

1959 Meråkerbyggen som dro med is til Ekvator

En same kommer gående på ski midt i januar 1959, han krysser polarsirkelen på Saltfjellet. Her er naturen lunefull og nådeløs på denne årstiden. Han kjente hver eneste lita fjellbjørk, dette var hans rike. Han fryktet ikke noe. Han var en del av naturen. Samedrakta hadde gjennom århundrer utviklet seg i pakt med den karrige og barske naturen. Nå ga den nødvendig beskyttelse mot en vind som kunne blåse tvert igjennom et hvilket som helst annet klesplagg og ta knekken på selv de mest hardføre. I dag var han ikke ute for å inspisere sitt revier, se til reinsflokken eller utøve annet rutinemessig ærend. Nå skulle han møte to personer som var ute på et spesialoppdrag som for ham fortonet seg noe merkverdig, mest naturstridig. Han hadde møtt dem dagen før nede i Mo i Rana, og blitt enig om sted og tid, etter først å ha blitt informert både gjennom brev og telefon før jul. Sammen hadde gitt dem de nødvendige kartreferanser, pekt ut stedet og gitt sine råd.

Vassdragsvesenet holdt på med en tunnel innunder Østerdalsbreen for å tappe ut en bresjø som i mange år hadde truet befolkningen i Røvassdalen med katastrofeflom. Derfor var det folk og utstyr, samt vei langt innover fjellet. Fem kilometer unna var selve bestemmelsesstedet for møtet. Her var det ingen reinsflokk, kun evig snø og is. En same ville ikke nyttiggjøre seg dette sterile området, men så var han heller ingen ekte same, men grunneieren, ikledd samedrakt for anledningen i et rent PR-triks. Presse- og filmfotografene skulle sannelig få sitt!

På denne måten møter vi grunneier Anton Svartisdal, utkledd i et fargerikt sameutstyr - og ingeniør Klevan og glasiolog Liestøl langt inne på Svartisen ved Polarsirkelen. Oppdraget var å hente en 3 000 kg isklump, få den ned til Mo i Rana og videre til Ekvator i Afrika. Enkelt og greitt! Forutsetningen var at isen skulle fraktes med bil og ikke underlagt kjølevann. Umulig!

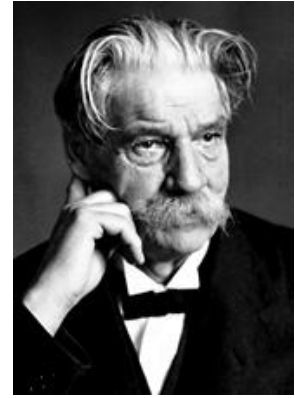
Vi som var unge på 50 og 60-tallet vokste opp med Radio Luxembourg, hvor *top twenty* var ukens høydepunkt. Listen ble spilt natt til mandag, og det var mang en ungdom som kom trøtte på skolen påfølgende morgen. Høsten 1958 lovet Radio Luxembourg 100 000 franc for hvert kilo is som ble igjen etter en frakt fra Polarsirkelen til Ekvator, under ovennevnte forutsetning. Reporteren i Radio Lux, som hadde vært så freidig og vågal, het Dumontier. Da en del glassvattfabrikker i seks forskjellige land ble enige om å ta utfordringen, fikk reporteren og radiostasjonen kalde føtter, og trakk tilbudet tilbake. De hadde ikke *is i magen*. Det kunne ha blitt ganske mange millioner på bordet for den populære ungdomskanalen.



På dette tidspunktet hadde ledelsen innen Glava virkelig sett en gedigen mulighet til et reklamestunt. Det ble utarbeid en plan, et mannskap og en reiserute. Oppdraget ble gitt til en av Glavas egne ingeniører, nemlig stjørdalingen og meråkerbyggen Sivert Klevan. Ville det umulige kunne bli det mulige, ville Glava sikre seg en reklameverdi langt utover det målbare?

Glava iverksatte en gedigen PR-kampanje, med pressekonferanse i Oslo den 23. januar. Dette var lenge før ordet *reality* og andre fingerte stunt hadde kommet inn i underholdningsverdenen, så Glava skjønte at skulle dette bli "spiselig", innenfor det de den gangen kalte "*de sentimentale berøringspunkter*", måtte oppdraget også ha en humanitær vinkling, et slags alibi. Dr. Albert Schweitzers verden lå midt i løypa, og det ble bestemt at en del medisiner skulle plukkes opp langs ruta og overrekkes Albert Schweitzer i Lambarene (by

i Gabon, ved Ekvator). Men dette krevde nøyaktig planlegging, og krevde også en form for ”ærefrykt for livet”. Byråkrater og grenser stod i veien. Vi må huske på at dette var i 1959, med til dels lukkede grenser, et stort antall av grensepasseringer og finurlige tollere, som nok ikke skjønnte verken poenget eller hva en isklump gjorde på en lastebil. Ruten gikk dessuten gjennom ørken og jungel, hvor ulike stammer og geriljabevegelser dominerte. Her var et menneskeliv ikke av samme verdi som på nordkalotten. Turen var ikke uten risiko, for å si det mildt.



Albert Schweitzer

Mens visse formaliteter ble ordnet innenfor et byråkrati som i dobbel forstand var en jungel, befinner ingeniør Klevan og glasiolog Liestøl seg inne på Svartisen med hver sin motorsag, hvor de regelrett sager ut isblokker på 125 kg. Disse ble brakt på slede opp på nærmeste platå, hvorpå helikopter fraktet isblokkene ned til en bulldozer, videre til en lastebil og så ned til Mo i Rana. Til å begynne med slet de med nesten 40 kuldegrader. Så skiftet været til varmegrader, mens snøbygene kom tette og gjorde det hele meget vanskelig for helikopteret. Og det varme været gjorde det ikke bedre med tanke på at isen skulle holde helt til Afrika. Redningen ble et fryseri i Mosjøen.



Liestøl

Så tilbake til startstedet: Mo i Rana. Den 21. februar kom flere jernbanevogner med presse-, film og radiofolk. Signalene var på vandring. Verden fikk rede på hva som skulle skje. Samtidig fortsatt papirmølla over halve kloden for å få innpass, visum etc. For en byråkrat var det forståelig nok litt vanskelig å forholde seg til en 3 tonn stor isklump. Ved hjemkomsten etter turen fikk Klevan unnskyldning fra Belgiske myndigheter for de vanskeligheter de hadde hatt med de belgiske tollerne.

De ulike blokkene var nå frosset sammen til en kjempestor isklump. Denne ble plassert oppe i en utgave av en jernkasse. I bunnen av denne jernpannen var det lagt vinkeljern på kryss og tvers. Ved hjelp av likestrøm var disse jernene gjort så varme at isblokken smeltet seg godt ned på dem, slik at den ikke skulle gli i noen retning. Avløpsrør fra jernpannen førte ned til tanker under lastepanet, så der ville hver dråpe fra isklumpen havne og bli gjenstand for nitidig måling av Sivert Klevan. Det ble foret med Glava mineralull mellom veggen og selve isen. På toppen ble det lagt Glavamatter. Lastebilen var på 16 tonn, med skiltet: L-1004. Som følgebil ble valgt en Volkswagenbuss. Den klarte ikke alltid å holde følge med lastebilen.

Representanter for Glava, Scania Vabis, Radio Lux, pressen etc. var til stede. Likeledes ordførere fra nærområdet. Det ble utvekslet gaver, samt undertegnet hyldningsskriv som skulle overrekkes Albert Schweitzer og ordføreren i Libreville (hovedstaden i Gabon). Et par mindre vikingskip, støpt i jern - ble også tatt med som gaver. Søndag den 22. februar 1959, klokken 0915 dro de av sted, etter taler av ordfører Granhaug og disponent Natvig i Glava. Musikkorpset spilte. Det var rene 17. mai stemningen. Også ekspedisjonens leder, ingeniør Sivert Klevan måtte i ilden som taler, men det heter seg at han

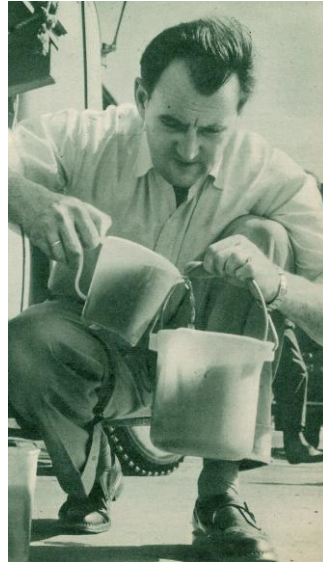


fattet seg i prisverdig korthet, siden han ikke fant igjen sitt manuskript.

Med på ferden var: Ingeniør Sivert Klevan (leder av ekspedisjonen) fra Meråker, mekaniker Rune Peterson fra Södertälje i Sverige, sjefen på lastebilen Torsten Christoffersson, sjåfør med tanke på Sahara, franskmannen René Cornéde, filmfotograf Arne Palm, pressefotograf Sverre A. Børretzen. Sjåfør Sigvart Andersson var med ned til København. Eieren av lastebilen: Inge Nilsson + hans venn Walther Lövquist var og med på turen i en Porche. De dukket opp i Hälsingborg.



Sivert Klevan underveis



Etter hvert som reisen forløp, gikk ryktet foran og over alt møtte folk opp for å beskue denne merkverdige ekspedisjonen. De ble til datiden å være kjendiser både i Europa og USA. Verden fulgte kappløpet med tiden, for ikke å si mot varmen. Og de fleste regnet vel med at Sahara ville gjøre slutt på hele propagandaen til nordboerne. Men en fikk nyte laurbærene mens en kunne, og ekspedisjonen gledet seg over stor politieskorte i Paris. Og isen holdt. Etter en uke var det kommet kun fire liter smeltevann. Sivert Klevan hadde kontroll. Flere steder ble det lastet inn medisiner. Klevan ledet det hele som en slags general. Med tanke på ruten kan en vel si at han var både Patton og Rommel i en og samme person. Hele ekspedisjonens skjebne lå i hans reiseveske. Den var stadig borte. Han visste ikke hvor den var, men det visste de andre: Klevan satt på den. Sivert Klevan har senere fortalt at han gjennom flere tiår etterpå våknet i kaldsvette, etter mareritt om at veska var borte.

Ekspedisjonen hadde plukket opp medisin i Oslo og underveis nedover Europa. Gjennom Glavas pressekonferanser fulgte nesten hele verden med på det spennende kappløpet med tiden og varmen. Etter å ha blitt hyllet i Paris, og med tung politieskorte rundt Triumfbuen, var det nok de som følte at det lå noe symbolsk i navnet Triumfbuen. Mens pessimistene nok øyynet en lettvinnt seier med tanke på hva som ventet på andre siden av Middelhavet.



Bildene fra turen er tatt av Sverre A Børretzen og Arne Palm

Avreisen fra Marseille fant sted lørdag den 28. februar kl 1100 med båten M/S Sidi Mabruk. 4 000 km lå bak dem, 7 000 fryktinngytende kilometer foran dem. Den første delen av turen gjennom den brennende Saharaørkenen gikk med militær eskorte. Parolen var ganske så enkel: ”ikke stopp - bare kjør på”. De fryktet geriljabevegelser rundt hver busk og sanddyne. Nervene var på høykant. Interne gnistninger fikk sitt utløp, og det ble ikke bedre når lastebilen stadig kjørte seg fast i sanda. Dette var i og for seg forutsett, slik at ekspedisjonen hadde med store og lange stålmatter som de la foran hjulene. Men det var mye graving og pushing. Et forferdelig slit i varmen. Sivert Klevan fryktet det verste. Sola nærmet seg mer og mer zenit, temperaturen var langt over 50 grader i skyggen. Hvordan ville den 1 000 år gamle ”svartisen” klare seg nå? Det hele var så naturstridig som det kunne bli. De tre bilene skulle opprinnelig holde sammen, men av og til ble de regelrett borte for hverandre. Da var sambandet godt å ha.



Sivert Klevan

Etter noen dager og mange mil, kom jungelen med nye prøvelser. Det var et under at lastebilen klarte alle utfordringene. Kassen med reservedeler ble ikke engang åpnet. Sivert Klevan var stadig under bilen og tappet vann. Ekspedisjonen lå godt foran det tapet som var kalkulert. Etter 26 ½ døgn kunne de kjøre inn i Albert Schweitzers rike, og overrekke ham 300 kg med medisiner til en verdi av kr 50 000.- ”*Det moralske og fornuftige*” alibiet skulle komme til nytte. Ved ankomsten Lambarene var representanter for Glava til stede, i lag med journalister fra hele verden. Til og med Mr. Dumontier fra radio Luxembourg var kommet nedover. Han solte seg i dobbelt forstand i glansen av begivenheten, men hans forhold til varmen var den samme som til kulden i Mo i Rana noen uker tidligere. Det var et helvete, uansett. Og tross sin bannskap takket han nok de innfødtes guder for at Radio Lux hadde trukket seg i tide, for foran ham stod det nå 2 714 kg med is fra Polarsirkelen, ut av en startvekt på nøyaktig 3 050 kg. Kun 336 kg var borte. En helt utrolig prestasjon, takket være Sivert Klevan og Glava isolasjon. Et PR-stunt som nok Glava raskt tjente inn igjen.



Pressefotograf Sverre A. Børretzen skrev boka "Hoa Hoa Sahara", som detaljert tar for seg omtrent dag for dag av turen, og filmfotograf Arne Palm laget filmen som NRK muligens skal sende i 2009. Den ligger for øvrig ute på internett under websiden til Glava. Det skal også nevnes at selveste president Charles de Gaulle ønsket isblokken tilbake til Frankrike, hvor han selv ville ta imot den under Triumfbuen. (Glava lages på lisens fra Frankrike). Det i seg selv viser at hele verden ikke bare fulgte med spenning den 12 000 km lange ferden sørover, men var vitne til at sterke internasjonale bånd ble knyttet. Som en liten kuriositet, forteller Sivert Klevan meg at han tok med tilbake en liten isklump som ved en senere pressemottakelse i Oslo ble servert i drinkene.



Sivert Klevan



Sønnen Ole Klevan

Sivert Klevan ble født i Kopperå i Meråker den 29. mars 1924, som sønn av Ole Sigvart Klevan (f.1891), Stjørdal og Borghild Emilie Heløe (f.1897) fra Bjarkøy. Siverts bestefar med samme navn forpaktet i sin tid Stjørdal prestegård, og senere ble eier av gården Noteng på Prestmoen i Stjørdal. Sivert Klevan ble gift med Lilleba (d.2007). Han tok eksamen ved Trondheim Tekniske Skole i 1946. Som anleggsingeniør deltok han i kraftutbyggingen i Selbu, og senere med kraftutbygging så og si over hele landet. Blant annet var han prosjektleder av kraftlinjen over Tusna på Nord-Møre, som den gangen var landets nest lengste fjordspenn på litt over 3 km. I 1956 ble Sivert Klevan ansatt som salgssingeniør i Glava, hvor han etter hvert ble assistentdirektør. Klevan fikk en fartstid i Glava på 34 år. Tross sitt omflakkende liv passet Klevan helsen og trente regelmessig. I 1947 ble han norgesmester i diskos - klasse B. Gjennom sine sunne holdninger fikk han og et langt virke i Bærum Røde Kors.

Sivert Klevan har sønnen Ole, som er utdannet jurist fra Universitetet i Oslo 1985. Etter å ha jobbet i Olje- og Energidepartementet og som dommerfullmektig i Oslo ble han ansatt som advokatfullmektig i Advokatfirmaet Schjødt i 1988. I 1992 ble han partner i samme firma, og er det fortsatt. Schjødt er et av Norges største advokatfirmaer med 39 partnere og nærmere 200 ansatte. Ole er gift med Elisabeth Laache, og har to barn (barnebarn til Sivert): Charlotte og Ole Andreas. Charlotte er 21 år. Hun studerer statsvitenskap ved Universitetet i Oslo. På fritiden driver hun med sprangridning på elitenivå. Ole Andreas er 18 år (i desember i år). Han går i 3. klasse på Stabekk videregående skole. Han har drevet med fotball og tennis. Ole Andreas har et talent for scenen og har jobbet i NRK Radio, bl.a som programleder



Sivert med barnebarna: Ole Andreas og Charlotte Klevan i jula 2006

i P2's ungdomsprogram "Kulturbo". Han har også hatt ledende roller i Stabekkrevyen de to årene han har gått på skolen.

Rett nok var turen fra Polarsirkelen til Ekvator med 3 tonn is et mektig PR-stunt, men opp i all glamouren, pressen og omtalen - lå det selv for en så dann eventyrekspedisjon - et snev av alvor til ettertanke. Det var mest et hellig øyeblikk da Albert Schweitzer klatret opp på lastebilen og la sine gamle, skrukkede, men fremdeles faste varme hender på isblokken. Albert Schweitzer var selve symbolet på menneskeverdig omgangsform. Det var et høydepunkt da Albert Schweitzer på sin måte satte sluttstreken og representerte målet gjennom det medmenneskelig. Isblokken var på et vis foran sin tid. I dag er et av verdens største problemer, for ikke å si farer, mangel på rent vann. I overført betydning ligger det en symbolverdi i linken mellom isblokken, Sivert Klevan og Albert Schweitzer. "Ærefrykt for livet" fikk gjennom Sivert Klevans prestasjon en annen dimensjon.

