

«Diana» og «Kvik» fra Charlottenlund – og deres eier Halvor Iversen

Av Alf Roar Olsen

I 1869 og 1871 ble det bygget to dampskip ved Charlottenlund Verft. Eieren av disse – og to senere båter – var Halvor Iversen fra Meråker. Karen fra fjellbygda var en pioner innen både jernbanedrift og dampskipstrafikk. I 1851 ble han en av landets første lokomotivførere, og noen år senere en av landets første lokomotivmestere/verksmestere, begge deler på Hovedbanen. I 1862 ble han første lokomotivfører på Størenbanen, og senere også verksmester der. I 1868 flyttet han sin virksomhet fra land til sjø. Halvor Iversen ble reder, og fikk bygget dampskip for trafikk i Trondheimsfjorden. Dampskipene «Diana» og «Kvik» fra Charlottenlund Verft var Iversens to første båter. Vi skal komme tilbake til dem, men først en beskrivelse av Iversen og hans karriere fram til da.

Det begynte med en pistol!

Halvor Iversen ble konfirmert i Meråker den 14. oktober 1843. Den gang sto kirka ute i Gudå, ved den gamle prestegården og kirkegården. Der og da startet Halvor Iversens karriere. For å sitere en artikkel i Meråker Menighetsblad: «Som konfirmant leste han [Iversen] for prosten Widerøe, men da han i likhet med sine kamerater ved avskjeden skulle vise prosten den ære å gi ham en gave, valgte Halvor å gi prosten en fullt brukbar pistol som han sjøl hadde laget. Prost Widerøe fant straks ut at her hadde han med et geni å gjøre, og ordnet det slik at

gutten kom inn på Kongsberg Vaapenfabrik som lærling. [...] Prost Widerøe hadde all grunn til å si at den gutten ble det noe av».

Sitatet fra menighetsbladet gir et bilde av at Iversen åpenbart var en flink, oppvakt og svært praktisk anlagt guttunge. Denne oppfattelsen av ham som teknisk begavet, må ha fulgt ham hele livet. Etter hans død bekreftes dette f.eks. i nekrologen i Søndmørsposten i 1904. Der står det at «Allerede som ung gutt røpet han store anlegg for mekanikk».

Barndommen

Halvor Iversen Evjen kom til verden på gården Evja i Meråker den 19. desember 1827, som nummer syv av ni barn. Gården Evja ligger ved E14 som siste gård på venstre side før man svinger opp til skiheisene i Kjørkbyfjellet. Før Mellomriksveien ble bygget, gikk veien gjennom gårdstunet.

Fram til 1837 bodde familien på gården Evja, men dette året bygslet de Trøbakk, og hele familien flyttet dit. Halvor var da knappe 10 år. På Trøbakk får Halvor tidlig anledning til å prøve ut sine tekniske ferdigheter, sikkert med både far og brødre som hjelpere og forbilder, for vi kan trygt anta at det lå noe i genene fra foreldrene. Eldstebroren Nils, som var første meråkerbygg som dro til Amerika, hadde sikkert noe av den samme tekniske begavelsen. Av yrke var han byggmester ved Selbo Kobberværk. Før Nils dro til Amerika i 1854 etterlot han seg et

solid byggverk i Meråker sentrum, nemlig trebrua over Nustadfossen. Denne brua var et prektig stykke arbeid, og den ble motiv for mange postkort og malerier. Brua sto til den ble avløst av ei stålbru i 1928.

Kongsberg

Det gikk godt og vel ett år etter konfirmasjonen til Halvor Iversen var på plass som lærling hos Kongsberg Vaapenfabrik. Fra og med januar 1845 er han å finne i våpenfabrikkens lønningsprotokoller, helt sikkert med bakgrunn i en henvendelse og en anbefaling fra prost Widerøe. For en spennende ventetid dette må ha vært for gutten i Evja, hvilken sjanse han fikk til å komme seg ut, hvilken mulighet han fikk til å få annet arbeid enn i gruvene i Meråker!



Halvor Iversen, her som lokomotivfører på Størenbanen.

Bilde fra Norsk Jernbanemuseum, Hamar.

Kongsberg Vaapenfabrik var den gang en ren våpenfabrikk, og ikke den mangeartede teknologiske bedriften den er i dag. Våpenfabrikken ble stiftet i 1814 som en søsterbedrift innen Kongsberg Jernverk og Vaapenfabrik. I årene 1841–1843 ble det anskaffet nye verktøymaskiner for å produsere den nye oppfinnelsen, kammerladningsgeværet. Nye bygninger ble oppført for å huse maskinene. Året etter hadde våpenfabrikken 150 mann i arbeid, hvorav 110 var filere.

Det var altså en stor og god bedrift Halvor Iversen kom til ved årsskiftet 1844/45. Og det er sin barndoms interesse og tekniske innsikt han her får videreutviklet. Han får utdanning som bøssesmed, og det framgår av lønnings- og arbeidsprotokollene at Iversen også i hovedsak er sysselsatt med filing. Det er mye håndarbeid; filing av «kampiber», dvs. piper til kammerladningsgeværene, filing av sikter og filing av sabler. På våpenfabrikken fikk han nok utfoldet seg, i hans tid ved fabrikkens lanseres i alt 17 forskjellige riflemodeller!

Iversens siste arbeidsdag ved Kongsberg Vaapenfabrik er 18. november 1851. Da er han lokket av det store som er under oppseiling i tida, nemlig jernbanen. Der ligger en spennende framtid! I bedriftens kopi-/korrespondansebok for 1851 er det den 12. desember ført inn følgende som kopi av et brev til Selboerske Kompagnie: «Kompagniet underrettes herved om at Halvor Iversen er antaget til at opplæres for at blive konduktør ved jernbanen fra Kristiania til Mjøsen, og at han som følge heraf ei længer er i Fabrikkens Arbeide».

I dag vil vi si at folka på Kongsberg hadde misforstått de nye ord og begreper som kom med en ny tid; Halvor Iversen skulle jo bli lokomotivfører og ikke konduktør. Men i den tiden kunne man bruke benevnelsen konduktør om fører av en teknisk innretning, f.eks. et lokomotiv.

En av landets første lokomotivførere

I november 1851 ble Halvor Iversen altså antatt for opplæring som lokomotivfører ved Norsk Hoved-Jernbane, eller Hovedbanen som den første jernbanestrekningen i Norge bare ble kalt. Banen skulle anlegges fra Oslo til Eidsvollbakken, og selve anleggsarbeidet var så vidt påbegynt.

Halvor Iversen var en av 114 søkere til opplæringen. Naturlig nok var det en engelsk mann, William Fergusson, som var ansvarlig for opplæringen. Iversen ble en av de få utvalgte, og han ble ansatt som lokomotivfører i 1852. Halvor Iversen kom dermed som en av landets aller første lokomotivførere inn som en pioner i jernbanehistorien.

Det var Johan Christian Hønen som fikk æren av å føre åpningstoget inn på Eidsvoll stasjon den 1. september 1854. Men da hadde også Halvor Iversen kjørt strekningen med arbeidstog i et par år, og nå blir han lokomotivfører i regulær rutetraffikk.

Ny karriere - og oppsigelse

Iversens tekniske ferdigheter gjorde nok utslaget da han etter noen år som lokfører ble ansatt som mekaniker ved jernbanens reparasjonsverksted i Christiania i 1855. I 1856 har han fått tittelen lokomotivmester. Denne tittelen brukes ofte i betydningen verksmester, hvilket betyr at Iversen har

en leder-/formannsstilling på verkstedet. Fra 1. januar i 1861 fikk han permisjon i ni måneder for å videreutdanne seg i England.

Men så, ikke lang tid etter, skjer det noe. Årsaken er ukjent, men Hovedbanens direksjon avskjediger Halvor Iversen fra og med 1. mars 1862. Avskjedigelsen blir meddelt ham i et brev fra overbestyreren ved verkstedet, Engelstad. Det beklages i brevet at det nå fantes råd til å unnvære, eller kaste vrak på, Iversens mangeårige erfaring og utdanning innen lokomotivvesenet. Engelstad ønsket å forsikre Iversen om at dette skjedde mot hans ønske.

Omstendighetene rundt oppsigelsen er til dels ukjente, men det hadde med endringer i organisasjonen å gjøre, og at en engelsk mann ved navn Parker ble engasjert som leder av verkstedet. Det er vel ikke vanskelig å slutte seg til at det handlet om et valg mellom Iversen og Parker. Den engelske innflytelsen var stor, og man foretrakk nok sine egne landsmenn.

Etter avskjedigelsen fra Hovedbanens verksted finner vi fort Iversen på mer hjemlige trakter. Han flytter nemlig til Trondheim, for her har han fått ansettelse som lokfører på Størenbanen. I en mellomperiode er han beskjeftiget med byggingen av ei jernbanebru ved Elverum. Der er man i gang med byggingen av Rørosbanens første delstrekning fra Hamar til Grundset ved Elverum. Det er all grunn til å anta at Iversen også her var lokfører eller mekaniker/verksmester, noen anleggsingeniør var han neppe. Strekningen Hamar – Grundset ble åpnet 23. juni 1862. Den regnes som Norges eldste statsbane. Et av lokomotivene på

banen ble forøvrig flyttet opp til Størenbanen i 1862. De fant å klare seg med tre lok, ikke fire slik de hadde anskaffet seg.

Første lokomotivfører på Størenbanen

Halvor Iversen er i forskjellige omtaler nevnt som den aller første lokfører på Størenbanen. Derfor er han nok lokfører på anleggstogene under arbeidet på banen. Iversen er også første lokfører på Størenbanen i den forstand at han fører et av åpningstogene når banen åpnes. Men han må dele det ærefulle oppdraget med to andre, for på åpningsdagen 5. august 1864 er det tre lokomotiver på banen.

Trondhjem - Størenbanen

Denne banen var Trøndelags første jernbane, og ble altså åpnet temmelig nøyaktig 10 år etter Hovedbanens åpning. Den 49 kilometer lange jernbanelinjen var smalsporet (1067 millimeter sporvidde) og gikk fra Kalvskinnnet til Støren prestegård. Fra endestasjonen gikk banen over Nidelva på den nybygde Kongsgaardsbroen (dagens Elgeseter bru) til Elgeseter, og fortsatte så sørover omtrent der dagens E6 går. Den opprinnelige stasjonsbygningen på Kalvskinnnet finnes fortsatt, og er i dag verdens nordligste synagoge. Lokomotivstallen og verkstedet ble ombygd til katolsk kirke. Senere ble denne revet og erstattet av dagens St. Olav kirke.



Stasjonsmestre og lokomotivførere på Størenbanen. Halvor Iversen (med det mørkeste skjegget) sitter midt i bildet. Forrest sitter to andre lokførere; M. Olsen og M. Jenssen. Bilde fra Norsk Jernbanemuseum, Hamar.



Størenbanen. Elgeseter bro ca. 1870. Den gangen het den Kongsgaardsbroen. Vi ser Gløshaugen i det fjerne og Vollan fengsel (fra 1863) bak de to nærmeste husene. Dette området tilhørte Strinda fram til 1. januar 1864. Foto: Hans Krum/NTNU UB.

Størenbanen ble bygget etter en langvarig kamp med krefter fra Østlandet, som ønsket en videre utbygging der før andre områder av landet ble tilgodesett. Vedtak om bygging ble fattet av Amtsformannskapet allerede i juni 1855, men banen kom altså ikke i drift før ni år senere. Størenbanen var i drift til 1921, da den ble bygget om til bredt spor og gikk inn i Dovrebanen.

Lokomotivene

Ved åpningen av Størenbanen disponerte man tre lokomotiver, og alle tre var, som nevnt, på skinnene åpningsdagen i 1864. Lokomotiv nummer 1 var kalt «Robert» og var bygget av fabrikken Stephenson i England. Lokomotiv nummer 3, «Hakon» og nummer 4 «Sverre» var også bygget i

England. Men det som er mer interessant i denne sammenhengen, er at lokomotiv nummer 2 ble bygget i Trondheim. Fabrikken ved Nidelven, som hittil hadde bygget dampskip, ville nå også bygge lokomotiv. Dette første lokomotivet, bygget med tanke på Størenbanen, ble kalt «Thrønderen». Fabrikken ved Nidelven fikk således faktisk den ære å produsere både det første norskbygde dampskip (Nidelven) og det første norskbygde lokomotiv.

Lokomotivet «Thrønderen» ble første gang prøvd inne på verkstedet 16. september i 1861. Det var 18 fot langt, 6 fot bredt, og veide 13 tonn med kull og vann. Det viste seg imidlertid ganske fort at «Thrønderen» var konstruert med for liten kjel i forhold

til maskineriet. De engelskbygde lokene kunne trekke 56 tonn opp banens sterkeste stigning som var 1:42, mens «Thrønderen» bare kunne trekke 32 tonn opp samme stigningen. «Thrønderen» ble derfor sjelden brukt i ordinær rute, men helst til arbeid langs linja og til snørydding. Loket ble utrangert i 1874 og hugget opp. Således ble «Thrønderen» slett ikke den suksessen for Fabrikken ved Nidelven som man hadde håpet på – selv om det var en teknisk bragd av det trondhjemske verkstedet.



Premiert for snøplog

Det er i omtalene av Halvor Iversen framhevet at han ble premiert for å ha oppfunnet en snøplog for tog. I nekrologen i Søndmørsposten står følgende: «*Senere innehadde han i flere år posten som verksmester ved jernbanens reparasjonsverksted i Christiania. Medens han virket i denne post oppfant han den her i landet benyttede snøplog [...] og erholdt et gratiale – stort 10 speciedaler, som egenhændig gave fra Statsraad Ole Johan Broch, der den gang administrerte det departement hvorunder jernbanen sorterede*». Fra Jernbanemuseets arkiver siteres: «*Konstruerte den første lokomotivplog av jern istedetfor tidligere av tre jernbeslått. Fik efter sigende forarbeidet en model i sølvplater som blev sendt dept. og der godkjendt*».

Det er ingen grunn til å tvile på at Iversen med sin tekniske interesse og dyktighet arbeidet med å forbedre jernbanenes snøploger. Men saken har vært vanskelig å



Øverst et bilde fra 1860-tallet av lokomotivet «Thrønderen» med en snøplog av jernbeslått tre. Dette lokomotivet ble bygget ved Fabrikken ved Nidelven – som det første norskbygde lokomotiv. Legg merke til at førerene står «utendørs». Senere fikk førerplassen et overbygg.

Nederste bildet viser lokomotivet Sverre på Størenbanen med en plog av jern. Bildet er fra 1865-70. Kanskje er det denne plogen Iversen konstruerte, men dette har det vært vanskelig å få bekreftet. Bilder fra Norsk Jernbanemuseum, Hamar.

etterspore, og å finne de korrekte fakta. Jeg fant uoverensstemmelser i tid, og m.h.t. selve oppfinnelsen og modellen. Jeg går ikke i detalj på min kildejekking her, men henviser til artikkelen om Halvor Iversen i Meråker Historielags årbok MÅRRÅK for 2015.

Utvisomt er det imidlertid at både jernbanebestyrer Chr. Hielm i Trondhjem og jernbanedirektør C. Pihl i Christiania involverer seg i Halvor Iversens snøplog. Dette skjer på et tidspunkt hvor Iversen arbeider ved Størenbanens verksted. Direktør Phil sender i april 1867 Iversens modell av en snøplog via Kiel til Verdensutstillingen i Paris denne sommeren. Vi kan derfor med stor sannsynlighet fastslå at Iversens «model i sølvplater» var utstilt i Paris, at oppfinnelsen ble premiært av departementet – og ikke minst at plogen ble anvendt på norske jernbaner.

Slutter som verksmester

Halvor Iversen avanserer også på Størenbanen fra lokfører til lokomotivmester/verksmester. Men i februar 1868 forlater Iversen karrieren på jernbanen og landjorda. Iversen gjør et skifte til en ny karriere, nå på sjøen. Den som overtar jobben og tittelen på Størenbanens verksted, er William Stevenson. Stevenson ble født i England i 1821, og var verksmester ved Fabrikken ved Nidelven fra 1848 til 12. mai 1868 da han overtok etter Iversen. Stevenson tilbys en årslønn på 600 speciedaler (kr 2.400), og dette var den samme som forgjengeren Iversen hadde.

Fra land til sjø

Nå får altså Iversen et helt nytt element å bevege seg på, men teknisk og mekanisk er forandringen ikke så stor. I nærmere 20 år har han jobbet med dampdrevne maskiner i form av lokomotiv. Han har vært verksmester på Hovedbanens verksted, og han har vært verksmester på Størenbanens verksted. Iversen hadde dermed grundig kjennskap til damplokomotivenes konstruksjon. Damp som drivkraft for skipsmotorer var derfor ikke så stor overgang. På dette tidspunkt var skipstrafikken og bruken av dampskip i sterk vekst – og denne utviklingen ville Iversen ta del i. Etter oppsigelsestiden, i mai 1868, blir altså Halvor Iversen skipsreder. Han begynner å bygge båter og drive egne ruter i Trondheimsfjorden.

I 1874 hadde Trondheim landets tredje største dampskipsflåte. Dette året skrev Trondhjems Adressecontoirs-Efterretninger (Adresseavisen) følgende: «*Naar man nu tildags undertiden ser 6 à 7 Dampskibe paa vor Havn med Dampen oppe, og Passagerer løbende raadvilde for, hvilket Skib deres Befordring skal foregaa med, bringes Tanken uvilkaarlig hen til det forholdsvis ikke saa fjernt tilbakeliggende Tidspunct, da vor dampskibskommunikation begynte*».

Ikke rart at Halvor Iversen ville være med på dette nye eventyret, denne overgangen fra seil til damp. Han så sikkert en større framtid og raskere vekst her enn på jernbanen. Og da Adresseavisen skrev ovenstående i 1874, var Iversen allerede godt etablert som reder med sine båter og ruter.

Charlottenlund Verft

Verftet kom i gang ved Grilstadjæra i 1858. Her reiste Michael Voigt et verftsanlegg med beddinger og opphalings slipper som sjøsatte sitt første bygg, briggen «Nicoline» høsten 1860. Samme år leverte verftet skrogene til tre innsjødampere til Jämtland med maskiner fra Fabrikken ved Nidelven. Den 72 år gamle Michael hadde da overlatt skipskonstruksjon og -bygging til sønnen Johann, som hadde fått sin skipstekniske skolering ved marineverftet Holmen ved København. Det finnes på Statsarkivet i Trondheim ca. 80 skipstegninger etter Johann. Det er alle slags fartøyer, seilskip og dampskip, jakter, galeaser, kuttere, bankfiskebåter og lystfartøyer. Det er også bevart en *Journal over byggede og reparerede skibe* med 17 byggenummer fra 1860 til verftet ble innstilt i 1874.

Charlottenlund Verft var blant de få treskipsverftene som maktet omstillingen i overgangen fra seil til damp. En forutsetning for dette var samarbeidet med Fabrikken ved Nidelven og Trolla Brug, som bygde dampmaskiner og kjeler. I perioden 1869 til 1872 konstruerte og bygde Johann Voigt fem dampskip før han avsluttet sin virksomhet ved verftet med å sjøsette den stolte skonnertklipperen «Rio» (158 nrt.) i 1874.

(For flere detaljer, se artikkel i Årbok for Strinda historielag 2008, s. 63 - 89: Jan P. Breida: *Skipsbyggeren på Charlottenlund. Historien bak stedsnavnet*.)



Nedre Charlottenlund 8. august 1988. Pilen peker på stedet der Charlottenlund Verft var en gang. Bak ses Rotvoll sykehus som åpnet i 1872. Øverst til høyre stikker det ut en pir – det var trolig ved en brygge der at «Diana» la til ved sine lystturer til Rotvoll i 1870, se bilde s. 103. Utsnitt av flyfoto tatt av Fjellanger Widerøe AS - nr. VF8890.

«Diana» – Iversens første båt

Halvor Iversens første båt var «Diana», tegnet av Johann Voigt, og altså bygget ved Charlottenlund Verft. Dette var i 1869, og i verftets protokoller står «Diana» oppført som byggenummer 12.

«Diana» var en klinkbygget skrudedampbåt, og hun omtales som vakker. Hun var 45 fot lang, og bare 9 fot bred. Omregnet til meter tilsvarer dette 14,1 meters lengde og 2,8 meters bredde. «Diana» var altså lang og smal, en smekker båt. Betegnelsen på båttypen var dampchalup. Maskinen var en enkeltvirkende høytrykkmaskin som ga seks hestekrefter, bygget ved Trolla Brug, den gang konkurrenten til Fabrikken ved Nidelven. Senere ble jo disse slått sammen til Trondhjems Mekaniske Verksted. Besetningen var bare to mann, kaptein og maskinist.

«Diana» skulle nyttes som lystbåt, og gå med trondhjemmere på lystturer og fisketurer. Hun gikk også i såkalt «liten fjordfart», dvs. at hun gikk i rute mellom byen og nærmeste omland. Båten hadde en forholdsvis rommelig og «ganske pent utstyrt salong», som det het i en avis.

Fast utgangssted for «Diana», og de andre båtene i Trondheimsfjorden, var Landgangsbroen, eller «Langbroen ved Sanden» som var det rette navnet. Den lå der hvor Skansen stasjon ligger i dag, den gang i enden av Vollgata. Kaia var bygget rundt 1825 og stakk ca. 160-170 meter ut i sjøen. Landgangsbroen ble revet i 1880 for å gi plass til jernbanelinja da den ble lagt om.



Halvor Iversens første båt «Diana.» Båten var bygget ved Charlottenlund Verft med motor fra Trolla Brug. «Diana» gikk først i Trondheimsfjorden, og senere en periode på Snåsavatnet før den endte som slepebåt i Beitstadfjorden – og helt til slutt som ved. Bebyggelsen, og at dette er et vinterbilde, kan tyde på at bildet er tatt da «Diana» kom til Snåsavatnet vinteren 1871. Eier av bildet: Trøndelag Folkemuseum Sverresborg.



Landgangsbroen ved Skansen ca. 1870. Den ble oppført ca. 1825 og ble revet i 1880 for å gi plass til den nye jernbanelinja. Nå ligger Skansen stasjon der. Gata ned til sjøen er nåværende Vollgata. Til venstre ser vi festningsverket ved Skansen. Foto: Hans Krum/NTNU UB.

Sommeren 1870 gikk f.eks. «Diana» lørdager og søndager mellom Landgangsbroen og Rotvold kl. 2, kl. 4 og kl. 6 om ettermiddagen. En variant var at hun gikk kl. 9 og kl. 1 til Trolla, og kl. 10, kl. 2 og kl. 8. om kvelden

til «Dævle, Rotvold og Hansbakken». Andre søndager ble det annonsert at «Diana» gikk lystturer «vexelvis til Trolla og Rotvold fra kl 8 Morgen til kl 9 Aften».

Dampbaaden „Diana“ afgaar fra Landgangsbroen Søndag den 21de til Rotvold Kl. 2, 4 og 6 Efterm. Efter Overenskomst kan Extrature udføres Lørdag Aften, samt Søndag Morgen og Aften.

Denne annonsen om søndagsturer til Rotvoll sto i Trondhjems borgerlige Realskoles alene privilegerede Adressecontours-Efterretninger (Adresseavisen) lørdag 20. august 1870. Halvor Iversen tilbyr også ytterligere muligheter samme dag: «Efter Overenskomst kan Extrature udføres Lørdag Aften, samt Søndag Morgen og Aften».

«Diana» selges

I Snåsa hadde folk i flere år arbeidet for å skaffe aksjekapital nok til å kjøpe en dampbåt for å gå i rute på Snåsavatnet. Men det fantes også motstandere av en slik tanke. Noen var nemlig redd for at en båt skulle ødelegge mulighetene for å få vei til bygda, og da det kom til stykket, sviktet snåsningene. Det ble derfor handelsmenn på Steinkjer som løste saken, og kjøpte «Diana» av Halvor Iversen. Kanskje passet dette godt for Iversen, han var nok allerede i tanker om å bygge en større båt enn «Diana».

Da handelen var beseglet høsten 1870, gikk «Diana» innover fjorden til Steinkjer. Der ble hun overført til en spesialbygget slede. En masse hester ble så forspent sleden, og på godt vinterføre ble «Diana» slept opp til Snåsavatnet. Fra juni 1871 var hun på plass for person- og godstrafikk i ferskvatn. Dette var akkurat samtidig som «Telegraf» begynte sin rute på Selbusjøen. Det ble dermed dødt løp mellom snåsninger og selbygger om å ha det første innsjødampskipet i Trøndelag.

«Dianas» første tur oppover Snåsavatnet vakte stor oppsikt. Folk forsto at en ny tid var kommet. Tidligere var det å ro eller segle. For embetsmenn, «fintfolk» og tilreisende fantes det faste skyssruter med rorskarer og åreskifter. «Diana» representerte et nytt skritt videre i maskinenes inntog og erobring av landet.

På Snåsavatnet betjente «Diana» sine reisende jevnt og trutt og ble en uunnværlig del av hverdagen for folket ved Snåsavatnet. Hun betjente anløpssteder på begge sider av sjøen på ruta mellom Sunnan og Snåsa. Trondheimsavisene anbefalte både



Pioneren. Dampbåten Diana var en infrastrukturell revolusjon da den ble satt på Snåsavatnet i 1871. Turen mellom Sunnan og Viosen kunne ta opptil syv timer, men det var tross alt bedre enn å ro. Diana ble forlenget og utbedret to ganger, men likevel ble båten med tiden for liten. I 1885 gikk den sin siste tur langs vannet. (Bildet og billedteksten er hentet fra «Snåsa bilder» utgitt av Snåsa Bygdamuseum og Snåsa Historielag.)

dampbåten og utflukter til «den vakre egn», og til å ta den seks mil lange turen med «Diana».

Fra 1874 fikk «Diana» et økende statstilskudd, men det falt bort da veien kom. Stakkars «Diana» ble etter hvert beskrevet som ubrukelig, selv om hun var forlenget og forbedret to ganger. Først ble hun forlenget i 1876, og så ytterligere forbedret i 1882. Nå var «Diana» 53,4 fot lang og 10.3 fot bred. Men til tross for forlengelsene ble «Diana» snart for liten, og moderne var hun nok ikke lenger.

I juni 1885 kom en herre for å holde «Diana» med selskap på Snåsavatnet, og denne gang var det bygdefolket som sto bak prosjektet. Da innbydelse til aksjetegning ble lagt ut i 1884, gikk tegningen raskt. Og «Bonden», som herren het, viste seg å bli

en arg konkurrent. «Bonden» overtok hele trafikken. Det var «Diana» som viste snåsningene framtida, men nå var det slutt for hennes del. Sesongen 1885 ble den siste, og nå ble «Diana» hentet tilbake til saltvatnet og Trondheimsfjorden. Med Steinkjer som utgangspunkt ble hun brukt i Beitstadfjorden som slepebåt. Nedturen fortsatte, og etter å ha ligget og forfalt i fjæra ved Steinkjer, ble «Diana» til slutt hugget opp til ved.

«Kvik» – Iversens neste båt

Etter å ha solgt «Diana» fikk Halvor Iversen bygget en ny dampbåt, også denne ved Charlottenlund Verft. Båten fikk navnet «Kvik». I verftets protokoller står «Kvik» oppført som byggenummer 14. Denne båten var mer åpen og større, og bygd av tre på jernspant. Lengden var 57,6 fot,

bredden var 11,2 fot og dybden 5,9 fot, dvs. henholdsvis 18,1, 3,5 og 1,85 meter. Båten ble tauet til Trolla Brug søndag 12. august 1871, hvor den fikk installert kjele og en 10 hestekrefters motor.

«Kvik» kunne ta omtrent 70 passasjerer, og hadde et lasterom som rommet 50 tønner. Båten ble benyttet i rutefart på distriktene rundt Trondheim. Første året gikk hun ruta Trondheim – Ørland – Skjørn (Stjørna), og fortsatte denne ruta fram til 1874.

Under et oppdrag til Ørlandet hadde «Kvik» et uhell. Den 29. januar 1874 skriver Adresseavisen at *«det lille Dampskib «Kvik» er strandet ved Ørlandet; i Havnen er der skeet endel Molest paa Dæmninger og Bolværk mod Søen»*. Årsaken var en storm *«med usædvanlig Voldsomhed»*.



«Kvik» var Iversens andre båt. Den var også bygget ved Charlottenlund Verft. «Kvik» gikk i Trondheimsfjorden, men var med «andre steder der det var penger å tjene». «Kvik» endte sine dager i nordlige farvann. Eier av bildet: Trøndelag Folkemuseum Sverresborg.

Dagen etter forklarer avisa at «Kvik» var sendt til Ørlandet med folk fra Christiania Assuranceforening. De skulle forberede bergingen av barken «Christine» som allerede hadde ligget strandet der i lang tid. Og nå var det sendt en skipsbygger utover for å få «Kvik» flott etter strandingen. Det var ingen fare for menneskelig, forteller avisa.

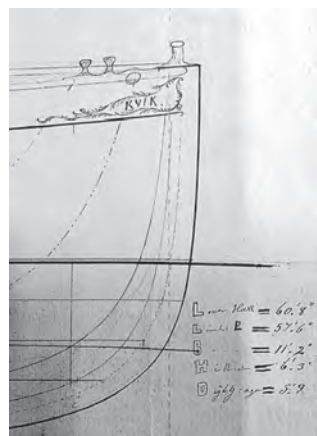
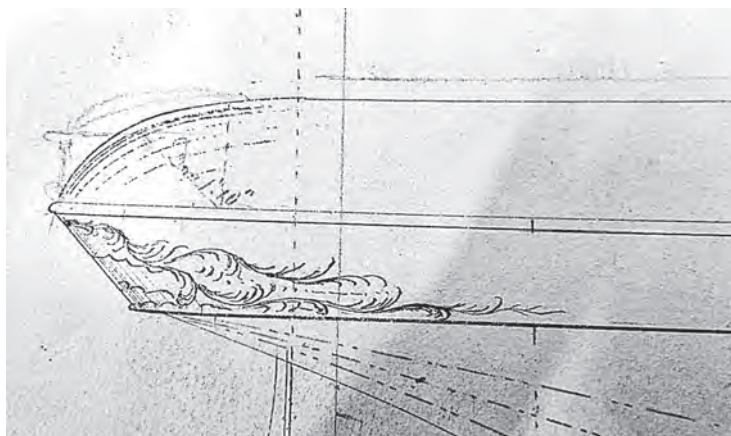
I april 1874 gikk «Kvik» til Charlottenlund Verft for å bli forlenget og ombygd. De siste vitale mål for «Kvik» skal ha vært 69,7 fots lengde, 12,4 fots bredde, og det er antatt at «Kvik» fikk disse målene ved ombyggingen sommeren 1874. Vekta var nå blitt ca 29 bruttotonn. Etter ombyggingen skulle «Kvik» foreta en prøvetur på fjorden og lå utenfor moloen. Dette var den 20. august. En liten båt fullastet med «Herrer og Børn» kantret da den skulle ut til «Kvik» og «sloges fuld av Søskavlene, der ofte går ved Udlobet av Kanalen naar Strømmen i denne



Torsdag 15. august 1871 annonserer ekspeditøren E. Hegvig «Kvik»s avganger neste dag.



Også «Kvik» ble brukt til lystturer når det var tid til det. Denne annonsen sto i Adresseavisen lørdag 7. september 1871.



«Kviks» akterdel til venstre, og «Kvik»s baugpryd og de vitale mål til høyre. Original tegning av Johann Voigt i Privatarkiv 24 (Charlottenlund Verft) på Statsarkivet.

møder nogen Sø udenfor». Dette beretter Adresseavisen den 21. august 1874. Følgen var at alle gikk i vannet, men alle ble berget av en seilbåt i nærheten, og en båt som ble satt ut fra «Kvik». En av mennene var særdeles forkommen, skriver avisen, for et par av barna hadde hengt seg fast i hans ben. Denne hendelsen er i noen kilder feiltolket til at det var «Kvik» som gikk rundt under prøveturen.

I 1874 og 1875 gikk «Kvik» igjen på forskjellige ruter i Trondheimsfjorden, bl.a. til Orkanger en periode da «Orkla» var til oppussing. Halvor Iversen og «Kvik» tok også andre oppdrag. Bl.a. tjente hun som slepebåt, og var også med på storsildfisket. Det heter seg at *«Iversen må ha vært en dyktig reder, for Kvik var med der det var penger å tjene.»*

Kilder hevder at Iversen tjente mange penger på «Kvik», og han solgte henne før hun ble for gammel. Den nye eieren satte inn ny kjele ved TMV, men båten ble ellers uendret. Som mange andre små rutfartøy i Trondheimsfjorden, havner «Kvik» etter hvert nordover. Dette skjer antagelig tidlig i 1876, for midtsommers 1876 finner man annonser for turer med Iversens neste båt, «Trio». I 1880 er «Kvik» registrert i Bodø, og det er den også såpass sent som i 1897. Det antas at hun også endte sin karriere der, og et sted mellom 1903 og 1906 forsvinner «Kvik» fra skipslistene.

«Trio» - Iversen tredje båt

Det neste fartøyet Iversen bestilte, ble bygget ved Søndre Verft i Trondheim. Som andre verft lå Søndre Verft på Bakklanssiden av elva. Skipsverft og annen industri var

plassert på denne siden av elva på grunn av brannfaren. Søndre Verft antas å ha ligget på det som senere ble kalt Verftstomta, like sør for dagens Bakke bru. Nordre Verft lå på samme siden av elva, på nordsiden av brua.

Navnet «Trio» bekrefter at dette var Iversens tredje båt. Byggingen av «Trio» startet i 1875, og hun ble levert til Iversen i 1876. Båten var av tre, 66 bruttotonn, 88,7 fot lang, 15,3 fot bred og stakk 9,2 fot dypt. Maskinen var på 20 Hk og kom fra England. Farten kunne bli 9 knop. Men allerede i starten fikk man problemer med dampkjelen, og dette skulle bli dramatisk for neste eier. Men Iversens båter blir altså større og større, og «Trio» er i tillegg beskrevet som *«et vakkert fartøy.»*

«Trio» ble satt inn på en rute som var opprettet av Iversen selv. Om denne ruta finnes i dag ingen data, men sannsynligvis gikk «Trio» i Trondheims nærrområde. Det er kjent at



Lysttour til Sandnæs og Stenkjær „TRIO“

afgaa herfra **Lørdag 1ste Septbr. Kl. 6 Aften** til **Sundnæs og Stenkjær. God Musik medfølger** og vil musisere til Dans for de Lystreisende på Stenkjær. **Retournerer fra Stenkjær Søndag Aften Kl. 10 om Sundnæs** til Thjem.

Billetpris

1ste Plads til Sundnæs Tour & Retour	Kr. 2,50
2den do. til —————	2,00
1ste do. til Stenkjær ————	3,00
2den do. til —————	2,50

Billetter løses i Expeditionen Fjordgaden No. 21.

Halvor Iversen annonserer lysttur med «Trio» i Adresseavisen 31. august 1877.



Navnet «Trio» bekrefter at dette var Halvor Iversens tredje båt. Den var bygd ved Søndre Verft, og gikk først i Trondheims nære fjordområde. «Trio» havnet senere i Namdalen, og til slutt i Nordland som kvalbåt. En tidlig periode hadde den Otto Sverdrup som kaptein. Her ligger «Trio» ved Trondheim jernbanestasjon. Eier av postkortet: Alf R. Olsen.

Iversen ble oppfordret til å sette «Trio» i fast rute Trondheim – Hommelvik fordi man var lite fornøyd med den daværende rutebåten «Stjørdal.» Her et sitat fra et avisinnlegg: *«Stjørdal» tilbyder jo derhos saa yderst tarvelige bekvemmeligheder for persontrafik, at selv dette i en saa kort rute gjør nevnte skib end mindre hyggelig og passende for passagertrafik.»* Iversen så nok denne muligheten med sin vakre «Trio.»

Men «Trio» blir ikke lenge på Strindfjorden. Iversen planlegger en ny båt, og kan selge «Trio» til det nystartede Kolvereid

Dampskibsselskab allerede i 1877. Det er behov for større båter i trafikken til Namsos, og her blir «Trio» satt inn.

«Trios» videre liv

«Trio» går nå på Folla, eller Foldenfjorden, og kalles lokalt for «Folla-Trio». Båten ble imidlertid ikke til noen lykke for Kolvereid Dampskibsselskab. Maskinen trengte reparasjon, kjelen var dårlig, og måtte til slutt skiftes. Selskapet gikk til slutt konkurs, og Namsos Dampskibsselskab kjøpte båten av konkursboet.

Etter 18 års tjeneste ble «Trio» solgt til et interessentselskap i Namsos for å benyttes som slepebåt. I 1900 ble «Trio» solgt til Bodø, og i 1906 til Svolvær. Da ble den ominnredet og veide 83 bruttotonn, 17 tonn mer enn da den ble bygget. I 1912 selges «Trio» til et havfiskeselskap i Melbo, og blir der omdøpt til «Blaakvalen.» Navnet gir beskjed om hva den nå skal brukes til. Siste oppføring i skipsregisteret er i 1923.

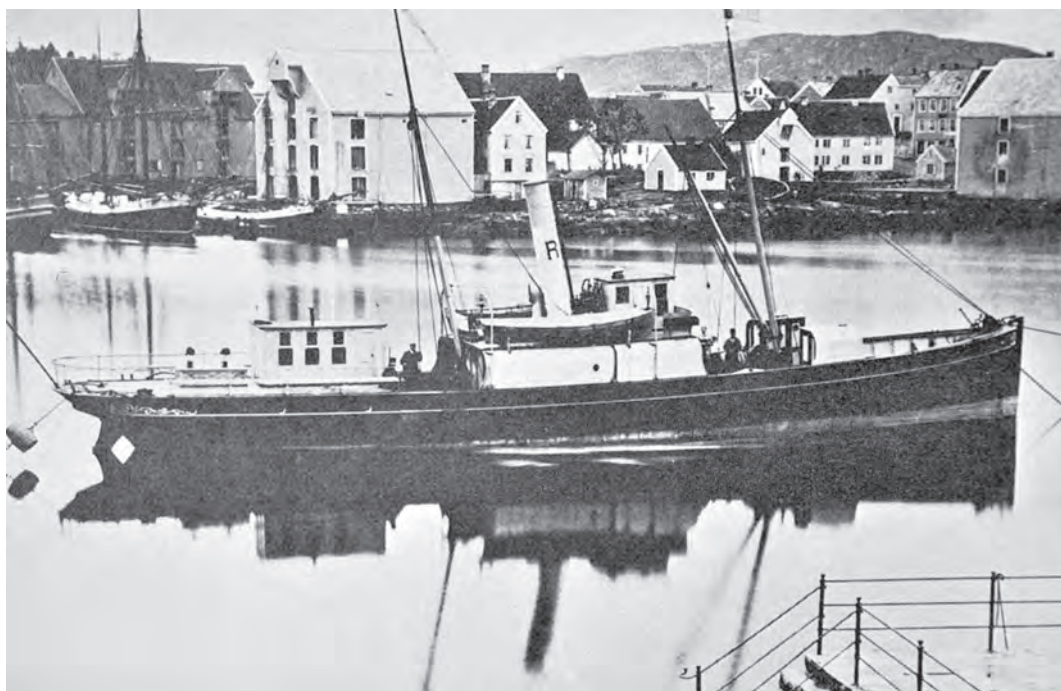
Otto Sverdrup og «Trio»

Otto Sverdrup, som senere skal bli en av våre mest kjente polarfarere, er en av de første kapteiner på «Trio.» Det er antydning at han overtok henne allerede da «Trio»

var nybygd fra Søndre Verft. Sikkert er det i hvert fall at Sverdrup var båtenes fører etter at den kom på Namsosruta i regi av Kolvereid Dampskibsselskab. I Wikipedia står det at *«han var kaptein på et av Trøndelagskystens første dampskip D/S «Trio» da han som 24-åring var skipper på strekningen Trondhjem – Foldereid.»*

«Robert» – Iversens fjerde og siste båt

I sin bok «Gamle dampen» sier Olaf T. Engvig følgende: *«Halvor Iversen var en av pionerene innen dampskipsfarten på Trondheimsfjorden. På 1870-tallet fikk han bygd flere båter for egen regning. Etter hvert øket han også størrelsen.»* Jo, karen



Iversens siste båt «Robert.» Også denne ble bygget ved Søndre Verft, og ble beskrevet som et nydelig dampskip. Modellen ble i Liverpool premiert med en sølvmedalje for sin konstruksjon. «Robert» fikk en lang karriere, sammen med Halvor Iversen – og også etter hans død. Eier av bildet: Trøndelag Folkemuseum Sverresborg.



Annonsen for «Robert» i Adresseavisen 29. desember 1877.

fra fjellbygda hadde i sannhet fortsatt sin pionervirksomhet, fra våpen, via jernbanen og nå på sjøen.

Når Halvor Iversen skal bygge sin fjerde båt, går han igjen til byggmester E. Svendsen ved Søndre Verft i Trondheim. Båten bygges våren 1877, og får navnet «Robert». Denne båten var på 83 bruttotonn, hadde en lengde 99,2 fot, en bredde på 16,8 fot og dybde 7,2 fot, av tre på jern. Maskinen var fra Trondhjem Mekaniske Værksted, som nå var startet som resultat av en fusjon mellom Fabrikken ved Nidelven og Trolla Brug. Maskinen hadde 20 nominelle hestekrefter.

«Robert» er beskrevet som et nydelig dampskip. Båten minnet mye om de større luksudampskipene som ble bygd i England mot slutten av 1800-tallet. Byggmester Svendsen fikk laget en modell av henne til en sjøfartsutstilling i Liverpool omkring 1880, og det gikk såpass godt at han vant en sølvmedalje for sin konstruksjon.

I 1878 gikk «Robert» i ruter på Trondheim – Namsos og Trondheim – Innherred. Deretter ble hun bortleid til Postverket for å brukes til posttransport i Finnmark med utgangspunkt i Alta. Etter å ha kommet tilbake til Trondheim i 1879 ble hun forlenget med om lag 15 fot ved TMV, og båten var nå på 101 bruttotonn.

«Robert» blir Iversens siste båt. Som vi ser, beholdt ikke Iversen de tre første båtene så lenge. Han solgte dem raskt for å bygge stadig større båter. Men «Robert» beholdt han i 13 år til han selv pensjonerte seg. Iversen tar «Robert» med seg når han flytter til Ålesund og driver dampskipsfart i de sunnmørske fjordene. Om «Robert»s lange og innholdsrike levetid finnes det mye i de bøkene som er skrevet om dampskipstrafikken.

Til Ålesund

I ti år driver Iversen sin rederivirksomhet i Trondheimsfjorden med «Diana», «Kvik», «Trio» og «Robert». Men fra 1. oktober 1879 etablerer Iversen seg med «Robert»

i Ålesund for å drive dampskipsfart i Sunnmørs- og Romsdalsfjordene. Den 2. oktober går «Robert» sin første tur på «Aahjemsrouten, anløbende de sædvanlige Anløbssteder».

Bakgrunnen for flyttingen av virksomheten til Ålesund var at det nye Søndmør-Romsdalske Dampskibsselskab i Ålesund i 1879 hadde innstilt farten på distriktet og oppløst selskapet. Statsbidraget på kr 28.000 for deres ruter ble dermed avstått. Her så Halvor Iversen muligheter, og farten og statsbidraget ble overtatt av Iversens «Robert» og en annen båt, «Lodden».

«Lodden» tilhørte Konsul Joachim Andersens Rederi, og var overtatt nettopp fra det innstilte sunnmørsrederiet. Først i 1880-åra går de to dampskipene to ganger i uka mellom Ålesund og Åheim.

Men - kanskje skulle Iversen ha holdt sin båt i Trondheimsfjorden, for etter noen rolige år i Ålesund ble det kamp om passasjerer og oppdrag. Priskrigen førte til at Halvor Iversen og «Robert» måtte jakte på bedre markeder. Båten ble derfor satt inn i ei godsroute mellom Bergen og Romsdal med flere stoppesteder på søndre Sunnmøre. Men i den tiden de gikk på Sunnmørs- og

1878. Route 1878.

for
Trio,

Kapt. O. Sverdrup,
fra 2de Juni og indtil Videre.

Thronhjøm—Namsos.

Hver Fredag fra Thronhjøm Kl. 9 Morgens om Brækstad, — Torriholmen, — Valdersund, — Lyssundet, — Aafjorden, (Øian & Aarnæs), — Stokksund, — Sydkroge, — Besager, — Rønne, — Urdholmen, — Vik i Fladanger, — Bjørn, — Urdvorden (efter Signal), — Stalund til Namsos.	Hver Mandag fra Namsos Kl. 10 Fornmiddag om Stalund, — Urdvorden (efter Signal), — Bjørn, — Vik i Fladanger, — Urdholmen, — Rønne, — Besager, — Sydkroge, — Stokksund, — Aafjorden, (Øian & Aarnæs), — Lyssundet, — Valdersund, — Torriholmen, — Brækstad til Thronhjøm.
--	--

NB. Røberg & Beian anløbes kun efter Signal.

Mellem Namsos og Fjorden.

Hveranden Lørdag Kl. 12 Middag fra Namsos om Sævig efter Signal, Seierstad, Lund, Opås, Strand, Bus, Kolvøireidvaagen, Aarfor, Fjorderid til Kongsmoo og om samme Anløbsteder tilbage til Namsos Søndag Aften.

NB. Hveranden Lørdag kun til Fjorderid om de samme Anløbsteder tilbage til Namsos Søndag Aften.

Ann. Lund og Opås anløbes kun paa Indgaende.

1. Passasjer og Gods ombordtages og landstættes paa Mellemsteder udenfor de i Routen anførte Anløbsteder, naar Signal gives og Veir og Omstændigheder tillader det.

2. Gods laste og Zien Plads Bekvemmeligheder.

3. Naar Storm, Siroen, Is eller andre Naturhindringer skulde bervirke, at Skibet ikke kan anløbe et Stoppested, landstættes Passasjerer og losses Gods ved nærmeste bekvemme Sted.

I Thronhjøm expederes Gods hver Onsdag og Thorsdag hos

Carl Johnson.

1878. Route 1878.

for
Robert,

Capt. I. Mathisen,
mellem
Thronhjøm—Namsos og Thronhjøm—Indherred.

Fra Thronhjøm hver Thorsdag om Radbjerget Brækstad Udhaug Valdersund Lyssundet Fjorden Stokksund Syd-kroge Vik pr. Besaker Rønne Urdholmen Urdvorden Stalund til Namsos.	Kl. 12 Middag	Fra Thronhjøm hver Tirsdag Kl. 8 Form. om Holnberget Lerviken Hogstad Levanger Skauaas Trønnes Hyllen Sundnes til Møvikken Fra Møvikken hver Onsdag Kl. 7 Form. om Sundnes Hyllen Trønnes Skauaas Levanger Hogstad Lerviken Holnberget til Thronhjøm	91 — 10 — 12 — 124 Eftm. — 12 — 28 — 21 — 34 — 44 — 81 — 94 — 91 — 10 — 11 — 111 — 11 Eftm. — 28 — 34 —
--	---------------	---	--

Frøkten paa Indherred beregnes efter «Kong Oskars» Regulativs 1ste Zone.

Trondhjøm den 18de Mars 1878.

I 1878 gikk både «Trio» og «Robert» i rute mellom Thronhjøm og Namsos.

Romsdalsfjordene, var nok både «Robert» og «Lodden» kjærkomne gjester på stoppestedene. Det er skrevet om båtene at *«Begge båtene minnest me med godhug, for di dei den tida var einaste bodberarane og sambandet med verda utanfor»*.

«Robert»s siste dager

«Robert» er i Iversens eie fram til 1890. Da ble den solgt til en ukjent eier i Bergen, og gikk i en kystrute mellom Bergen og Ålesund.

Halvor Iversens karriere som skipsreder ender altså i 1890, i hvert fall slutter hans samliv med «Robert» da. Om han fortsatt er engasjert i skipsfart ut fra Ålesund, er ukjent. I 1890 er Iversen 63 år gammel, og han skulle således ha flere gode arbeidsår igjen.

For båten «Robert» følger det så en omflakkende tilværelse. Båten ble i 1891 solgt videre til Haugesund Fjorddampskibsselskab, og etter konkurs og videre salg her, kom «Robert» til Ryfylke Dampskibsselskab i 1892, og ble så i 1897 overtatt av Det Stavangerske Dampskibsselskab. Båten fikk ny salong på aktre dekk, og gikk nå på forskjellige ruter i dette selskapets regi. «Robert» ble kjendis i mars 1912, da den sammen med «Skjold» slepte flott hurtigruteskipet DS «Sigurd Jarl» som hadde grunnstøtt på Jæren.

I 1915 ble «Robert» igjen bygget om. Fram til 1923 var «Robert» i Det Stavangerske Dampskipsselskaps eie, og gikk i selskapets ruter før hun ble solgt til AS Jøsenfjord på det vilkår at den ikke skulle konkurrere med DSDs ruter. «Robert» ble omdøpt til

«Årdalsfjord», og gikk i rute på Årdal. I 1925 ble båten ombygd igjen, og var nå tilbake på 97 bruttotonn.

Fra 1934 lå «Robert» noen år i opplag før den i desember 1940 ble nedrigget til lekter, og benyttet til transport av skrapjern. 18. januar 1941 slettes båten fra skipsregisteret på grunn av denne nedriggingen. Men båten er i live fram til 1947/1948, og dens historie ender med at den springer lekk under lasting av skrapjern, slepes til Stavangers østre havn, og senkes. Det betyr at «Robert» ble 70 år gammel, en bra alder for en båt.

Førte kongetoget på Meråkerbanen i 1882

Sommeren 1882 ble Meråkerbanen åpnet for alminnelig drift. Kong Oscar II var med på dette åpningstoget. På Meråker stasjon var det for anledningen bygget en æresport, og på et jorde i nærheten var det plassert tre feltkanoner. Disse skulle avfyres idet kongetoget ankom stasjonen. Men ellers var det ikke særlig oppmerksomhet Kongen fikk ned gjennom Stjørdalsdalføret, det skjedde ikke før han kom over grensa til Søndre Trondhjems Amt.

Det var nettopp Halvor Iversen som hadde æren av å føre kongetoget fra Storlien til Trondheim. I 1882 var han gått over til dampskip for lenge siden, nå drev han trafikk i Sunnmørsfjordene. Men Iversen var fortsatt bosatt i Trondheim. Og kanskje som en honnør og æresbevisning til jernbanepioneren fikk Iversen nå oppgaven med å føre åpningstoget på enda en jernbanestrekning – slik han hadde vært en av de første på Hovedbanen og den aller første på Størenbanen.

Familieliv

Samtidig som Iversen skifter arbeidsplass fra lokomotivet til Hovedbanens verksted, skifter han også sivil status. Under sin tid på Kongsberg har han møtt sin tilkommende hustru. Han har funnet en pike fra Sandsvær, i dag en del av Kongsberg by. Det er Anne Kirstine Nielsen Gomsrud, født 3. oktober 1829. Halvor og Anne Kirstine gifter seg 21. august 1855 i Kongsberg kirke. I kirkeboka står det at han da er ansatt som «*Locomotivfører ved Jernbanen*».

Da de flyttet til Trondheim i 1862, hadde de med seg en datter på tre år. Ingeborg Helene ble født i Kristiania 4. januar 1859, og døpt i Oslo Domkirke 29. mai samme år. Den yngste datteren, Anna Marie, ble født i Trondheim 12. oktober 1862, og hun ble døpt i Domkirken 19. desember samme år.

Familiens adresse i Trondheim er Nedre Baklandet 74. Denne adressen finnes ikke i dag, for den gang fortsatte Nedre Baklandet forbi dagens Bakke bru og bortover Innherredsveien til Bakke kirke. Nedre Baklandet nr 74 lå dermed i dagens Innherredsvei.

I 1875 finner vi familien Iversen boende i Schultz gate 7. De har altså flyttet inn i sentrum av Trondheim, og bor like ved Vår Frue Kirke. Schultz gate nr 7 ligger på hjørnet mellom Schultz gate og Vår Frue Strete. Oppholdet i Schultz gate var bare midlertidig, for da Anna Maria konfirmeres i Bakke kirke i 1878, er adressen igjen Nedre Baklandet.

I 1885 bor fortsatt familien i Nedre Baklandet 74. Da drev Iversen rutetrafikk med båten «Robert» i Sunnmørsfjordene. Han er sikkert mye i Ålesund, men han og familien har altså ennå ikke tatt utflytting dit. Det skjer imidlertid i 1886 eller tidlig i 1887. Iversens første barnebarn døpes i april 1887, og da oppgir familien Ålesund som bosted.

I 1900 finner vi Halvor Iversen og kona Anne Kristine i Ålesund, boende i Tollbodgata. Som yrke oppgir han «*Rentenist*.» Tollbodgata ble totalt brannherjet da Ålesund brant natt til lørdag 23. januar 1904. Iversens hus gikk også med i flammehavet. I følge nekrologen flyttet Iversens til Bergen etter brannen. Halvor Iversen dør i Bergen den 15. mars, 76 år gammel, bare knappe to måneder etter brannen. Han blir ført tilbake til Ålesund, og gravlagt der den 21. mars. Hans dødsfall er innført i kirkeboka for Ålesund, der han står som «*Mekaniker og skibsreder*.» Dødsårsaken er oppgitt til «*Kræft i halsen*.» En lang og begivenhetsrik karriere var til ende.

Halvors enke, Anne Kristine, dør 77 år gammel den 28. desember 1906, og begraves allerede dagen etter. Hun bor da i Ålesund, og det tyder på at hun flyttet tilbake etter brannen og oppholdet i Bergen. Dødsårsaken er bronkitt.

Halvor Iversen fra fjellbygda Meråker ble en pioner i norsk jernbane- og skipstrafikk. Vi kan bare istemme artikkelen i Meråker Menighetsblad og fastslå at «*den gutten ble det noe av*.»

Kilder

Denne artikkelen er et sammendrag av min artikkel «Halvor Iversen – en pioner på land og sjø!» i Meråker Historielags årbok MÅRRÅK fra 2015. Jeg har imidlertid tilføyd mer informasjon og flere bilder angående «Diana» og «Kvik» fra Charlottenlund Verft. Kilder og litteratur til begge artiklene er:

Bratberg, Terje T.V.: «*Trondheim byleksikon*», Kunnskapsforlaget, 2008.

Bygdebok for Meråker, Heim og slekt, bind 3, 1991.

Engvig, Olaf T.: «*Gamle dampen*», Tapir Akademisk Forlag, Trondheim, 2008.

Løkhaug, Johan: «*Bakklandet sogn og kirke 1715-1965*», Bakklandets Menighetsråd, 1965.

Mykland, Knut, m/fl.: «*Trondheim bys historie*», Universitetsforlaget, 1997 og tidl. utgaver.

Sandvik, Pål Thonstad: «*Mekanisk industri i en europeisk periferi. Fabrikken ved Nidelven*», Ad Notam Gyldendal, Oslo, 1994.

Stjørdalsboka, Meråker herred, bind VI, del I, side 164, 1953.

Sveia, Hans-Ole: «*Trondhjem – Støren Jernbane 120 år 1864-1984*», Gauldal Historielag, 1984.

Ulstein, Ragnar, m/fl.: «*Om samferdsel i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal Fylkesbåtar 1920-1995*». Del I og II. Møre og Romsdal Fylkesbåtar, 1995.

Dagsposten, søndag 2. oktober 1904 (Størenbanens 40-årsjubileum).

Stjørdalens Blad, 1950.

Søndmørsposten, nekrolog, mars 1904.

Trondhjems borgerlige Realskoles alene privilegerte Adressecontours-Efterretninger. (Adresseavisen) årgangene 1869 til 1879.

Aalesund Blad, diverse årganger.

Digitalarkivet, folketellinger og scannede kirkebøker.

Folketellingene for 1865, 1875, 1885 og 1900.

Norsk Jernbanemuseum på Hamar. Privatarkiv 24, Charlottenlund Verft, på Statsarkivet.

Riksarkivet i Oslo, Jernbanedirektørens arkiv.

Statsarkivet på Kongsberg.

Statsarkivet i Trondheim, NSB-arkivet.

Internett om «Robert»:

Wikipedia:

[https://no.wikipedia.org/wiki/DS_%C2%ABRobert%C2%BB_\(1877\)](https://no.wikipedia.org/wiki/DS_%C2%ABRobert%C2%BB_(1877))

Skipsarkiv Rogaland:

<http://www.skipsarkiv-rogaland.net/fartoeoy%20-%20passasjerfartoeoy%20-%20Robert%201891.htm>

Alf Roar Olsen, f. 1942 i Meråker, og nå bosatt på Stjørdal. Har utdannelse fra BI i Oslo, og har arbeidet innen databehandling, reiseliv, forsikring og bank. Har hatt en rekke styreverv i jobb- og fritidssammenheng. Er medlem av Norsk faglitterær forfatter- og oversetterforening, NFF. Har siden mars 2008 vært leder i Meråker Historielag, og ble i 2013 tildelt Meråker kommunes Kulturpris.