held oppe trafikken

Det er Hardanger-Sunnhordlandske Damskipsselskap som driv og held oppe det meste av samferdslemidlane i Hardanger og Sunnhordland både på sjø og land, og stort sett må det kunna seiast at dette selskapet har gjort dette bra. Det er eit stort nybyggingsprogram for båtar og ferjer, og ei veldig investering i bilmateriell, som er gjennomført etter krigen.

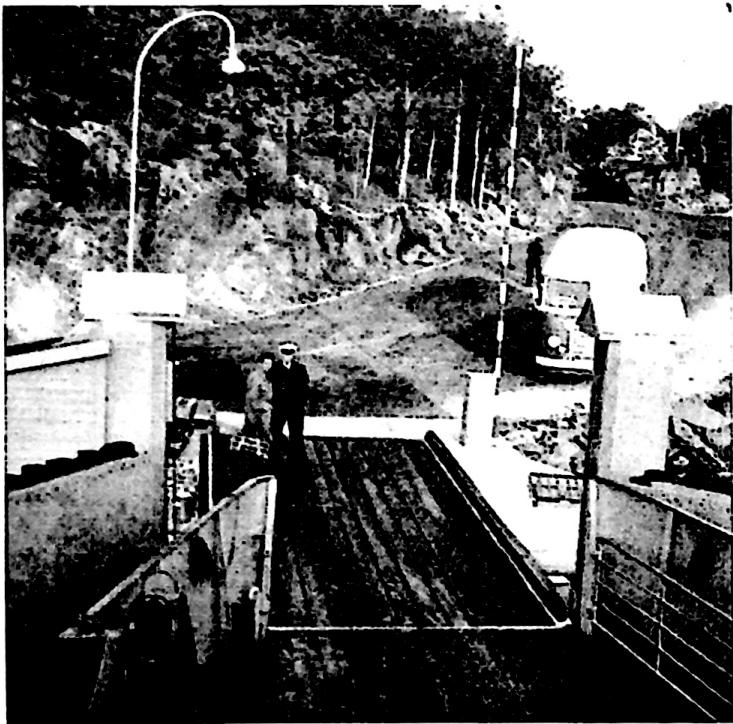
Selskapet har no 12 rutebåtar, dei fleste nybygde etter krigen, og dertil hydrofoilbåten

«Teisten». Det har 11 ferjer, dei 10 er etterkrigsbygde. HSD er det største rutebilselskap i landet med tilsaman 156 vogner ved siste årsskifte.

Vi skal elles nemna etter siste årsmeldingi at båtane siglte ut over 160 000 sjømil i 1963, og bilane kørde 3 832 553 vognkilometer. Passasjertalet med båtane var 973 000, med bilane 1 900 000. Talet på transporterte bilar var 150 115, mot 121 441 året før, ein auke på 23.6 prosent, så det er ein stor auke i trafikken.

Men HSD rår ikkje heilt grunnen åleine i Hardanger og Sunnhordland. Som nemnt trafikerar Haugesunds Dampskipsselskap heilt ute ved kysten med eit par båtar. Nattruteselskapi, Det Stavangerske Dampsibsselskap og Sandnæs Dampsiks-Aktieselskap, og Kystruta går under Leirvik, og A/S Samband har ferjetrafikken Langevåg-Tjernagel. No skal og ei kystrute gå til Husnes. Før går denne ruta til Odda.

A/S Sveio Billag held oppe trafikk mellom Haugesund og Sveio med 10 personvogner og 3 lastevogner. Haugesund-Tittelsnes Billag A/S har 9 personvogner og 3 kombinerte vogner og er i nært samarbeid med HSD. Bergen-Hardanger Billag A/S kører til Norheimsund og Gran-



Fleire ferjestø er bygde siste åri i Hardanger. Dette biletet er frå Mosterhamn i Bømlo.

vin, delvis i samarbeid med HSD, med 26 personvogner, 6 kombinerte vogner og 1 godsvogn. Og A/S Voss-Stalheim-Gudvangen Automobilallag kører til Ulvik og heldt oppe mykje av trafikken på Voss med 26 personvogner. I og ikring Odda er det eit par selskap som har noko trafikk utanom den HSD står for. Bergensbanen er viktig for Voss, og for Hardanger ved at Hardangerbanen går til Granvin.

Er det nok, og er det rett opplagt?

Ja, såleis kan ein rita opp hovudlinene for trafikken i dag, og hjelperådene til å halda han oppe. Så kan ein spryja om det er nok, og om trafikken er rett opplagt med tanke på framtid. Her kan det då svarast at så rivande som utvillingi går, må vi vera budde på at trafikken må kunna leggjast om på kort varsel. Tendensen er framleis at trafikk går over frå sjø til land. Hardanger og Sunnhordland er ikkje det stroket som er lengst kome i så måte. Her har vore hindringar som har vore større enn mange andre stader. Men eit stykke på veg er vi komne. No gjeld det å få bygt dei ferjestø som vantar. Det trengst nye ferjestø på Varaldsøy og Løfallstrand,

i Jondal og Tørvikbygd, og ferjestø i Kvanndal og Kinsarvik må utvidast. No kjem det ferjestø på Flatråker og i Sandvikvåg, men i Jektvik på Stord vantar det framleis. Og så må det koma nye ferjestø på Rubbestadnes og Koløyholmen. Når desse er bygde skulle vi vera bra hjelpane.

Men det kan tenkjast at overgangen frå sjø til land, kan få eit attendeslag om hydrofoilen eller andre snøgtgåande båtar skulle slå meir gjennom. Dernest må vi vera budde på at det trengst å få mindre flyplassar fleire stader i distriktet. Utviklingi går så snøgt at det som er utenkjeleg i dag, kan vera einaste løysingi i morgen.

Det som er hovudsaki er at tilhøvi vert lagde såleis til rette for samferdsla, at ikke den står i vegen for utbygging av næringslivet. Då er det likevel ein ting vi kan vera heilt visse på må fyrast vidare. Det er å byggja nye vegar og å utbetra dei som er. Bilparken aukar frå dag til dag. Meir og meir går det mot at kvart menneske har sin eigen bil. Dei må ha det for å koma lett og snøgt fram til arbeid, ut i naturen osv. Difor må det satsast meir på vegbygging i Hardanger og Sunnhordland som alle stader elles.

Skuleverket

Ein av dei store føremonene med større herad skulle vera at det vert lettare å byggja opp eitt tidhøveleg skuleverk. I dei bygdelag vi her har føre oss er dei og i full gong med det. Mange nye skulebygg er reiste, undervisningstidi er utvida i barneskulen, og heradi førebur innføring av 9-årig skule. Men lat oss fyrst sjå på kva Voss, Hardanger og Sunnhordland har, eller emnar på å få, av skular av meir vidaregåande slag.

Gymnas er det på Voss, i Odda, Øystese og på Stord. I Kvam er Framnes ungdomsskule, på Voss — Voss folkehøgskule, i Ullensvang — Hardanger folkehøgskule, på Halsnøy — Sunnhordland folkehøgskule. På Stord ligg den gamle og velkjende lærarskulen. Fylket driv yrkesskulalar på Rubbestadneset (med filialklassar i Etne og Dimmelsvik, og det skal koma slike i Tysnes og Strandebarm), og i Norheimsund. I Odda er det førebels kommunen som driv, men fylket skal

ta over. Handelsskular er det på Voss og i Norheimsund. På Voss er det jordbrukskule, i Ulvik har staten hagebrukskule, og fylket har kjøpt inn garden Tesdal i Etne for å reisa ein jordbrukskule der. Småbrukarskulen på Halsnøy og jord- og hagebrukskulen på Hesthamar er nedlagde. På Stord og Voss er industriskular, på Voss husmorvikarskule. Husmorskular er det i Fitjar og Strandebarm. Kunsthåndverkskulen på Voss skal og nemnast.

I Øystese og på Stord er det interkommunale realskular, kommunale realskular er det i Odda, Ulvik, Kvinnherad (Rosendal og Sunde), Skånevik, Ølen, Bremnes og Tysnes. Men no er det den 9-årige skulen som skal koma i gong, og etter kvart heradi maktar å gjennomføra den linedelte ungdomsskulen, skal realskulane etter planen falla bort.

Den linedelte ungdomsskulen

Enno står det mykje att før dei er komne i gong med 9-årig skule i heile Voss, Hardanger og Sunnhordland. Det skal m.a. mykje nybygg til, og til stor kostnad. Skuledirektør Nils Hodnesdal reknar med at det i heile Hordaland trengst nybygg for 114 millionar kroner før den nye skuleskipnaden kan fullt gjennomførast. Kor mykje av dette som fell på dei bygdelag vi her har føre oss, ligg det ikkje føre tal for, men om vi

tek folketalet som utgangspunkt skulle det ligga på noko ikring 40 millionar. Til denne tid er det berre Kvam som har gjennomført den 9-årige skulen i dette distriktet.

For heile Hordaland har skuledirektøren sett opp ein plan for dei ungdomsskulane som trengst. Han reknar med ein skule i Tysnes, ein i Fitjar, ein i Stord, to på Bømlo, ein i Sveio, ein i Ølen, ein i Etne, ein eller to på fastlandet og ein på Halsnøy i det nye Kvinnherad. For Ølve, Hatlestrand, Varaldsøy og Strandebarm var det rekna med ein skule i Mundheim, men etter at Ølve, Hatlestrand og Varaldsøy skal fylgja Kvinnherad, og Strandebarm samanslåast med Kvam, er det vel mogeleg at det her vert eit brigde.

I Kvam er dei alt i godt gjenge med ein skule i Øystese og ein i Norheimsund, her går og elevane frå Tørvikbygd. I Odda vert det sjølvsagt ein stor ungdomsskule. I det nye Ullensvang pluss Jondal, meiner skuledirektøren det må vera best med ein skule på kvar side av Sørfjorden, men dette er enno ikkje klårlagt. For Ulvik og Granvin er det ikkje avgjort, elevtalet er så reint for lite i både herad. Voss får største ungdomsskulen med 8—9 parallel-klassar.

Enno er det ikkje semje om kvar ungdomsskulen skal ligga alle stader. Det er togdraging mellom fleire bygder. Men etter kvart vil dette verta avgjort, og så vil reisingi av nye bygg koma i gong. Noko meir om skuleutbyggingi skal vi

Vossevangen nye skule vart vigsla hausten 1963. Foto: Braatens Eftf.





*Etne meieri vart teke
i bruk i februar 1958.
Mjølkemengd 3,4 mill. kg.
Foto: Ottar Klokkerstuen*

ta med under omtalen av dei einskilde herad. Men om vi no ser samla på heile distriktet, og tek heile skuleverket som vi her har nemnt med i oversynet, skulle det liggja bra til rette for den ungdom som veks opp, når skuleverket har fått ei slik oppbygging som her er skissert. Det er nok ein del som ikkje får bu heime medan dei går på den linedelte skulen, men så svært langt heimanfrå treng dei ikkje reisa. For slike elevar vert det aktuelt å reisa internat.

Næringslivet

Ei god samferdsle og eit godt utbygt skuleverk er grunnlagsinvestering for næringslivet i bygdene. Frå gamalt har det vore jordbruk og fiske som har vore hovudnæringsvegane i dette distrikset. Industri har det vore heller lite av. Det meste av det slaget har vore å finna i Odda, Kvam, Stord og delvis i Bremnes og Kvinnherad. Men jordi har vore godt driven. I Hardanger har ho vore mest utnytta til frukttdyrking og vilkåri har vore gode til det. I Sunnhordland, og serleg i dei indre bygdene, har det vore drive eit godt jordbruk. I dei ytre bygdene har fiske og kystfart vore viktige næringar.

Vi kan nok gjera rekning med at jordbruk framleis vil ha mykje å seia. Store vidder ny jord er komen under kultur og det er reist mykje ny skog. Mjølkeproduksjonen som er viktigaste

sida ved jordbruket i desse bygdene, vert driven rasjonelt, og det er reist fleire nye meieribygg. Av desse skal vi nemna: Stord, Ølen, Etne, Seimfoss, Odda og Voss. I Kvam skal dei no reisa eit større meieri for heile heradet. Meir intens mjølkeproduksjon har dei etter krigen teke til med i bygder som før ikkje dreiv så sterkt med dette. Her skal vi nemna Tysnes, Fitjar, Bømlo, Mauranger, Varaldsøy og fleire stader i Hardanger som før ikkje produserte mjølk for sal. At det også ligg ei framtid i rasjonell frukttdyrking i Hardanger, og serleg i dei indre bygdene, kan det ikkje vera tvil om. Fruktforsøksstasjonen på Lofthus vil vera til hjelp og rettleiding i så måte, like eins dei mange fruktlagar som er reiste. Meir sauehald skulle det vera vilkår for med dei store og rike fjellbeite som det er både i Hardanger og sume stader i Sunnhordland.

Fisket har det gått attende med i Sunnhordland. I fleire bygder der folk før dreiv fiske, om sumaren etter brisling og småsild, og vintersdag «ute ved havet», er dei no mykje godt slutta av. Men i dei ytre bygdene vil det nok framleis vera mange som har fiske til hovudnæringsveg.

Turismen i framgang

Frå gamalt er Hardanger eit av dei kjende turiststrok i landet vårt, og vi kan ta Voss med.

Norheimsund, Ulvik, Utne, Eidfjord, Fossli, Ulensvang, Odda, Voss og Stalheim, er velkjende namn i så måte. Og reiselivet tek seg opp frå år til år. I dag er det ikkje dei store turistbåtane som held det oppe, no kjem dei utanlandske og norske turistar helst i bil og i så store mengder at det sprengjer ferdsla på vegane, og endå meir kapasiteten på ferjene, og i fyrste rekke på huvudferja Kvanndal-Utne-Kinsarvik.

Men det vert lagt til rette for turismen så langt det let seg gjera. Nye ferjer vert sjøsette kvart eit året, nye vegar vert bygde og eldre vegar utbetra. Ei rekke nye hotell er reiste etter krigen. Vi skal her nemna hotellet på Solfonn, fleire i Odda, eitt i Kinsarvik, fleire i Ulvik, fleire på Voss og eitt på Vossestrand. Andre stader er hotell ombygde og moderniserte. No skal det koma eit nytt hotell i Norheimsund og, og i Strandebarm er eit hotell sett i stand att etter brann. Dertil er det reist fleire nye pensjonat. Vosse- og Hardangerbygdene er såleis meir føre til å ta mot ein stor turiststraum enn nokon gong før.

Men no er og Sunnhordland kome med i nokon mon. For nokre år sidan vart det reist nytt hotell i Skånevik, og på Leirvik er hotellet utvida og modernisert fleire gonger. Hotellet i Ølen er modernisert. Det er planar om å reisa nye hotell i Rosendal og i Husnes. Nye pensjonat og gjestgjeveri er reiste fleire stader. Med den vakre

og rike og skiftande naturen i Sunnhordland skulle det liggja til rette for meir turisme i dette distriktet.

Industrien kjem

Det har vore lagt ned mykje arbeid for å få reist ny industri i desse bygdelagi. Og større industri har det vore planar om å leggja til distriktet. Det har såleis vore synfaringar av industrifolk og andre gong etter gong i indre Hardanger. Mellom dei stadene som det har vore sett på er Kinsarvik, Eidfjord, Osa og Granvin. Her er det sjølvsagt dei veldige kraftkjeldene i Ulvik, Eidfjord og Kinsarvik det var tanken å nytta ut. Dei største er Kinso, Veig, Bjoreia, Sima og Osa, ein av dei største kraftkjeldekoncentrasjonar som finst i landet. Men til denne tid har det ikkje vorte til anna enn synfaringar og lause planar når det gjeld ny stor industrireising i dette stroket.

Derimot er det vorte røyndom av planane i Kvinnherad, der A/S Sør-Norge Aluminium no er i gong med å byggja eit aluminiumsverk i Husnes. Det vil koma i drift om eit par år og produksjonen, etter at fyrste byggjesteg er ferdig, vert 60 000 tonn pr. år. Til det trengst det 500 tilsette. Men planen er å gå vidare med eit andre byggjesteg, såleis at produksjonen kjem opp i

Kinsarvik Fjordhotell er mellom dei nye hotell i Hardanger. Som biletet syner ligg det vakkert til — og like opp for ferje-kaien. Foto: Knut Omdal.





Industriområdet i Husnes like etter at det var starta opp med anleggsarbeidet.

120 000 tonn, og då vert det bruk for 1000 arbeidarar og funksjonærar. Det er og nemnt eit tridje byggjesteg, og at det då skal verta reist eit verk for ferdigvarer, men det er enno ikkje avgjort noko om det.

Aluminiumsverket i Husnes som i fyrste omgang treng ein milliard kwt, skal for det fyrste få kraftforsyningi frå Røldal-Suldal-utbyggingi, men seinare vil dei rike kraftkjeldene i indre Kvinnherad verta utbygde og dei kan skaffa den krafti som trengst både til fyrste og andre byggjesteg.

Denne nye verksemdi i Husnes vil koma å få mykje å seia for næringslivet i Kvinnherad og bygdene ikring. Her har det siste åri vore noko arbeidsløyse og serleg om vinteren. No vil dei unge som veks opp kunna få arbeid nær heimstaden om dei ynskjer det. Og i Husnes vil det veksa opp ein ny industristad i eit vakkert lende.

Industri som ekspanderar

Noko industri er det og frå før i Hardanger og Sunnhordland. Her må vi i fyrste rekke nemna Odda med tre store og blømande verksem-

der, dernest Kvam med Ålviksfabrikkane, møbelfabrikkar m.m., Stord med det store skipsbyggeriet, og fleire mindre, kisgruver osv., Bømlo med den store motorfabrikken på Rubbestadneset og eit par andre fabrikkar. I Kvinnherad er fleire skipsbyggeri, hermetikkfabrikk, ullvarefabrikk, cementvarefabrikk m.m. Hermetikkfabrikkar er det og i Skånevik, på Halsnøy, i Ølen, på Stord og på Bømlo, skipsbyggeri er det og i Høylandsbygd, på Tysnes og i Brandasund. På Voss er ei rekke verksemder av ymse slag, og mindre verksemder er det i fleire av dei andre bygdene og. Ein del av dei verksemndene som var her frå før krigen, har utvida og modernisert mykje i dei seinare år.

Så er spørsmålet om det kan reisast meir industri. Sikkert er det at her er vilkår for det. Her er rikeleg arbeidskraft, fine byggjestader, gode hamnar og etterkvart nøgdi elektrisk kraft. Kapitalspørsmålet er det tyngste å løysa for mange, men etterkvart Distriktenes Utbyggingsfond får meir å satsa med, skulle det, saman med folkepensjonsfond, og med innsats av bankane i distriktet, statsbankane, og dei store privatbankane i landet, kunna skaffast den kapital som trengst både til industriutbygging og annan ut-

bygging i dette distriktet. Eitt bør ein då ha augo opne for, at det ikkje berre er større industriar som trengst, det gjeld like mykje å få reisa mindre verksemder der 10-20-50 har arbeidet sitt. Det er ofte dei sunnaste verksemdene i eit bygdesamfunn.

Store kraftkjelder

Men kraft må det til om nye hjul skal koma i sving. No er det ikkje så ille i så måte i dette distriktet. I dag er elektrisk straum ført fram til så å seia alle heimar, og meir kraft vert utbygd til kvar tid. I Tyssedal er dei i gong med utbygging av Tysso II. Det vil gje meir krafttilføring til industrien i Odda og til sivilt forbruk. Sunnhordland Kraftlag fekk eit nytt aggregat i drift i fjor haust og har no maskinkapasitet på 72 000 kW, men kan byggja ut for det duble.

I Røldal-Suldal er Norsk Hydro i gong med ei kjempeutbygging som skal syta for kraft til det nye aluminiumsverket som skal reisast på Karmøy, og som nemnt vil aluminiumsverket i Husnes i fyrste omgang få kraft frå Røldal-Suldal. Her vert no bygt ei stor 300 kilovolts overføringslinje, ei lina som og kjem i samband med Blåfalli

kraftstasjon og som går vidare til BKK sine kraftstasjonar på Dale.

Så er det framleis store kraftmengder som ikkje er tekne i bruk lenger nord på Folgefonna-halvøyi, i Kvinnherad og i Jondal herad. Det er som nemnt desse som skal syta for kraft til Husnes i framtid. Me har før nemnt den store kraftkjeldekonsentrasjonen i Kinsarvik, Eidfjord og Ulvik. Ein gong vil nok og denne krafti verta teken i bruk til nytte for folket og til vidare framgang og vekst i bygdene.

Etter dette oversynet må det kunna seiast at Hardanger, Voss og Sunnhordland ligg der lengst aust og lengst sør i Hordaland fylke med store resursar og gode vilkår som enno ikkje er utnytta. Så skal vi sjå på tilhøvi i dei einskilde herad.

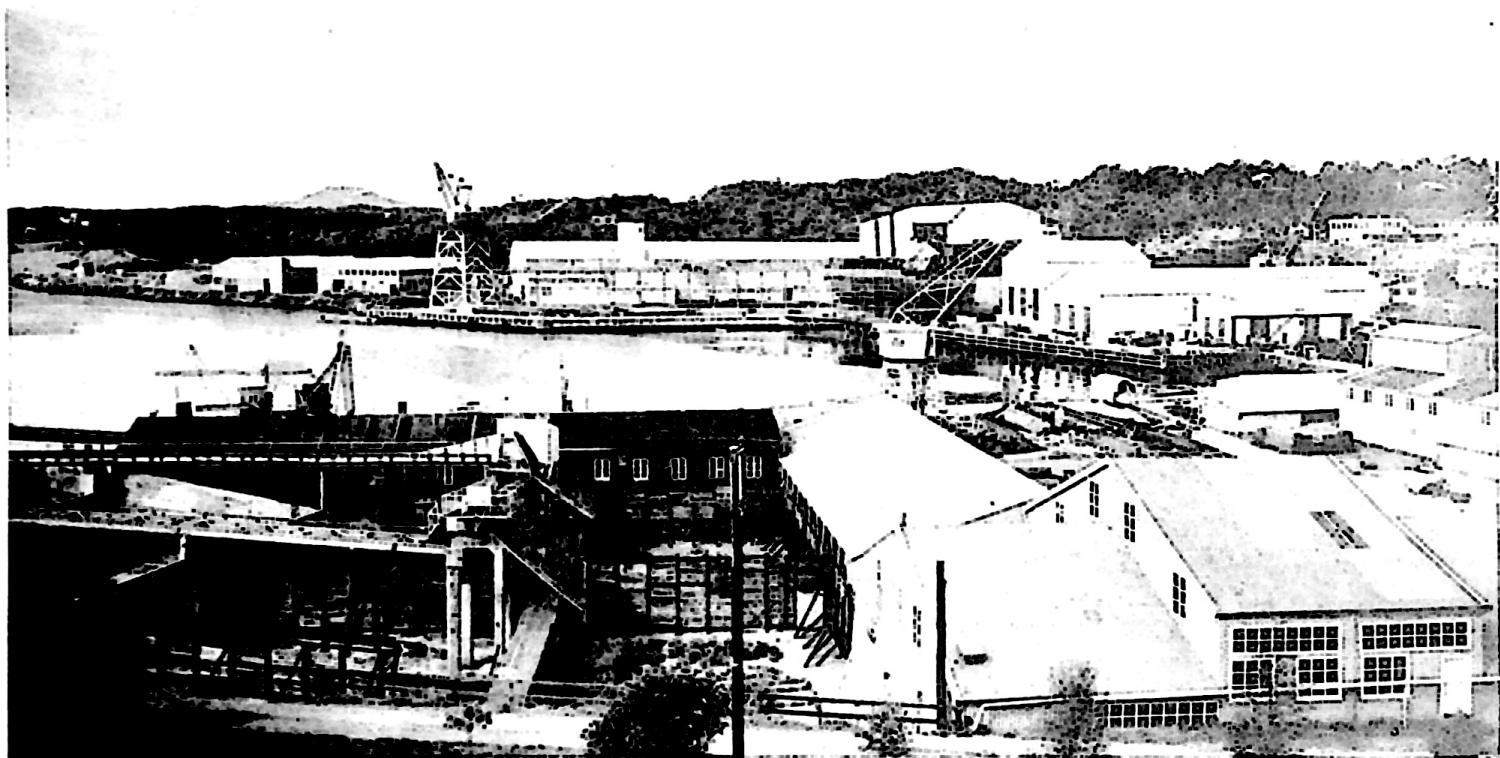
Stord

Stord herad er søre delen av øyi Stord. Heradet har dei same grensene som før. Ved folketeljingi i november 1960 var det 7 750 menneske i heradet, men det har auka med nokre hundre seinare. Folketalet har gått mykje opp etter krigen og det er rekna med at det vil auka sterkt framleis såleis at det kjem opp mot 14 000 i 1980.

Skuleverket er godt utbygt. 9-årig skule med

Dette er Valldalen i Røldal som skal setjast under vatn. Det er den store kraftutbyggingen i Røldal-Suldal som krev det. Men enno er det geiter i den kjende stølsdalen. Foto: Knut Leuba.





Stord Verft er største verksemdi i Sunnhordland og ei av dei største i Hordaland. Her kan dei no byggja skip på 100 000 tonn og meir. Foto: Knut Omdal.

eit 10-ande frivillig skuleår har vore siktet målet frå 1960, og med skulemønsteret 6+3, med unntak for øykrinsen Huglo som får 7+2. Elevane i folkeskulen har fått auka skuletid. Framhaldsskulen er obligatorisk. Realskulen er interkommunal med 2- og 3-årig line. Den nye ungdomsskuleskipnaden reknar dei med å få gjennomført i 1967 med eit elevtal på ca. 600 i 20-24 klassar. Skulebygget for ungdomsskulen, Stord sentralskule, er reist. Elles er det bygt nye hus for barneskulen på Huglo, Litlabø og Rommetveit, og Leirvik, Ås og Sagvåg skular er utvida med tilsaman 12 klasserom og ei rekkje spesialrom. Ny barneskule på Langeland vert planlagt.

Det vert reist nye skulebygg for Sunnhordland kvinneleg industriskule og Sunnhordland gymnas. Stord off. lærarskule er i gong med store utvidings- og moderniseringsarbeid. Denne skulen skal byggjast ut for minst 12 klassar, dvs. 300 elevar. Stord off. skule for evneveike skal stå ferdig med bustader og undervisningsrom til hausten 1964, med plass til ca. 40 elevar. Stord lærlingeskule har 3 klassar med ca. 50 elevar. Kyvik sveiseskule har 100 elevar på ymse

kurs. I bolken 1955-64 har kommunen lagt ut ca. 10 mill. kroner til skulebygg. Ved alle skulane på Stord er det no tilsaman 2 367 elevar.

I Stord er det relativt godt utbygt vegnett. Riksvegen mellom Leirvik og Fitjar er ei samle-åre for lokale vegar. Etter omklassifiseringi er det 30 km. fylkesveg og 25 km. bygdeveg i heradet. Til dette kjem gardsvegar og skogsvegar for traktorkøyring. Ferjestø er det på Leirvik med ferje til Valevåg, Tittelsnes, Bjoa, Mosterhamn og Sunde. I Sagvåg er fjerjestø med samband til Bømlo. I 1964-65 vert det opna ny veg på austsida av øyi fram til ferjestø i Sandvikvåg der det vert ferje til Halhjem. Frå Jektvik vert det ferjetrafikk til Tysnes og Huglo.

To tridjepartar av folket er knytte til industri og anleggsarbeid, berre 7 % til jordbruket. Industrien har vore i snøgg vokster. Ved A/S Stord Verft er ca. 1 000 tilsette, ved A/S Stordø Kisgruber ca. 170, eit entreprenørfirma har ca. 50.

I Stord herad er ca. 40 000 da produktiv skoggrunn og det vert kvart år planta ny skog.

For tidi er det ingen konkrete planar om nye tiltak, men kommunen arbeider til kvar tid med

tanke på å få bygt ein meir allsidig industri. Det er såleis kjøpt inn eit areal på ca. 250 da til å reisa nye verksemder på.

Ekspansjonen i dei siste åri vil knapt halda fram i same tempo. No må stillingi konsoliderast, seier kommuneingeniør Tufteland. Vi må få litt tid til å reisa skular, byggja vegar, vatn- og kloakkanelegg og anna som er naudsynt i det samfunnet som er under oppbygging. Vi reknar likevel med at det samfunnet som det er skapt grorbotn for, vil utvikla seg jamnt og trygt ved eigen evne og eige tiltak, at det vil verta reist nye verksemder og at folketaket vil stiga. Med tanke på å skapa oversyn og plan, er det no under utarbeidning ein generalplan for heile heradet.

Ordførar i Stord i 1964 er: Direktør Onar Onarheim.

Fitjar

Fitjar miste områdi sine på Selbjørn og Hufstarøy under heradsgrensereguleringi. Dei delene av «det gamle Fitjar» som då er att er nordre delen av øyi Stord og hundretals øyar og holmar og skjer som ligg i Nyleii mellom øyane Stord og Bømlo. Pr. 1. januar 1964 budde det 2 425 menneske i det som no utgjer Fitjar herad.

Det er bygt nye skulehus i Rimbareid og Brandasund krinsar i Vinnes krins på Hufstarøy som gjekk over til Austevoll. No vert det bygt nytt skulehus på Aga. Den linedelte ungdomsskulen som skal vera i Rimbareid krins, er det tanken å få utbygt til skuleåret 1967/68. Frå same tid

vert det sett i verk ei varsam krinsregulering og sentralisering. Heradet vert eigen ungdomsskulekrins. Det vil også verta bygt eit par mindre skular.

Riksvegen frå Leirvik til Fitjar går for ein del gjennom heradet og denne riksvegen skal no strekkjast nord til Sandvikvåg til det nye ferjestøtet som vert teke i bruk sumaren 1964. Fitjar ventar og på at vegen på austsida av Stord vert ferdig og at det dermed vert rundkjøring på øyi. Elles er det noko veg å byggja som kan tena som samleårar til stamvegnettet. Det har og vore plan om ferjestø i Koløyholmen med ferje over til Bømlo. Ei lokalrute knyter øyane i vest saman med Fitjar sentrum.

Etter tilhøvi vert det drive eit intenst jordbruk, og fram gjennom åri har det vore reist mykje ny skog i dette heradet. Det er ein del støttebruk i kombinasjon med fiske og ymse anna arbeid. Industrien er i vokster og arbeidslivet er merkt av ekspansjon og framsteg.

Om framtidi for folket i heradet, seier ordførar Peder Nilsen Aga, at så langt han kan sjå og stilla prognose, er framtidsvonene gode. Det er utvikling og framgang på dei ymse felt.

Ordførar i Fitjar i 1964 er: Småbrukar og fiskar Peder Nilsen Aga.

Tysnes

Tysnes slapp regulering av heradsgrensene, dei er dei same som før. Heile øyi Tysnes, Reksteren,



Hamna i Fitjar.
Foto: R. Jordal.



*Fra Tysnes folkemuseum.
Foto: Torleif Gjersvik.*

Skorpo, Seløyi, Ånuglo og nokre mindre øyar høyrer med til dette heradet. Folketalet har vore minkande etter 1945 og etter siste folketeljing var det 3 494. At folketalet har gått ned, har samanheng med at næringsgrunnlaget er for svakt, det er lite industri og ein del av dei unge reiser ut. Før reiste det svært mange frå Tysnes til Amerika og heradet har mange sjøfolk.

Skuleverket er for tidi under planlegging med tanke på innføring av 9-årig einskapskule. Det er etter 1945 bygt tre nye skulehus, og det må byggjast eit til for å stetta kravet i grunnskulen. I 1945 var det 21 skulekrinsar, i dag er talet kome ned i 12, og etter dei planar som ligg føre er det truleg at det vil verta berre 4 krinsar i grunnskulen når alt er gjennomført. Det er rekna med at Tysnes vert eigen ungdomsskulekrins. Men det er enno ikkje avgjort kvar skulen skal reisast, det er tale om Uggdal og Våge. Vegnettet i Tysnes er bra utbygt og avstandane ikkje større enn at det må vera forsvarleg å byggja skuleverket ut på denne måten. Men gjennomføringi er avhengig av monaleg hjelp frå staten i tillegg til vanleg fylkestilskot til bygging av skulehus, seier ordførar M. A. Færevaag.

Hovudsambandet for Tysnes er ferje over Bjørnefjorden til Halhjem og så med bilrute til Bergen. På Våge er det moderne ferjestø for denne ferja. No vert det bygt ferjestø på Flatråker der det skal koma ferje over til Jektvik på Stord. Elles går Tysnes sterkt inn for bru over Lukksund som skil Tysnes frå fastlandet. Ei nemnd med representantar for fleire kommunar arbeider med dette spørsmålet.

Næringslivet byggjer på jordbruk og skogbruk. Jordbruket har hatt ei sterk utvikling og serleg mjølkeproduksjonen. Det er organisert mjølkomsetnad med innvegingsstasjon for sending til Bergen og no skal det koma ein skummestasjon. Siste åri er det dyrka mykje eng og beite og bygt mange siloar. Talet på sau er auka noko. Det er nokre verksemder i gartneri og hagebruk og sume har drivhus, og det er ein planteskule for pryd- og nyteplantar. Tysnes har mykje skog som gjev eit godt tilskot til næringsgrunnlaget. Siste åri har det vore gjort mykje for å rasjonalisera skogsdrifti og det er skaffa avsetnad for alle tømmerkvalitetar. Det vert planta mykje ny skog. Kvart år vert det sett ut omlag 200 000 plantar.

Det er lite industri i heradet, og det fører til at det vert for lite arbeidsplassar for dei unge som veks opp. Nokre mindre verksemder er det og serleg slike som byggjer på skogsvyrke som råstoff. Men det går så mykje tømmer ut frå heradet til foredling andre stader, at det er grunnlag for stor utvikling på dette området. Slike spørsmål har det vore arbeidt med utan at det til denne tid har gjeve resultat. Ordføraren fortel at dei er vakne for all slags industri, men det ser ut til at eit øyherad ligg etter i tevlingi her.

Framtidi må liggja i vidare utvikling av jordbruk og skogbruk, og i at det kjem ein del industri som kan skaffa fleire arbeidsplassar.

Ordførar i Tysnes i 1964 er: Bonde og revisor Marinus A. Færevaaag.

Sveio

Sveio som ligg på Tittelsneshalvøyen, er det sørvestlegaste heradet i Hordaland. Det støyter i vest opp mot Haugesund bygrense og mot havstykket Sletta. Det er Sveio, Valestrand og Vestre Vikebygd og Flatnæs-Buvikområdet frå Skjold som utgjer Sveio herad av i dag. Det samla folketal er ca. 3 500.

Den vanlege barneskulen er godt utbygt og

det er bygt nye skulehus, m. a. i Førde. For den 9-årige skulen er mønsteret 6+3 vedteke, men det er ikkje avgjort kor ungdomsskulen skal liggja. Det er Førde og Sveio krinsar som her er på tale.

Vegnettet i heradet er bra utbygt, men enno er det mykje å gjera før alt er som det hør vera. Noko av det som det no mest gjeld om er å få vegen frå Tittelsnes til Haugesund grense i god stand. Dette er ein av dei mest trafikerte vegar i Hordaland, og standarden er så dårlig at det er uforsvarleg. Det er to billag som held oppe trafikken, Tittelsnes Billag og Sveio Billag. Ordførar Harald Unneland meiner at ei av dei store oppgåvene no er å sameina desse lagene. På Titelsnes er ein viktig stoppeplass for snøggruta i Sunnhordland. Her kjem trafikken med buss frå Haugesund. I Valevåg er ferjestø, det er det og på Tjernagel.

Næringslivet er så å seia berre jordbruk som elles vert drive svært godt. Heradet har mange sjøfolk. Nye tiltak er ikkje i emning nett no, fortel ordføraren. Han seier elles at han ser ljost på framtid for folk i heradet, og tenkjer då serleg på større industritiltak som skal reisast i nærliken og som kan gjeva arbeid også til folk frå Sveio.

Ordførar i 1964 er: Bonde Harald Unneland.

Parti frå Sveio. Foto: R. Jordal.





Parti frå Ølen. Den nye sentralskulen gjev plass til folkeskule, framhaldsskule og interkommunal realskule.

Foto: Ottar Klokkerstuen.

Ølen

Det nye Ølen herad er samansett at «det gamle» Ølen og Austre Vikebygd av Vikebygd. Folketallet i det nye Ølen var ved siste årskifte 2.730.

Skulen er utbygt med tanke på innføring av 9-årig skule. Siste åri er det bygt to nye skulehus. Det er Ølen skule til kostnad 1.3 millionar kronor som gjev plass til folkeskule, framhaldsskule og interkommunal realskule. Bjoa sentralskule som kostar ein halv million kronor, gjev plass til folkeskulen. Vik skule i Austre Vikebygd som er sentralskule, skal dette året påbyggjast, kostnadsrekna til kr. 195 000. Vågen skule i Ølensvåg er påkosta ein del og det er vedteke at denne skulen skal utbyggjast etter kravi for innføring av 9-årig skule. Heradsstyret har gjort vedtak om innføring av 9-årig skule etter mönsteret 6 + 3, men kvar denne skulen vert plassert i området og kva ungdomsskulekrins Ølen vert med i, er enno ikkje avgjort.

Ølen har bygt ein del vegar etter krigen og det er no planlagt veg frå hovudvegen på Uthjoa til indre Bjoavågen, kostnadsrekna til kr. 95 000. Då grunnspørsmålet ikkje er ordna er ikkje ar-

beidet her kome i gong. Elles er fleire vegar i Austre Vikebygd planlagde og sume er under arbeid. Ferjekai på Uthjoa vert ferdig sumaren 1964. Kommunen har forskottert byggingi av denne kaien som vil gje øyane i Sunnhordland ferjesamband med fastlandet og nær tilknyting til riksveg 500. Ølen er eit trafikknutepunkt med hydrofoilroute, snøggrute til Bergen og rutebil til Haugesund, Sauda og Odda.

Jordbruket er viktigaste næringsvegen, og herådet høyrer til dei beste jordbruksbygdene i Hordaland. Meiribruket er godt utbygt, like eins er det i slakterisektoren. Det vert satsa på skogreising og det er planta mykje ny skog i dei seinare år. Elles har ikkje kommunen planar om nye tiltak i bygdi, nett no, opplyser ordførar Johannes Eikeland. Etter hans mening vil ikkje tilhøvi brigda seg mykje, bortsett frå den vanlege framgangen som fylgjer med utviklingi. Men sjølv om det ikkje vil koma nemnande av nye industriverksemder, vil det framleis verta arbeidt for at det skal verta triveleg for dei som arbeider og bur i Ølen.

Ordførar i Ølen i 1964 er: Meieristyrar Johannes Eikeland.

Bømlo

Det nye Bømlo herad er samansett av dei tidlegare heradi Bremnes, Moster og Bømlo. I Bremnes bur det 4 883 menneske, i Moster 1 789 og i Bømlo 1 443, tilsaman 8 115 i det samslechte heradet.

I heradet er det bygt fleire nye skulebygg etter krigen, og no er arbeidet med førebuing av innsføring av 9-årig skule kome godt i gong. Skuletidi er auka i samsvar med læreplanen for forsök med 9-årig skule. Det er vedteke å byggja to ungdomsskular i heradet, ein for søre luten og ein for den nordre. Det vert to omlag jamstore skular med 10-12 klassar i kvar. Byggje-arbeidet med å reisa skulebygg for den nordre ungdomsskulen er kome godt i gong.

Stort sett er det bygt veg fram til dei fleste gardar i heradet, seier kontorsjef Peder Stavland. Det er prosjektert veg og bru til øyane Goddo og Bærøy, både er fylkesveganlegg. Frå Siggjarvåg er det bilferje til Sagvåg på Stord, frå Mosterhamn til Leirvik og Valevåg og frå Langevåg

til Tjernagel. Det som no trengst er ei ferje frå Rubbestadnes til Koløyholmen i Fitjar. Når dette er løyst vil ferjesambandet med grannen bygdene og med andre strok verta bra. Men det er og sterke krav om at hydrofoilruta på Sunnhordland må gå opp under Rubbestadneset. Eit snøggare og betre samband til Bergen er sers aktuelt.

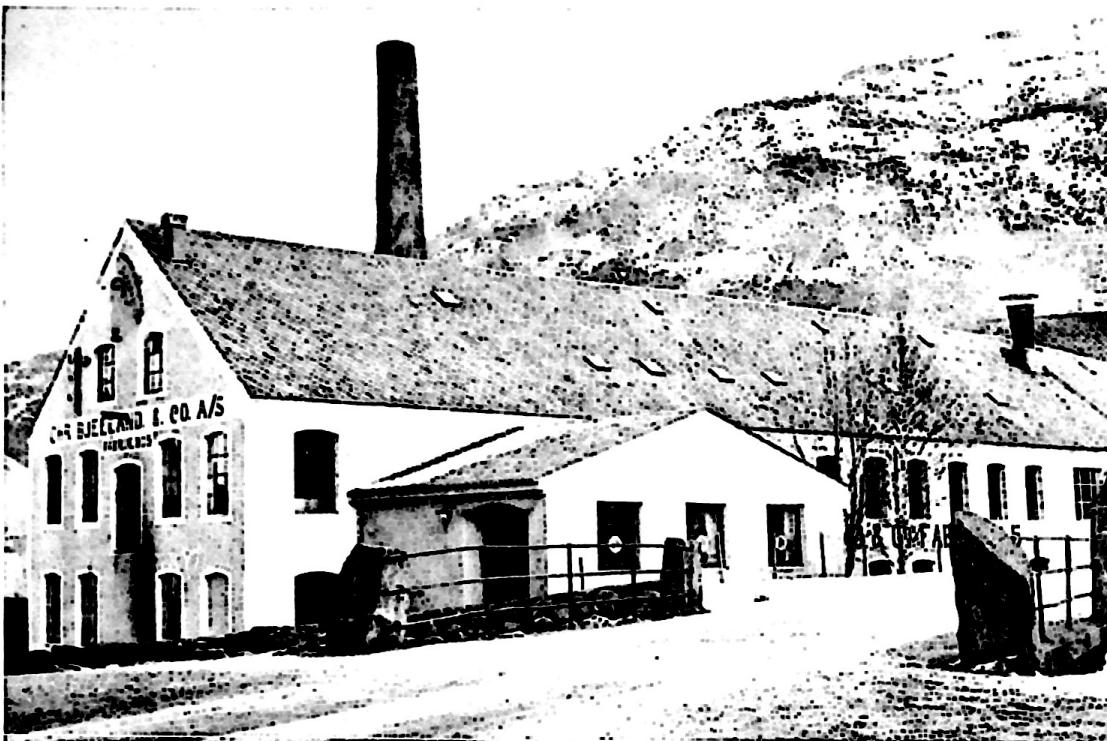
I Bømlo herad er det etter måten eit variert næringsliv, med hovudvekti på industri, jordbruk, fiske og sjøfart. Men industriverksemndene ligg for det meste i nordre luten av heradet. No vert det arbeidt med å få reist meir industri også i søre luten, då vil sysselsetjingi verta jamnare.

Kontorsjef Stavland seier at det er grunn til å venta vokster i dei gamle næringane i Bømlo både på sjø og land. Og dei vonar at det gode industrimiljø som alt er i bygdi, kan føra til at det kjem nye verksemder etter kvart.

Ordførar i Bømlo i 1964 er: Skulestyrar Gunnar Mjånes.

Parti frå Langevåg i Bømlo. Foto: R. Jordal.





*Chr. Bjelland & Co. A/S
har ein hermetikkfabrikk
i Skånevik sentrum.
Fabrikken er ein viktig
faktor i arbeidslivet her
i distriktet.
Foto: Ottar Klokkerstuen.*

Etne

Etne skal slåast saman med den delen av Skånevik som ligg sør-vest for Skånevikfjorden og Åkrafjorden og så dei gardane som ligg mellom Åkra og Fjæra på nord-austsida. Folketalet vil då koma opp i ca. 4 000. Det er no avgjort at namnet på det nye heradet skal vera Etne, det var og fleirtal for Etne på det sammøtet som var halde av heradstyrerepresentantar innan området.

I hovudkrinsen i Etne er nytt skulebygg under oppføring, det same er tilfelle i hovudkrinsen i Skånevik. Det var planar om nytt skulehus på Markhus, men både samferdsla og for lite barneatal førde til at det ikkje var råd å gjennomföra det fortel ordførar Ingvald Skålnes. Det vert ein ungdomsskulekrins, og skulen vert vel helst reist i Etne.

Ein viktig veg som har vore under arbeid i det siste, vegen Tungesvik-Håland, vil knyta det nye heradet nærrare saman. Det er denne vegen som skal førast vidare gjennom Nordstøldalen til Sauda. Elles er Skånevik og Etne knytte saman med vegen rundt Skånevikstrandi. Nokre bygdevegar er under arbeid i Etne. Elles går Nordre stamline gjennom Etne og gjennom Skå-

nevik frå Kyrping til Fjæra og vidare til grensa mot Odda.

Næringslivet er noko einsidig i Etne, det er så å seia berre jordbruk, men det vert svært godt drive. Det er lite industri i Etne, men i Skånevik er det ein større hermetikkfabrikk. Elles spelar turistferdsla ei viss rolle, og serleg i Skånevik der det er reist eit nytt hotell. I Etne er eit større gjestgjeveri. Også i desse bygdene ville dei gjerne hatt meir industri, men såvidt ordføraren i Etne, Anders Grønstad, veit, er det ikkje von om å få reist ny industri nett no. I både bygder vert det planta ny skog og i Etne ligg den store skogplanteskulen som i sesongane gjev arbeid til mange. I Etne ligg også Haugesund Elektrisitetsverk sin kraftstasjon.

Ordførar i Etne i 1964 er: Bonde Anders Grønstad, i Skånevik: Bonde Ingvald Skålnes.

Det nye Kvinnherad

Det er no fastsett at det nye storheradet, som vert samansett av Kvinnherad og Fjelberg herad og av deler av Skånevik og Varaldsøy, får namnet Kvinnherad, det var og fleirtal for Kvinnherad på sammøtet. I dette heradet vert det ca. 9 700 menneske.

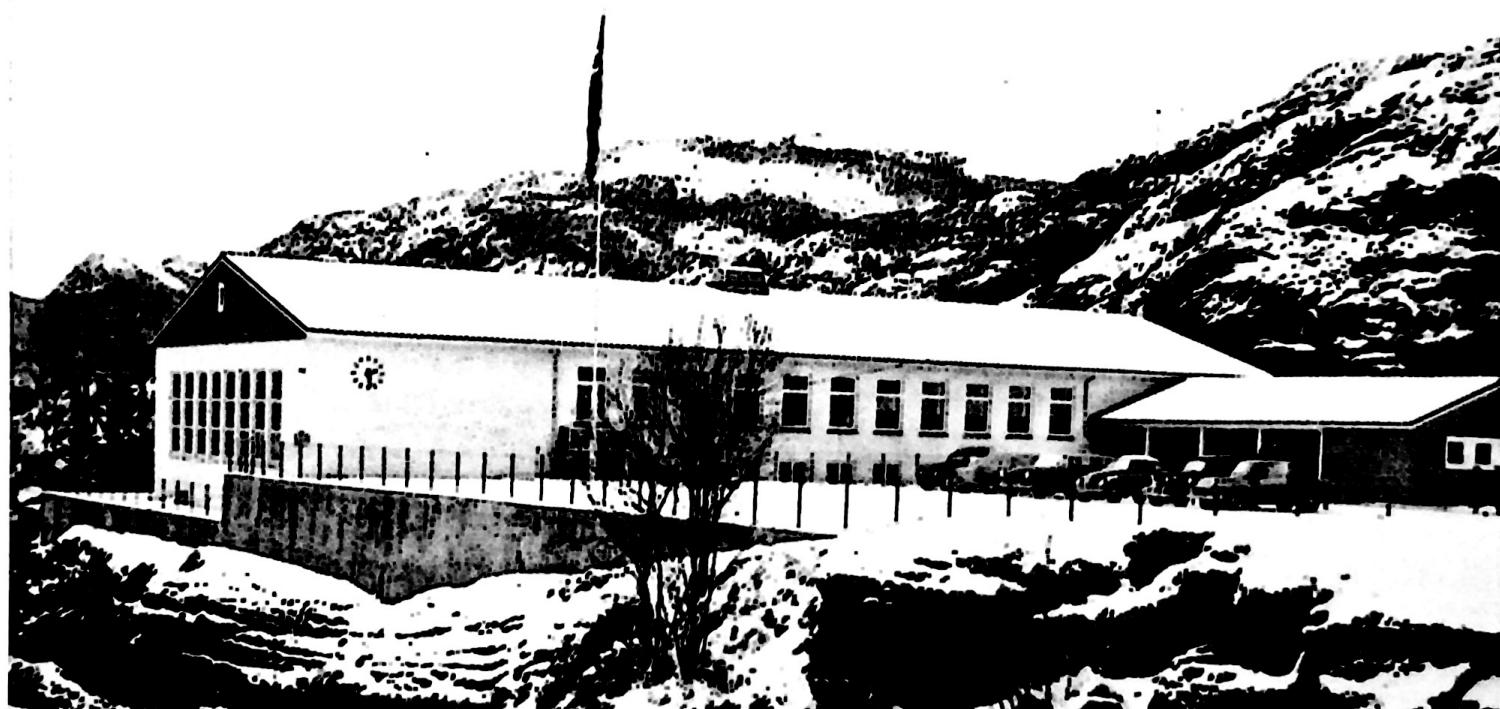
Innan heile området er det etter krigen gjort mykje for å byggja opp skuleverket. Det er bygt nye skulehus for barneskulen i Valen, Sunde, Ølve, Rosendal og Seimsfoss. No vert det bygt nytt skulebygg i Omvikdalen og det skal byggjast i Uskedalen, Matre, Husnes, Mauranger, og truleg i andre krinsar. Fleire skulehus er påbygde og moderniserte. På Halsnøy er det bygt hus for den linedelte ungdomsskulen som der vil koma i gong frå hausten. På fastlandet er det enno ikkje avgjort om det skal verta ein eller fleire ungdomsskulekrinsar, og for Ølve, Hatlestrand, Varaldsøy er det heller ikkje klårlagt korleis oppbyggingi av ungdomsskulen vert. Men i grunnskulen er det gjort mykje for å førebu innføring av 9-årig skule ved utviding av undervisningstidi, ved fleire fag osv. Førebels er det realskuler i gong i Rosendal, på Sunde og i Valen, men den sistnemnde skal slutta når dette skuleåret går ut. Det skal reisast nytt bygg i Omvikdalen for dei to filialklassane i mekanikk.

Gjennomgangsvegen Mundheim-Gjermundshamn vart opna hausten 1963, og på Gjermundshamn er det bygt nytt ferjestø. Nye ferjestø er

det og kome på Sunde, Utåker og på Sunde i Matre. No står det føre å byggja ferjestø i Herøyssund, Varaldsøy og Løfallstrand, og Halsnøy må og få sitt. Vegen Løfallstrand-Ænes er under arbeid, det må og koma veg inn til Mauranger. Det har vore noko arbeid i gong på ein veg frå Strandebarm grense til Årvik, denne vegen må førast fram til Maurangsnes der det må koma ferje over til Ænes. Ny veg er bygt frå Omvikdalen og opp til han møter Blåfalli sin veg til Blådalen. Ny veg frå Sunde i Matre til Åkervik er under arbeid, men det har gått seint. I samband med denne vegen må det koma veg like inn til Fjæra så denne delen av Folgefonnahalvøya kan verta ført inn på riksvegnettet. På Halsnøy er det gjort ein del med vegnettet etter krigen. Vegen frå Ølve er ført fram til Stussvik. Her må det koma bru over Lukksund til Tysnes.

Det nye aluminiumsverket i Husnes vil i stor mon setja sitt preg på næringslivet i Kvinnherad i åri frametter, meiner ordførar Berge Sæberg. Det er stor spurnad etter plass for serviceindustri i samband med Husnesverket. Det er og grunn til å tru at dei rike kraftkjeldene i indre Kvinn-

Sunde nye skule i Kvinnherad.



Parti frå Norheimsund i Kvam.



herad vil verta utbygde og at arbeidet med det kan koma i gong om ikkje så lenge. Elles er skipsbyggingsindustrien i Kvinnherad og Høylandsbygd i godt gjenge. Det same gjeld hermetikkfabrikkane på Sunde og Sæbøvik, ullvarefabrikken i Rosendal og ymse småverksemder innan heradet. På Halsnøy er det planar om utviding av plastverksemdi i Toftevåg og skipsbyggeriet i Hillestadvågen og for etterreising av den nedbrende hermetikkfabrikken i Toftevåg.

Jordbruket har no som før mykje å seia i heile dette området. Dette vil nok verta så også i framtid, men det nye Kvinnherad vil verta mykje meir av eit industriherad. Dette vil krevja store investeringar og ei nøktern planlegging i åri frametter, men vi må ha lov å tru at heradet vil gå ei rik utvikling i møte, meiner ordførar Sæberg.

Ordførar i Kvinnherad i 1964 er: Bonde og overassistent Berge Sæberg. I Fjelberg: Skuleinspektør Jon Solheim. I Varaldsøy: Bonde Haktor P. Djupsland.

Det nye Kvam

Det nye storheradet som skal setjast saman av Kvam, Tørvikbygd av Jondal, Strandebarm, og Mundheim krins av Varaldsøy herad, har no fått namnet Kvam. På sammøtet mellom he-

radstyrrepräsentantane innan området var det og stort fleirtal for Kvam. Innan dette området bur det onlag 9 000 menneske.

I «det gamle Kvam» og for Tørvikbygd er det alt no sett i gong 9-årig skule med ein ungdomsskule i Norheimsund og ein i Øystese. Korleis det vert med ungdomsskuleskipnaden for Strandebarm og Mundheim er det enno ikkje avgjort noko om. Men ordførar Kr. B. Kolltveit i Strandebarm reknar med at Strandebarm og Mundheim krinsar frå hausten 1965 må gå over til mønsteret 6 + 3, det same som Kvam no har. For Norheimsund er planane for utbygging av ungdomsskulen godkjende. Ålmennpraktisk verstad er bygd, men det står att å byggja klasserom for barneskulen. I Øystese skal det byggjast tilsvarande, men der er planane ikkje endeleg i orden og utbyggingi er ikkje komen i gong.

Kyrkjebygdi krins i Strandebarm tok i 1962 i bruk eit stort skulebygg. Det er bygt for 7-delt folkeskule og framhaldsskule. Samstundes vart Linga og Engjadal krinsar nedlagde. Oma krins har 3-delt, Innstranda 2-delt og på Kysnesstrand som skal over til Jondal er og 2-delt skule.

Samferdsla og vegnettet i «gamle Kvam» er godt utbygt, seier ordførar Olav M. Laupsa i Kvam. Ein del eldre vegar må utvidast og det må byggjast vegar til nye byggjefelt. Utviding

og delvis omlegging av riksveg 520 frå Norheimsund til Mundheim vil tvinga seg fram, meiner ordførar Laupsa, og det er ordførar Kolltveit så heilt samd i. Kolltveit nemner og at det bør koma ein heilårsveg frå Fosse til Kvamkogen. Innan det området som vert overført frå Varaldsøy herad til Kvam, har gardane Furhovde og Gravdal fått vegutløysing ved at vegen Mundheim-Gjermundshamn no er ferdig og teken i bruk, fortel skuleinspektør Jan Uppheim.

Næringslivet i «gamle Kvam» har vore i god vokster og er bra allsidig. Tilhøvet ligg truleg ikkje til rette for større ekspansjon i jordbruket, meiner ordførar Laupsa, då frårekna skogreisingi. Neitt no er det i emning nokre nye tiltak i hotell- og turistsektoren, m.a. eit nytt turisthotell i Norheimsund. Andre serlege nye tiltak kjenner Laupsa ikkje til, men han seier at der som ikkje ungdomen som veks opp skal måtta ut or bygdi for å skaffa seg arbeid, bør talet på arbeidsplassar aukast år for år. Ordførar Kolltveit peikar på at næringslivet har nær samanheng med samferdsletilhøvi. Dersom dei vert betre, aukar og vonene for ekspansjon i verksemndene. I Strandebarm er Fjellstrand Båtbyggeri største verksemdi, den har utvida fleire gonger. I Kvam er fabrikken i Ålvik den største, men det er også møbelfabrikkar, hanskefabrikk, mekaniske verkstader og ymse andre verksemder, i det heile eit allsidig næringsliv.

Bæ ordførarane har gode voner for framtid i det nye storheradet. Dei naturlege tilhøve og eit arbeidsamt og tiltaksamt folkeferd, tilseier det. Det er ikkje noko som tyder på at det skal verتا stagnasjon.

Ordførar i Kvam i 1964 er: Bonde M. Laupsa.
I Strandebarm: Bonde Kr. B. Kolltveit.

Jondal

Jondal herad misser Tørvikbygd som ligg på nordsida av Hardangerfjorden og vert overført til Kvam, men får att Kysnesstrand på sørsida frå Strandebarm. Det som er att av Jondal (det som ligg på sørsida av fjorden) har 1227 menneske og på Kysnesstrand er det 104, så folketalet i Jondal vert no 1331. Folketalet er såleis

lite og det vart då og lenge vege att og fram på om heile Jondal skulle slåast saman med Kvam, men endelykti vart eige herad. Som tidlegare nemnt er det truleg dette at det ein gong i framtid kan verta ei nyregulering av grensene på Folgefonnahalvøyi, som er årsaki, og at Jondal vil koma med i det biletet. At det kan vera von om vokster i dette stroket når kraftkjeldene på Folgefonnahalvøyi er utbygde, har og spela inn.

Det er ikkje gjort vedtak om innsføring av linedelt ungdomsskule, opplyser ordførar Johs. Bakke, men det er von om å kunna ta til med ein slik skipnad frå hausten 1965 ved Jondal sentralskule, truleg med to liner då elevtalet er for lite for tre.

Fra 1965 er det rekna med at riksvegen Hennand-Jondal vert ferdig. Då er det føresetnaden at det skal koma ferjesamband Jondal-Tørvikbygd. Det står att å byggja veg Jondal-Kvinnherad grense. To parsellar — på Torsnes og Kysnesstrand — er bygde som forskot på hovedvegen. I det siste har det vore nemnt at det bør byggjast ein veg frå Jondal og til Nå ved Sørfjorden med tunnel under Folgefoni. Dette prosjektet ligg vel enno noko framme i tidi, men det let seg realisera, og det vil gjeva stuttare veg, t.d. frå Odda til Bergen.

*Ålvik nye kyrkje i Kvam er eit vakkert byggverk.
Foto: Knut Omdal.*





*Parti frå Jondal.
Foto: Kunstforlaget A/S.*

Ferdige planar om nye tiltak er det ikkje, men kommunen har fått kartlagt eit område på fem-seks hundre mål som er godt skikka til industrireising.

Med tanke på nærmeste framtid ventar vi med spaning på kva det vert til med Vassdragsstellet sine etterøykingar og planar for utbygging av vassdrag i innan heradet og for ein stor del av Folgefonna som reguleringsmagasin, seier ordførar Bakke.

Ordførar i Jondal i 1964 er: Bonde Johannes Bakke.

Granvin

Frå siste årsskifte fekk Granvin tillagt Kvanndal-Lussand krinsen frå det tidlegare Kinsarvik herad. Etter det kom folketalet opp i 1120. Noko opplegg for 9-årig skule er enno ikkje arbeidt ut, og truleg vil Granvin halda på den ordning som no er, ei tid enno. Undervisning i folke- og framhaldsskulen er lagt nær opp til retningslinene for 9-årig skule så langt som til og med 8-skuleåret. Det er tre skulekrinsar, 4-delt i Eide, 3-delt i Seim og Folkedal krinsar. Ved Eide skule er det framhaldsskule på 38 veker for heile heradet.

Granvin har satsa mykje på å få bygt bilvegar fram til alle gardar i heradet, og dertil det turvande nett at produksjonsvegar, jordbruks- og skogsvegar, opplyser ordførar Lars Prestegard. Det er lagt ein generalplan for skogsvegar til ein kostnad på ca. ein halv million kroner. Kommunikasjonstilhøvi elles er gode, Hardangerbana Granvin-Voss har 6 ruter for dagen. Riksvegen kjem frå Voss og går austover til Ulvik og sørvestover til ferjestaden Kvanndal. Granvinfjorden er alltid isfri og det er sers gode hamnetilhøve.

Hovudnæringsvegen er jordbruk og under dette kjem skogbruk og hagedyrking. Skogreisingsplanen reknar med 140 000 utsette plantar årleg. Det er skogreisingsleiar i full stilling. Innan heradet er eit turisthotell og to pensjonat. Av industri er der sagbruk, snikkarverkstader, mekanisk verkstad m.m. Det ligg i dag ikkje føre planar for nye tiltak.

Ordførar Prestegard reknar med at i Granvin som i andre jordbrukshestad vil talet på dei som er knytte til jordbruket gå ned. Men skogreising kjem til som ein motverkande faktor, og den skulle kunna føra til økonomisk lette på alle

bruk. Det same kan seiast om ei utviding av frukt-, bær- og grønsakdyrking. I turistsektoren må det kunna reknast med aukande aktivitet. Her skulle Granvin ha vilkår som ved klok utnytting skulle kunna gjeva fleire arbeidsplassar. Elles er det fine tufter for industri som ligg lagleg til ved jarnbane, riksveg og god hamn, så noko industri skulle ein tru kunne koma i gang etter kvart, trur ordføraren.

Han nemner elles at om folketalet aukar til det doble, vert det likevel eit lite herad som er lett å administrera, og han meiner at staten burde ha interesse av at det framleis vert nokre små heradseininger og at utviklingi i desse vil verta fylgt med stor interesse i dei større, og det er truleg han har rett i det.

Ordførar i Granvin i 1964 er: Bonde Lars Prestegard.

Ulvik

Ulvik er eit av dei herad som fekk ha dei same grensene som før under heradsgrensereguleringi. Det er eit av dei store herad i areal, men folketallet er heller lite, 1507. Sentrumstaden i Ulvik, Brakanes, gjekk det ille ut over i 1940. I slutten av april det året vart staden skoten i brann og det meste brann ned. No er så og seia alt bygt opp att og Ulvik med Brakanes er som før ei svært vakker bygd.

På grunn av lite elevtal er det enno lite von om å få føra inn 9-årig skule. Skal dette kunna gjennomførast, må det verta ved interkommunalt samarbeid, meiner ordførar Lars O. Aurdal. Førebelts vert det bygt på det dei har, framhaldsskule og 2-årig realskule. Desse skulane held til i det store, etterkrigsbygde skulehuset i Brakanes krins.

Riksvegen frå Granvin til Ulvik var ferdigbyggt i 1898. Den auka turisttrafikken tilseier at denne vegen må verta utvida og modernisert. Under siste krigen vart det bygt veg frå Brakanes til Osa. Frå Osa til Simadal i Eidfjord står det att å byggja omlag 23 km — eller ved å byggja tunnel 9 km. Det er denne vegen som kan binda saman Oslo og Bergen utan ferje. Ved å utbetra vegen Ulvik-Hetlenes som er 5 km, og byggja ny veg vidare til Bruravik omlag 4 km, kan ein få det kortaste ferjesambandet over Hardangerfjorden, omlag 10 minuttar. Ved å byggja denne vegen nokre lenger utover, kan grendene Vangsbygdi og Djønno med omlag 200 menneske, få vegutløysing.

Frukttdyrking, jord- og skogbruk er dei viktigaste næringsvegane i Ulvik. Siste åri har det serleg vore lagt vekt på skogreisingi. Ulvik har 59 000 da utmark, av det er omlag 35 000 da av høg bonitet. Den årlege tilveksten er i dag omlag 7 000 m³, men ved betre stell og kultivering kan



Parti frå Granvin.
Foto: Harstad.



Utsyn over Ulvik med skogplanteskulen i forgrunnen.

tilveksten tre-dublast. Interessa for skogsvegbygging er stor, og det er lagt opp ein generalvegplan i skogen. Bergen og Hordaland Skogsselskap driv Ulvik Skogplanteskule som no har ein årleg produksjon på 3-4 mill. plantar.

Frå gammalt er Ulvik kjent som turistbygd og etter siste krigen har det vore investert store summar i hotellbygg. Dette har gjeve gode resultat. I 1963 hadde hotelli og pensjonati i heradet 70 000 overnattingar.

Ulvik har store unytta kraftkjelder. Osa-vassdragi kan gjeva omlag 1 700 mill. kwt. I Osa er det omlag 500 da som er høveleg areal for fabrikkbygg, og i bygdi elles er det rikeleg med vakre bustadtufter. Dette gjev voner og framtidsperspektiv, seier ordførar Lars O. Aurdal.

Ordførar i 1964 er: Bonde Lars O. Aurdal.

Odda (med Røldal)

Odda er frå siste årsskifte samanslege med Røldal. Dermed er denne einingi i utstrekning vorte eit av dei største herad i Hordaland. Folketalet er tilsaman etter samanslåingi 10 108, av dei 9 509 i Odda og 599 i Røldal.

Skuleverket er godt utbygt i Odda. Etter krigen er det reist nytt bygg for dei høgre skulane

(framhaldsskule, realskule og gymnas). Det skal og byggjast for yrkesskulen og folkeskulen i Odda må påbyggjast. I Røldal skal det no byggjast nytt skulebygg. Skuledirektøren reknar med ein ungdomsskule med 7 parallelklassar, og venteleg vil det ikkje gå så lang tid før denne tiltaksame kommunen går til gjennomføring av 9-årig skule.

Odda er eit trafikksentrums av dei store. Det går vegar på både sider av Sørfjorden, på vestsida til Utne og vidare ut på sørsida av Hardangerfjorden, på austsida til Kinsarvik og vidare over Hardangervidda. Mot sør går det veg som greinar seg ut ved Steinaberg, mot vest til Haugesund og mot sør og aust til Røldal og over Haukel. Som før nemnt vert det heilårs samanheng mellom Røldal og Odda frå hausten 1964 og om nokre år også til Telemark. Det er såleis lagt godt til rette for samferdsla på land. Odda kommune har då og sjølv satsa mykje på vefsambandet, m.a. ved å forskottera mykje til Tyssedalstunnelen og den store tunnelen på Folgefonsvegen. Med Bergen, Haugesund, Stavanger og Granvin har Odda båtsamband.

Næringslivet byggjer for det meste på dei tre store verksemndene i heradet. Her er det storpar-

ten av folket får levevegen sin. Til sine tider har det vore litt knapt med elektrisk kraft til desse verksemndene, men no skal dette verta betre. Tysso II er under utbygging med ein maskininstallasjon på 180 000 kW som er rekna med skal gje 900 millionar kWt i eit medels nedbørsår. I Røldal-Suldal driv Norsk Hydro med store utbyggingar som når alt er utbygt får ein maskininstallasjon på 385 000 kW som skal gjeva 2.14 milliardar kWt. I 1961 var heile utbyggingi i Røldal-Suldal kostnadsrekna til 370 mill. kroner. Denne krafti skal for det meste gå til det prosjekteerde aluminiumsverket på Karmøy.

Med tanke på framtidi skulle det liggja til rette for vidare ekspansjon i Odda. Men dei styrande har augo opne for at næringslivet er litt for einsidig oppbygt på storindustri, og dei har arbeidt med å få reisa nokre mindre verksemder i heradet. Jordbrukskunst spelar enno ei viss rolle, t.d. opp gjennom Oddadalen og i Røldal. Røldal har gjennom lange tider vore kjent for geitehald, men det har gått noko attende med det i dei seinare år.

Elles har turismen mykje å seia både i Odda og i Røldal. Det er ei rekkje hotell og pensjonat,

og det vert arbeidt med vidare utvikling og vekst for denne næringsgreini.

Ordførar i Odda i 1964 er: Skuleinspektør Sverre Indrebø.

Ullensvang

Ved samanslåingi av dei tidlegare herad, Ullensvang, Kinsarvik og Eidfjord, er den nye einingi vorten det største heradet i Hordaland i flatevidd. Folketalet i det nye Ullensvang (som er fastlege som namn på dette store heradet), er tilsaman 5 019. Av desse bur 2 400 i det tidlegare Ullensvang, 1 610 i det tidlegare Kinsarvik og 1 009 i det tidlegere Eidfjord.

Fleire nye skulebygg er reiste etter krigen, såleis i Opedal, Vikebygd, Kinsarvik, Djønno, Hauso (i samband med samfunnshus), og no vert det bygt nytt skulebygg i Børve-Sekse-krinsen. På Lofthus ligg Hardanger Folkehøgskule. Det er enno ikkje avgjort noko om utbygging av den linedelte ungdomsskulen, men det er sett ned ei nemnd som arbeider med spørsmålet. Skuledirektøren reknar med at det må byggjast ein ungdomsskule på kvar side av Sørfjorden, og at Jondal også vert med i den på vestsida.

Noko av Odda sentrum med eit par etterkrigsbygde hus. Foto: Knut Leuba.





Det nye samfunnshuset på Hauso i Ullensvang vart teke i bruk våren 1964. Foto: Knut Leuba.

Viktigaste næringsgreini i det nye storheradet i Sørfjorden er fruktodyrking, og truleg vil det verta så i komande år og. Vilkåri ligg svært godt til rette for fruktodyrking her inne i fjorden. Men vanleg jordbruk høyrer og med i biletet, og i Eidfjord er det enno ein del stølsdrift. Jakt og fiske på Hardangervidda høyrer og med. Enno er det lite industri i dette heradet, Hovland Ullvarefabrikk er den viktigaste, men med dei store unytta kraftkjeldene som finst både i Kinsarvik og Eidfjord, må det vera realistisk og rekna med at før eller seinare vert det aktuelt med meir industriutbygging i dette heradet.

Turismen er ei viktig næringsgrein. Hotell er det på Lofthus, i Kinsarvik, Eidfjord, på Fossli, Maurset, og det er mange pensjonat og fjellstover. Med den mektige og vakre naturen, tyder alt på at turisme er noko som det vil verta satsa meir og meir på i Ullensvang.

Ordførar i 1964 er: Bonde Jakob D. Hus.

Voss

Så er vi komne til Voss, og det er eit mektig rike for seg sjølv. Etter at dei tre heradi Voss, Vossestrand og Evanger, er slegne saman att, er

dette og eit av dei største heradi i fylket, og det er eit av dei folkerikaste med 13 215 menneske. Av desse bur 10 310 i det tidlegare Voss, 1 563 i det tidlegare Vossestrand og 1 343 i det tidlegare Evanger.

Voss er ein av dei største skulestadene på Vestlandet. Her er gymnas, realskule, jordbrukskule, folkehøgskule, handelsskule, husmorvikarskule, m.m., og dei fleste skulane er godt utbygde. Folkeskulen på Vossevangen har fått stort og moderne nybygg. Det er og bygt nye skulebygg i andre krinsar, såleis i Palmafoss, Bolstadøyri og i Evanger krins vert det no reist nytt hus. Men det må byggjast meir, såleis for den linne-delte ungdomsskulen som vil få 8—9 parallellklassar. Voss vil nok også i framtid halda stoda som den store og gilde skulebygdi ho lenge har vore.

Ved sida av ein vakker natur, og gode vilkår for jordbruk og skogbruk, er det i fyrste rekke ei god samferdsle som har ført Voss fram til ei velutvikla og velståande bygd. Alle vegar fører til Voss, heiter det for eit gammalt ord. Gjennom bygdi går Bergensbanen, frå Voss stasjon går Hardangerbanen til Granvin. Viktige vegar går

til Gudvangen og til Vik og Vangsnes i Sogn, og til Hardanger. Om ikkje lenge vert det høve til å køyra til Bergen over Hamlagrø-Dale-Trengereid, seinare gjennom sjølve Evangerdalsfjellet langs jarnbanelinna. Og innan bygdi er vegane godt utbygde, m.a. med veg til Raundalen, Bor-dalen osv. Av dei vegkrav som i dag er viktige, er å få ombyggt Stalheimskleivi, og i andre rekkeje å få vinterveg over Vikafjellet.

Jordbruk med skogbruk er framleis den viktigaste næringsvegen i vossebygdene. Det er store vidder med barskog, her er einaste staden på Vestlandet der det er naturleg granskog. Men det vert og planta mykje, så skogbruket vil nok framleis ha mykje å seia. Industrien er og i framgang, nye verksemder er komne til, og det er grunn til å tru at det vil koma fleire. Turisme er ei viktig næringsgrein på Voss og. På Vosse-vangen er komne fleire nye hotell etter krigen, hotell og pensjonat er det og på Vossestrand, Bulken, Mjølfjell og andre stader. Mykje er elles og gjort for å få turistar til Voss, det siste er Hangursbanen. At vossebygdene også har mykje å syna fram i tradisjon og byggjestil frå eldre tid, spelar og sterkt inn.

Vossevangen var bomba under krigen og mykje av det tettbygde strøket brann ned. No er det meste oppattbyggt, sentrumstaden er vakrare enn

nokon gong før, eit retteleg fint og veluthygt sentrum for det store «vosseveldet» som strekkjer seg vidt ikring.

Ordførar i Voss i 1964 er: Bonde Lars Nesheim Hovda.

Ein «periferi» i vekst

Om vi tek Bergensområdet som utgangspunkt, er Sunnhordland, Hardanger og Voss periferien i Hordaland fylke. Utviklingi har då og etter krigen helst gått i den lei at ein større og større del av folkesetnaden i sylket har vorte konsentrert ikring Bergen. Men dette er ikkje berre ei sunn utvikling. Det beste ville vera om det kunne verta ei jamm utvikling i heile sylket, med framgang i folketal og sysselsetjing i alle herad. Om vilkåri vert lagde til rette for det, kan det verta så. Ressursane er så rike i den søre og austre delen av Hordaland fylke at det atten kan verta jamm vekst. Nokre lykkelverksemder plasserte ikring i desse bygdelag, i tillegg til den industrien som alt finst, vil hjelpe på dette. No kjem det ei slik verksemder i Husnes i Kvinnherad, men det må koma fleire. Ei i sør-vestre Sunnhordland, ei i ytre Hardanger, og ei i nordre delen av indre Hardanger, vil gjera underverk. Vert det så fylgt opp med god tilrettelegging av samferdsla, skal vi få sjå stor framgang.

(Manuskriptet ferdigskrive i mai/juni 1964.)



Skulen i Vossestrand.
Foto: Olav Kjelsvik.