

PRIVATARKIV 1189 VESTERAALENS DAMPSKIBSSELSKAB

Vidar Øverland, rådgiver, Riksarkivet

Arkivet etter Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) er nå ferdig ordnet og katalogisert. Det betyr at Riksarkivets Privatarkivavdeling har satt sluttstrek for et tidkrevende og til dels komplisert prosjekt som startet med den første planleggingen for mer enn 5 år siden.

FORHISTORIEN – EN REDNINGSAKSJON

Høsten 1997 fikk Riksarkivaren informasjon om at arkivet etter Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) sto i fare for å bli ødelagt dersom det ikke ble satt i gang en redningsaksjon relativt raskt. Informasjonen kom fra Riksantikvaren og rederiets avdeling i Stokmarknes og gjorde det klart at arkivet var i den ytterste fare. Dette hadde sammenheng med at nye eiere, Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab – OVDS, hadde overtatt og varslet at de ikke så seg i stand til å ta ansvaret for arkivmaterialet.

Etter en del sonderinger med Riksantikvaren og OVDS besluttet Riksarkivaren å foreta en foreløpig, arkivfaglig vurdering av materialet. Denne første befaringen av arkivet fant sted på sensommeren 1998. Rapporten fra dette arbeidet konkluderte med at VDS-arkivet var særdeles bevaringsverdig. Selv om man her sto overfor et arkiv med mangelfull ordningssystematikk, var tilnærmet alt materiale tatt vare på fra selskapets stiftelse i 1881 og frem til fusjonen og etableringen av det nye selskapet i 1988.

Tidlig på nyåret 1999 ble det klart at lokalene der arkivene ble oppbevart måtte tømmes i løpet av kort tid. I arbeidet med Hurtigruteprosjektet i Stokmarknes, det vil si Hurtigrutemuseet med Hurtigrutens Hus og Stiftelsen hurtigruteskipet ”Finnmarken”, var bevaring av VDS-arkivet ikke tatt med i planene. Det ble snart klart at ingen andre institusjoner enn Riksarkivet hadde kapasitet til å forestå en omfattende redningsaksjon. I løpet av våren 1999 ble derfor bevaringsvurdering (kassasjonsvurdering) og nedpakking av materialet gjennomført av ansatte i Riksarkivet, og 36 paller, ca. 400 hyllemeter arkivmateriale, overført til Riksarkivet som gave. OVDS besørget transporten fra Stokmarknes.

Først høsten 2001 lyktes det Riksarkivaren å skaffe det nødvendige finansielle grunnlaget slik at ordnings- og katalogiseringsarbeidet kunne begynne. To og periodevis tre ordningsmedarbeidere har vært ansatt på prosjektet som hele veien har vært fulgt opp gjennom faglig veiledning av Privatarkivavdelingens faste personale. Kulturdepartementet, ABM-utvikling, Riksantikvaren og Norsk kulturråd har i vesentlig grad bidratt til finansieringen som har hatt et totalbudsjett på noe over 1.500.000.

LITT OM ARKIVSKAPER – ETABLERINGEN AV VDS SOM SELSKAP

Det var de store sildefiskeriene i 1860- og 1870-årene som hadde brakt et betydelig oppsving for de nordligste fylkene. Silda satte fart i kommunikasjonens utvikling. Tanken om å få etablert et eget dampskipsselskap for Lofoten og Vesterålen var fremme til diskusjon flere ganger i 1870-årene. Den første konstituerende generalforsamling i Vesteraalens Dampskibsselskab ble holdt 5. oktober 1875 på Langnes i Vesterålen. Men søknaden til departementet om å få drive lokalfart ble avslått, og i tillegg møtte selskapet sterk motstand fra konkurrentene Bergenske Dampskipsselskap og Nordenfjeldske Dampskipsselskap.

Sommeren 1877 ble det første VDS oppløst. I arkivet finner man et håndskrevet dokument og en maskinskrevet kopi med innkalling til generalforsamling i Vesteraalens Dampskibsselskab der oppløsningsspørsmålet skulle behandles. Dokumentet er datert juni 1877.

Neste forsøk på å etablere et dampskipsselskap for Lofoten og Vesterålen fant sted noen år senere, men denne gangen hadde man større ambisjoner. Det nye VDS skulle være et kystruteselskap for frakt av landsdelens produkter til Sør-Norge, særlig til distriktets hovedmarked i Bergen. Nye, resurssterke personer sto bak initiativet, og blant de fremste var den erfarne skipper og handelsmann Richard With. Selskapet ble konstituert under den første generalforsamlingen i Stokmarknes 10. november 1881.

Hurtigere turer – nattseilas

Med kun en båt, D/S Vesteraalen (tidligere D/S Arendal), begynte VDS regelmessig fart mellom Bergen, Lofoten og Vesterålen. Ruten ble snart en suksess, fordi den var hurtigere enn de store konkurrentenes kystruter. Vesteraalens Dampskibsselskab kunne etter hvert utvide aksjekapitalen for å kontrahere og kjøpe nye skip. I løpet av selskapets 5 første år var det et vel etablert selskap med tre moderne skip i ruten som allerede kunne forlenges til Tromsø. Men de konkurrerende selskapene gikk nå til drastisk nedsettelse av fraktene i den hensikt å utkonkurrere VDS. At selskapet kom seg gjennom denne vanskelige tiden, skyldtes i vesentlig grad at man satset på å gjennomføre hurtigere turer enn hva som var vanlig på den tiden. Dette oppnådde man ved å seile om natten. Skipsleden var den gang ikke så godt oppmerket og kartlagt og var dessuten mangelfullt utstyrt med fyrlykter som kunne vise vei i mørke høst- og vinteretter. Det var i første rekke kaptein Richard With som begynte med nattseilasene og skaffet den erfaring som senere skipsførere og losere har kunnet bygge videre på.

Hurtigruten

Mot begynnelsen av 1890-tallet ble behovet for raskere kystruter for Nord-Norge stadig mer tydelig. Man trengte en hurtiggående rute nordover fra Trondheim som i korrespondanse med togene på Rørosbanen kunne forbedre postgangen og passasjertrafikken. Det ble flere diskusjoner og forhandlinger mellom Indredepartementet, dampskipskonsulenten og de viktigste kystruteselskapene samt representanter for myndighetene og handelsstanden i Nord-Norge. De store dampskipsselskapene våget ikke å ta sjansen. VDS hadde imidlertid nå opparbeidet seg erfaring med hurtigere seilinger og gode kunnskaper om kystleden gjorde det mulig å bruke natten til å seile, også om vinteren. Dette var avgjørende faktorer og gjorde sitt til at selskapet var det eneste som sendte inn anbud på Hurtigruten, et anbud der seilingstiden var redusert mer enn departementet forventet i sin innbydelse. Planene ble godkjent av både departementet og Stortinget, og VDS inngikk kontrakt med staten og etablerte Hurtigruten den 2. juli 1893. Ruten var en stor suksess og forbedret kommunikasjon betydelig mellom Nord- og Sør-Norge. Etter hvert ble også Bergenske Dampskipsselskap og Nordenfjeldske Dampskipsselskap interesserte i å delta i Hurtigrutetrafikken, og fra juli 1894 delte de kontrakten og startet opp den andre Hurtigruten på de samme strekningene som VDS. I 1898, da hurtigrutekontrakten med staten skulle fornyes, opptrådte alle tre selskapene samlet overfor departementet.

Gjennomgående har VDS vært et dominerende rederi i hurtigrutetrafikken. Virksomheten har for øvrig vært sentrert rundt kystgodsruten, lokalfarten og til en viss grad utenriksfart og turistruter (bl.a. til Svalbard). Totalt var VDS i mange tiår å anse som Nord-Norges største økonomiske foretak. Selskapets administrasjon har hele tiden ligget i Stokmarknes.

Slutten for Vesteraalens Dampskibsselskab som selvstendig aktør

Aksjekapitalen i Vesteraalens Dampskibsselskab var inntil midten av 1980-årene spredt mellom mange aksjonærer. Fra dette tidsrom begynte imidlertid Ofotens Dampskibsselskap (ODS, etablert i 1912) å kjøpe VDS' aksjer, og i løpet av kort tid hadde ODS kontroll over ca. 2/3 av VDS' aksjene. Aksjeoppkjøpene var strategiske og ment som langsiktige investeringer. De to selskapene begynte nå et tett samarbeid – et samarbeid som endte med fusjon i 1987. Hovedkontoret ble flyttet fra Stokmarknes til Narvik. Selskapets navn er i dag Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS).

HVA INNEHOLDER ARKIVET?

Arkivets serier består i hovedsak av forskjellige protokoller fra selskapets styrende organer, kopibøker, brevjournaler, forskjellige sak- og korrespondansearkiver, regnskap, kartotek og personalmapper samt skipsdagbøker, tegninger, fotografier og trykksaker. Jeg vil her knytte noen kommentarer til de seriene som kan betegnes som sak- og korrespondanseserier eller spesialserier som gjerne forekommer og er vanlig innen denne kategorien av arkiver. For mer utførlige opplysninger om arkivets øvrige serier vises det til katalogens forord og innledning.

Saksarkivene er delt inn i tre hovedserier, en serie for administrative saker, en serie for tekniske saker og en for maritime saker. I tillegg finnes en serie med generell korrespondanse og saker som ikke har latt seg plassere i de nevnte hovedseriene. I materialet etter den tekniske avdeling finner man skipstegninger og annen teknisk dokumentasjon angående skip som rederiet lot bygge eller som ble modernisert. Her finnes også opplysninger om skipenes tekniske utstyr, deres verkstedsopphold, maskinrapporter og lignende.

I de maritime sakene finnes blant annet korrespondanse med og om de forskjellige skipene, registrert alfabetisk på skipets navn og gruppert etter kategori eller type skip. Nevnes bør også en systematisk og meget innholdsrikt materiale vedrørende havarier. Havarisakene er ordnet etter havarinummer når det er kjent, ellers er sakene lagt kronologisk etter dato og år. I saksmappene finnes materiale som dokumenterer alt fra små, nærmest bagatellmessige hendelser til store ulykker og forlis med sjøforklaringer.

For en interessert bruker som ønsker oversikt over saksarkivene, kan det være hensiktsmessig å starte med å orientere seg i de seriene som er knyttet til administrasjonen.

Arkivet inneholder også en meget omfattende serie av skipsdagbøker, organisert etter båttype og båtens navn. Signalbokstaver (kjenningsbokstaver), tildelt skipene av Skipsregisteret, er tatt med for alle skipene for å lette identifiseringen for brukere som leter etter opplysninger om et spesielt skip. Systemet med signalbokstaver ble endret tidlig på 1930-tallet, og alle skip fikk under denne endringen nye signalbokstaver. I de tilfellene hvor dette gjelder skip inkludert i arkivet, er begge sett av signalbokstaver tatt med, det eldste først, og så det nye. Skipenes byggeår og byggested er tatt med i den grad dette er kjent. De vanligste typene av skipsdagbøker er: dekkdagbøker, maskindagbøker, radiodagbøker, elektrikerdagbøker og oljedagbøker. Det finnes omkring 1.000 skipsdagbøker i arkivet som igjen utgjør omkring 50 hyllemeter.

VDS-arkivet fremstår nå som et velordnet arkiv som utgjør noe over 280 hyllemeter. Det er utarbeidet en detaljert katalog som vil være et godt fremfinningsmiddel for forskere og andre brukere.

Uten Riksarkivarens engasjement ville trolig dette verdifulle arkivet gått tapt. Når Riksarkivaren påtok seg ansvaret for bevaring av VDS-arkivet, var det ut fra en vurdering av arkivmaterialets betydning for kystens historie og for nordnorsk historie. Det er dessuten åpenbart at det arbeidet som Hurtigrutemuseet o.a. er ment å drive i fremtiden, i meget stor grad vil være avhengig av at dette arkivmaterialet er bevart. VDS-arkivet er dessuten bevaringsverdig ut fra nasjonale fartøyverninteresser. To av norsk fartøyverns mest kostbare prosjekter har hatt en lang fortid i Vesteraalske Dampskibsselskab. Det gjelder lokalbåten "Børøysund" fra 1908 og gods båten "Hestmanden" fra 1911. I tillegg er hurtigruteskipet "Finnmarken" fra 1956 blitt satt på land i Stokmarknes, som en del av Hurtigrutemuseet, og blir på denne måten tatt vare på ved hjelp av disponible fartøyvernmidler. Forutsetningen for at vedlikeholdet og restaureringsarbeidet på disse fartøyene skal bli vellykket, er først og fremst at arbeidet - bokstavelig talt - bygger på den teknisk-historiske dokumentasjonen som finnes i arkivet.

Arkivet etter Vesteraalens Dampskibsselskab har stor identitetsverdi for mange mennesker og representerer en viktig symbolverdi for kystbefolkningen generelt og for befolkningen i Nord-Norge spesielt. Vesteraalske Dampskibsselskab var i mange år den største bedriften i Nord-Norge og ga arbeid til mange. Arkivet inneholder derfor også dokumentasjon om et stort antall mennesker gjennom en periode på over 100 år.

VDS-arkivet er trolig det eneste rederiarkivet av denne type som kommer til å bli bevart for ettertiden. Dette omfattende arkivet vil følgelig komme til å få meget stor betydning for alt fremtidig forskningsarbeid knyttet til norsk kyststrutefart, nordnorsk lokalfart og for fartøyverninteressene i Norge.