FORORD

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 bevaringsaksjon 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.

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 materiale gjennomført av ansatte i Riksarkivet, og 36 paller, ca. 350 hyllemeter arkivmateriale, overført til Riksarkivet som gave i løpet av våren. OVDS besørget transporten.

Først høsten 2001 lyktes det Riksarkivaren å skaffe det nødvendige finansielle grunnlaget slik at ordnings- og katalogiseringsarbeidet kunne begynne. Jørgen Bangor og Erik Barstad har vært ordningsmedarbeidere på prosjektet under arbeidsledelse av Jolanta Johanson-Akre. Riksarkivets Øyvind Ødegaard og Vidar Øverland foretok den første utvelgelse og nedpakking av bevaringsverdig arkivmateriale i Stokmarknes og har siden fulgt opp ordningsarbeidet gjennom faglig veiledning av prosjektets medarbeidere. Vidar Øverland har vært prosjektleder.

Kulturdepartementet, ABM-utvikling, Riksantikvaren og Norsk kulturråd har i vesentlig grad bidratt til finansieringen av dette prosjektet som har hatt et totalbudsjett på noe over 1.500.000. Nevnes og takkes bør selvsagt også OVDS som bisto ved nedpakkingen av arkivmaterialet og bekostet transporten fra Stokmarknes til Riksarkivet.

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 nord-norsk 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 godsbåten "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 bygger på den teknisk-historiske dokumentasjon 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 kystrutefart, nordnorsk lokalfart og for fartøyverninteressene i Norge.

Riksarkivet 25.09.2003
Vidar Øverland
rådgiver

INNLEDNING:

Historikk

Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) ble for første gang opprettet i 1875 som et lokalruteselskap. Det ble sendt ut innbydelse til aksjetegning i et postdampskip for Vesterålen og søknad til departementet om å få overta lokalfarten fra 1877. Men søknaden ble avslått, og i tillegg møtte selskapet sterk motstand fra konkurrentene: Bergenske Dampskipsselskap (BDS) og Nordenfjeldske Dampskipsselskap (NFDS). Sommeren 1877 ble det første VDS oppløst. I arkivet finner man et håndskrevet dokument og en (trykt) maskinskrevet kopi med innkalling til generalforsamling i Vesteraalens Dampskibsselskab der oppløsningsspørsmålet skulle behandles. Dokumentet er datert juni 1877.

Neste forsøk 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, ressurssterke 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.

Med kun en båt – d/s Vesteraalen – 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. Ti år senere var VDS et vel etablert selskap med tre moderne skip i ruten som allerede kunne forlenges til Tromsø.

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 ta sjansen. VDS hadde imidlertid en del erfaring med hurtigere seiling – god kjennskap til kystleder gjorde det mulig å bruke natten til å seile, også om vinteren. Dette gjorde 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 BDS og NFDS 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.

VDS utvidet stadig sin flåte og ruteopplegget. Fra juli 1894 startet selskapet opp lokalrutetrafikk. Videre ekspansjon krevde at aksjekapitalen ble utvidet og administrasjonen styrket. I tillegg måtte selskapet gjennomføre et fornyelsesprogram både i lokal- og kystruteflåten. Mot slutten av 1890-tallet forsøkte VDS også med utenriksfart. Allerede ved 25-års jubileet ble selskapet betegnet som Nord-Norges største økonomiske foretak.

Utenriksfarten hadde innledningsvis ingen stor betydning for VDS' økonomi, men situasjonen endret seg vesentlig etter utbruddet av den første verdenskrig. Også lokalrutefartens betydning vokste, slik at selskapet stadig bygde ut sitt ruteopplegg. Samtidig økte VDS' engasjement i

hurtigruten. Hurtigrutens utvidelse førte imidlertid til at kystrutefarten ble mer og mer brukt til godstrafikk, som etter hvert mistet statsstøtte. Godsrutefarten var for øvrig preget av meget sterk konkurranse, som førte til at fraktene måtte nedsettes. Dette forårsaket den såkalte "fraktkrigen" mellom de forskjellige dampskipsselskapene i den vanskeligste perioden på 1930-tallet. VDS reagerte med fornyelse av godsruteflåten. Selskapet utviklet en ny motordrevet skipstype for godstrafikk, med en pionerløsning når det gjaldt plassering av maskinrommet (løsningen ble innført som et fast prinsipp i båtbygging først 30 år senere). De nye godsruteskipene var svært praktiske og økonomiske, og slik ble VDS' resultater fra godsrutefarten bedret.

Den andre verdenskrig satte også sine dype spor i selskapets historie. Den innebar perioder med svært god konjunktur, men også voldsomme tilbakeslag knyttet til skipenes forlis, tap av mannskap, arrest av funksjonærer, rekvirering av båter og lignende. Deler av VDS' flåte tjenestegjorde under Nortraship, resten seilte hjemme i det okkuperte Norge. Skipene var utsatt for angrep både fra tyskernes og fra de alliertes side. Hurtigruten ble forkortet, med sitt nordlige endepunkt i Tromsø, og derfra etablerte man den såkalte erstatningsruten med mindre båter mot nord. VDS var driftsansvarlig for denne ruten.

I etterkrigstiden konsentrerte selskapet seg om gjenoppbyging av virksomheten. Det var en særdeles krevende oppgave, til tross for at de økonomiske driftsresultatene fra krigstiden var temmelig gode for VDS. Men tapene var store og slitasjen betydelig. Ikke før på 1950-tallet begynte selskapet igjen å investere i nye områder, satse på aksjer i forskjellige nordnorske bedrifter, delta i diverse samseilinger, stifte datterselskaper og lignende. Av det siste kan man bl.a. nevne etablering av Vesterålskes Tankrederi A/S sammen med en del nordnorske forretningsmenn i 1951 og kjøpet av en stor andel i Interessentskapet Vesteroilsupply – begge engasjementene var rettet mot utenriksfart. Den siste satsingen på dette området kom i 1980, da VDS kjøpte cruiseskipet m/s Ilmatar. Men markedet utviklet seg ikke som forventet og selskapet gikk med et betydelig underskudd. I 1984 ble m/s Ilmatar solgt, og dette reddet VDS fra å gå konkurs.

Selskapets aksjekapital var inntil midten av 1980-årene spredt mellom mange aksjonærer. Fra 1985 begynte Ofotens Dampskipsselskap (ODS) å kjøpe VDS' aksjer og i løpet av kort tid hadde ODS kontroll over ca. 2/3 av VDS' aksjekapital. Disse innkjøpene var strategiske og ment som en langsiktig investering. De to selskapene begynte å samarbeide og fusjonerte endelig i 1987. Det nye selskapet fikk navnet Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab (OVDS).

Arkivomtale

I løpet av våren 1999 ble de bevaringsverdige delene av arkivet etter VDS overført til Oslo som gave til Riksarkivet. I drøyt to år arbeidet man med finansieringen slik at det nødvendige ordnings- og katalogiseringsarbeidet kunne settes i gang. Dette lyktes til slutt, og høsten 2001 ble arbeidet startet.

Arkivet ble først pakket ut og grovsortert, og deretter forsøkte man å skaffe en mer detaljert oversikt over materialet. Den eneste fortegnelsen som fulgte med ved avleveringen til Riksarkivet, var en slags bortsetningsliste som kun omfattet en del av arkivet. Listen var svært mangelfull og den stemte ikke alltid med pakkenes innhold. En del av materialet var tatt ut av sin opprinnelige sammenheng, andre deler bar preg av å ha blitt til eller arkivlagt under forskjellige arkiveringssystemer. I tillegg var det etablert og bortlagt diverse saker fra

forskjellige kontorsjefer og administrerende direktører, og dette materialet omfattet også mye uvesentlig, bl.a. mange dubletter og ubrukt skrivepapir og annet kontormateriell. Det var ikke noe tydelig system en kunne bruke som prinsipp for ordning av arkivet. Arkivet ble derfor ordnet ut fra gjeldende arkivfaglige prinsipper. Der det har vært mulig har en forsøkt å rekonstruere selskapets avdelingsarkiver.

Materialet består hovedsakelig av korrespondanse, forskjellige sakarkiver, ulike protokoll-serier, regnskap, kartotek og personalmapper samt skipsdagbøker, tegninger, fotografier og trykksaker.

Sakarkivene ble delt inn i tre hovedserier: det administrative (serie F), det tekniske (serie G) og det maritime (serie H) i tillegg til serie E som omfatter korrespondanse og saker for hele selskapet i perioden 1901-1963. De bevarte arkivsakene fra andre av selskapets avdelinger, som bl.a. fraktavdelingen, passasjeravdelingen eller avdeling for ugrei lossing, hadde altfor lite omfang for å utgjøre selvstendige serier i arkivet. Av denne grunn ble det bestemt å plassere disse sakene i den maritimrelaterte hovedserien H. Alle de tre seriene overlapper hverandre innholdsmessig, og ofte var det vanskelig å bestemme hvor sakene egentlig hører hjemme. Det er dessuten tatt hensyn til at administrasjonen i selskapet også besto av sjefer for de respektive avdelinger, som sjef for maritim avdeling og teknisk avdeling, og at administrerende direktør har hatt ansvar og beslutningsmakt i forholdt til hele selskapet. Det har ført til at i det administrasjonsrelaterte materialet i arkivet finnes mange saker som eventuelt kunne ha blitt plassert i seriene G og H. For en interessert bruker kan det være til stor hjelp å begynne søket i de seriene som er knyttet til administrasjonen.

I tillegg til serie F er det administrative området i arkivet representert i serie A, der en finner forhandlingsprotokoller for styrende organer, serie D, som inneholder direksjons- og styremøtesaker (serien er for øvrig sterkt relatert til direksjons-/styreprotokoller i serie A), serie E, med saker og korrespondanse gjeldende hele selskapet og serie K, som omfatter saker vedrørende selskapets egen administrasjon.

Serie G inneholder materiale etter den tekniske avdelingen, og det er her man finner forskjellige skipstegninger og annen teknisk dokumentasjon angående skip som VDS bygde eller moderniserte. Enkelte tegninger finnes også blant direksjonssaker og i den delen av det administrative arkivet som omhandler bygging eller ombygging samt kjøp og salg av båter (serie Fb). Dessuten inneholder G-serien andre saker og korrespondanse drevet av den tekniske avdelingen, bl.a. om teknisk utstyr for båtene og deres verkstedopphold, samt maskinrapporter og lignende.

Ved siden av korrespondanse- og sakarkiv for den maritime avdelingen, omfatter serie H forskjellig materiale vedrørende drift av skip. Under serie Hba Korrespondanse med og om skipene er skipene registrert alfabetisk og gruppert etter kategori eller type skip, dvs. etter betegnelsene: D/S (dampskip), M/S (motorskip), B/F (bilferge) og M/T (motortanker). I tillegg finnes det der et innholdsrikt og meget systematisk sakarkiv vedrørende havarier (serien Hcc). 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 de små, nærmest bagatellmessige hendelser til store ulykker med sjøforklaringer. Under serien Hc finnes også diverse assuransesaker, dvs. saker som gjelder ulike typer av sjøforsikring.

Serie I består av skipsdagbøker som er organisert etter båttype og båtens navn. Skipene er inndelt i seks kategorier: Bygderute-, lokalrute- og kystruteskip, bilferger, hurtigruteskip og cruiseskip, godsruteskip og andre tørrlasteskip, tankskip og bulkskip samt platform- eller forsyningsskip (supplyskip). I denne serien er imidlertid skipene enten klassifisert som dampskip D/S eller motorskip M/S. Andre betegnelser som B/F (bilferge) og M/T (motortanker) er altså ikke benyttet. 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: dekksdagbøker, maskindagbøker, radiodagbøker, elektrikerdagbøker og oljedagbøker. Denne serien i arkivet inneholder omkring 1.000 skipsdagbøker som igjen utgjør omkring 50 hyllemeter.

Andre serier i arkivet består av kopibøker – serie B, postjournaler – serie C og regnskapsmateriale i serie R. Personrelaterte saker med diverse kartoteker, personmapper og lignende utgjør i hovedsak seriene P. Men også i seriene K og H finner man en del materiale vedrørende selskapets personale. Serie O omfatter arkivet etter VDS Pensjonsfond, og i serie U finnes det en del fotografier og film. Fotografier finnes dessuten integrert i forskjellige saksmapper under ulike serier i arkivet (VDS fotosamling er imidlertid ikke avlevert til Riksarkivet). Avslutningsvis nevnes at det finnes enkelte gjenstander i serie W samt trykksaker i seriene X og Z.

Deler av arkivet er skadet av sopp og fuktighet.

Omfang: 284 hyllemeter samt en del tegninger i planformat.

Riksarkivet, den 12. september 2003
Jolanta Akre-Johansson

KLAUSUL:

Følgende serier i Privatarkiv 1189 Vesteraalens Dampskibsselskab er underlagt klausul i 60 år:

Serie A – Forhandlingsprotokoller for styrende organer, serie D – Direksjonssaker (styresaker), serie Fa – Administrasjonens korrespondanse- og sakarkiv, serie Hcc – Havarisaker, Hcd – Ulykkesaker, Hda – Personalrelaterte saker, hele serie I – Skipsdagbøker, hele serie K – Egen administrasjon og hele serie P – Personalforvaltning.

I klausuleringstiden vil arkivmateriale i nevnte serier være utilgjengelig uten Riksarkivarens tillatelse. De øvrige seriene i arkivet er fritt tilgjengelig for forskning og annen bruk.