

## 2017 Bare litt gal

«De fleste mennesker har vel en drøm om å oppnå eller gjøre ting som kanskje få andre har gjort i løpet av livet». Slik åpner Clamer Meltzer sine forord i hans utrolig flotte bok om sin rotur fra Trondheim til Oslo i 2017. Dette er en moderne bok, tilkommet som billedboka. Med uvurderlig hjelp av sin datter Marthe Marie, med brekking og layout, har dette blitt en reise vi alle kan ta del i, glede oss med, bli litt mer kunnskapsrik, ikke bare om vår kyst sin storslåtte natur, men om dens historie. Vi blir samtidig minnet om at landet vårt er mer enn de direkte akser mellom store byer. Men for å gi oss denne visdommen, på en slik spesiell måte - må en være «litt gal», for å låne et sitat av en av de gjestfrie hjelperne til Clamer på turen: Torbjørgh Frette Kyvik. Det ligger faktisk noe i dette. Det er slik med enere, og de som får til noe - de som kvister løypene og lar oss andre få muligheten til å finne fram. Skal du lykkes må du av og til være «litt gal» - med positivt fortegn. Og det er også litt galskap i at dette skal omtales av en fjellbonde som meg, som aldri har vært i en robåt, men lærte at i fjellet går vi rundt sjøen. Kanskje nettopp derfor blir Clamer Meltzer sin bragd og formidling så imponerende og berikende. Og så gir hele ekspedisjonen oss et vitnesbyrd om deler av kystkulturen som forteller at en fikk ikke noe gratis der ute i havgapet heller, jfr. «havet ga og havet tok», men at solid og gammelt håndverk var en forutsetning for å klare seg. Det var i en ånd av dette at Meltzer valgte å rådføre seg med erfarne folk innen trebåtbygging, for det var en trebåt Clamer valgte å bruke, nemlig familiens egen «færing».



Trebåten kom inn i familien i 1953, da far til Clamer kjøpte båten på Samvirkelaget i Åfjord for kr 350.-. Under hele oppveksten tilbrakte Clamer mye av sin tid sammen med familien på hytta i Stjørdal. Her lærte Clamer å ro færingen som 8-åring. Båten ble omsider ferdig restaurert i 2015, og Clamer Meltzer dro ut på sin første langtur som endte opp i Bergen, etter en prøvetur rundt Hitra. I bakhodet lå dette med å ro langt, f. eks fra Trondheim til Oslo. Han hadde jo lest om noen andre «gærninger» som hadde vært ute og rodd, f. eks i 2003 rodde Erik Eidsvig fra Nordkapp til Lindesnes og i 2006 rodde Ivar Samuelsen fra Son til Hellas i en Åfjordsfæring. Den siste dokumenterte roturen i en Åfjordsfæring fra Trøndelag til Oslo skjedde i 1911. Da rodde Peder Seivåg fra Ansnæs til Kristiania på 70 dager for å hente 30 kroner.

Det skulle gå 62 år før båten, som de i familien kun kalte for «fjæringen», skulle få sitt ordentlig navn. Clamer Meltzer døypte Åfjordsbåten med det finurlige navnet: «Ærora», som ga tilbakemelding om feil stavelse av Aurora. Men den intelligente Meltzer hadde tenkt på det å virkelig



ro langt og krevende, og så overføre det til trøndersk dialektform: «Æ ror a», for «jeg ror deg / jeg ror henne» - alle båter og skip er vel hunkjønn? Dette blir som min første tid i lufttrafikktenesten, oppe på Helgeland for 50 år siden. Folket der var jo kun vant til Hurtigruta, som på dialekt ble til «Når kjæm' o?» - når de ringte meg i tårnet og lurte på når Widerøe skulle lande. Det var ikke så enkelt å komme fra 1 000 meters høyde i Gudbrandsdalen!

Mål: lengde uten ror: 17 fot. Bredde: 4,5 fot og vekt: 120 kg.

Avreise fra Fosenkaia i Trondheim, lørdag 20. mai 2017.

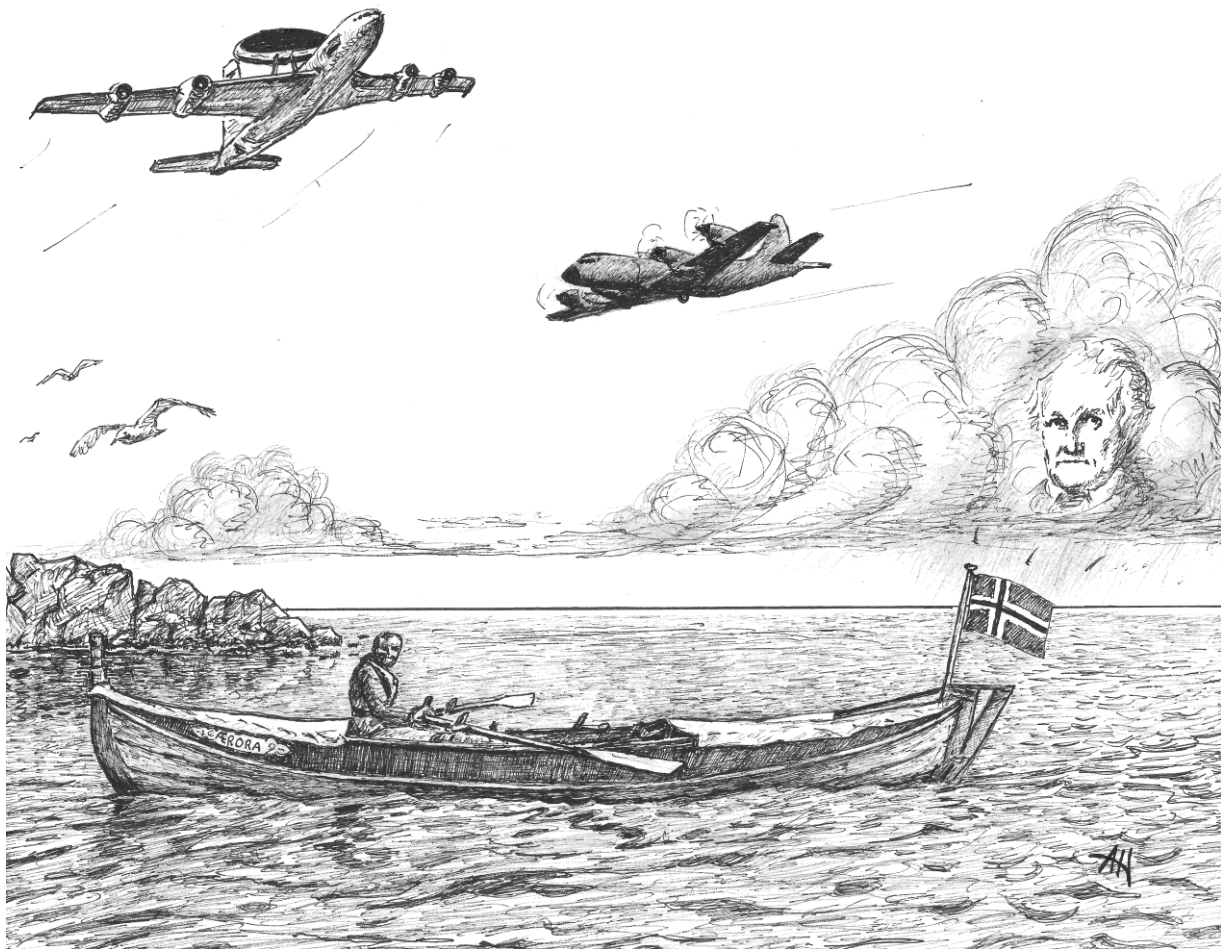


| Strekning                 | Via                                | Dager | Rodager |                                       |
|---------------------------|------------------------------------|-------|---------|---------------------------------------|
| Trondheim - Kristiansund  | Agdenes, Tanna, Lurvika            | 13    | 8       | Mye regn                              |
| Kristiansund - Ålesund    | Eide, Elnesvågen, Otrøya           | 5     | 3       | Problemer Hustadvika                  |
| Ålesund - Rugsund         | Stad, Måløy                        | 6     | 5       | Høydepunkt: rundning av Stad          |
| Askvoll - Bergen          | Sula, Kilstraumen                  | 9     | 7       | Venting for å krysse Sognefjorden     |
| Bergen - Sagvåg           | Kleppe, Bekkjær, Fitjar            | 3     | 3       |                                       |
| Sagvåg - Haugesund        | Mosterhamn, Buavåg, Lyngholmen     | 5     | 3       | Høydepunkt: kryssing av Sletta        |
| Haugesund - Hellevik      | Bokn, Rennesøy, Tananger           | 5     | 2       | Transport forbi Jærens rev            |
| Hellevik - Jøssingfjorden | Egersund, Stapnes, Sogndalsstranda | 6     | 3       |                                       |
| Jøssingfjorden - Farsund  | Åna-Sira, Hidra, Listeid           | 1     | 1       | 43,5 km på 11 timer                   |
| Farsund - Mandal          | Sprangereidkanalen, Båly           | 2     | 2       |                                       |
| Mandal - Tangvall         | Tregde                             | 1     | 1       |                                       |
| Tangvall - Grimstad       | Bragdøya, Furøya                   | 3     | 3       |                                       |
| Grimstad - Risør          | Hisøy, Dypvåg                      | 3     | 3       |                                       |
| Risør - Sandefjord        | Kragerø                            | 3     | 1       | To dager med slep                     |
| Sandefjord - Drøbak       | Åsgårdstrand, Horten, Tofte        | 3     | 3       | Transport til Bogen i Tønsbergfjorden |
| Drøbak - Oslo             | Ildjernet, Operaen                 | 3     | 2       | Litt planlegging for ankomst Operaen  |

Ankomst Operaen i Oslo, onsdag 16. august kl. 12:00.

### Fakta om turen:

Fra start til mål: 86 dager.  
 Roing: 56 dager.  
 Total distanse rodd: Ca. 1 400 km / 756 nautiske mil.  
 Åretak: Ca. 400 000, beregnet ut fra 20 åretak i minuttet.  
 Gjennomsnittshastighet: 2,16 knop (4 km/t).  
 Lengste dagsetappe: 53 km (Agdenes-Tanna-Hemne).  
 Korteste dagsetappe: 10 km.  
 Dagsetappe i snitt: 26,6 km.  
 Total tid i båten: 333 timer.  
 Overnattinger i båten: 31.



Innholdet i boken er ikke bare vakkert og velredigert, men gir solide glimt av den rike kulturen som kysten byr på - og reflekterer skjulte perler som også en fjellbonde som denne forfatter også forstår å glede seg over. Det er litt voksenopplæring for slike som er født litt høyere en båtripa. Det nytter ikke å forklare, en må bla seg igjennom boka selv - og en skjønner raskt at en er med på en reise inn i det som bygde landet vårt.

Clamer Meltzer er født og oppvokst i Trondheim. Han startet på Strindheim skole, og gikk sine tre første år der. Flyttet fra Persaunet til nybygget hus i Blomsterbyen i 1957 (der han fortsatt bor) og avsluttet barneskolen på Åsvang skole. På den tiden var han ofte på Lade flyplass og ble etter hvert svært interessert i fly og spesielt i modellfly. Modellflyinteressen har han fortsatt og er ennå aktiv i konkurransemiljøet. Han kan faktisk pårope seg 25 Norgesmesterskap siden 1960.





Etter realskolen ble det Strinda Gymnas. Så startet han sin militære karriere på rekruttskolen på Værnes, og videreutdanning til militærpoliti i Stavern. Avtjente førstegangstjenesten på Ørland hovedflystasjon. Mens han var på Ørlandet søkte han Luftforsvarets flygeskole. Han ble innkalt til opptaksprøver og startet på flykull FII 68.

Etter endt flygerutdanning på Williams AFB i Arizona gikk turen tilbake til Norge og Sola for videreutdanning på F-5 jagerfly. Etter endt utsjekk på F-5 ble han beordret til Flygeskolen på Værnes som instruktør (stor skuffelse). I 1974 traff han Inger som han giftet meg med, og er fremdeles gift med. De fikk etter hvert tre barn, hvorpå eldstemann Clamer Fredrik har gått i farens fotspor og flyr for Austrian Airlines. Anne Line er veterinær og Marthe Marie er forsker på FFI.



*Familien Meltzer 24. mai 2019*  
*F.v: Marthe Marie, Clamer Fredrik, Inger Louise, Clamer og Anne Line*

Etter å ha vært instruktør på LFS i seks år, fikk Clamer i 1977 beordring til 333 skv på Andøya flystasjon. Det medførte videreutdannelse i USA for utsjekk på P 3B Orion. Perioden på Andøya var interessant og spennende til sine tider midt under den kalde krigen. Etter fem år på Andøya dukket det opp en mulighet for å fly E3A AWACS (Airborne Warning and Control System) for den nyoppståtte NATO Skv i Tyskland. I 1982 ble han beordret til Geilenkirchen og E-3A komponent. Clamer Meltzer tilhørte den første kontingenten av norsk mannskap på E3A. Hele familien var med og de bosatte seg utenfor Geilenkirchen, som ligger nær grensen til Holland og Belgia. Det var 2 fly på basen da de kom til Tyskland. Da de reiste hjem i 1986 var alle 18 flyene på plass. Flyene ble fløyet over fra Boeing sin fabrikk i USA til Oberpfaffenhofen (rett utenfor München) for montering av utstyr og radar. Clamer var med å hente tre fly etter installering, og signerte ut maskinene på vegne av NATO. Flyene ble registrert i Luxemburg. Det mest spennende var å få utsjekk på tanking i lufta. Tok litt tid å venne seg til at 100 tonn ikke reagerte straks. «Ville du fremover måtte du gi litt gass, vente ett sekund eller to og trekke gassen tilbake igjen», smiler Clamer.



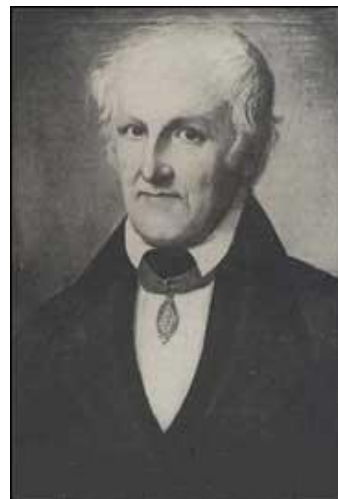
Etter fire spennende og lærerike år i Tyskland gikk turen tilbake til Norge og som Sjef for Luftforsvarets flygeskole, Værnes. Etter ett år på Stabskolen var han tilbake på Værnes som Sjef Ops skvadronen. Der ble han til LFS ble flyttet til Bardufoss i 2002. Etter at flygeskolen ble flyttet fikk Meltzer jobben som Flytryggingsinspektør i Luftforsvaret, med tilholdssted Rygge flystasjon. Han beholdt denne stillingen til han gikk av med pensjon i 2005, 60 år gammel. Tilværelsen som pensjonist, er blant annet å følge med to barnebarn som dessverre bor 60 mil unna. I tillegg til modellflyging, roing med tradisjonsbåter og være skomakerassistent.

Så skal vi til det norske flagget vi kjenner i dag. Og hva har det med en rotur fra Trondheim til Oslo i 2017 å gjøre? Da Clamer Meltzer kom roende inn mot Operaen i Oslo hadde han vært nøye med å heise flagget i akterstevnen. Det er så vanlig at ingen la noe i det. Men for Clamer var det en undertone, et lite familieanliggende som også lå bak den rutinemessige handlingen. Det norske flagget ble nemlig tegnet av hans tippoldefar, eidsvollsmannen Fredrik Meltzer. Det er en meget lang og kronglede prosess som har ført fram til dagens flagg, faktisk meget interessant tatt unionstiden i betraktning, men vi lar det ligge i denne omgang.



*Med sine to barnebarn: Andreas (3) og Julia (6)*

Meltzerfamilien stammer fra en tysk familie fra Rödinghaus i grevskapet Ravensberg i Tyskland. Den eldste kjente i Bergen er Clamer Eberhard Meltzer, som løste borgerskap der i 1690. Fredrik Meltzer (født 29. september 1779 i Bergen, død 15. desember 1855), var en norsk forretningsmann og politiker. Fredrik Meltzer fikk merkantil utdannelse i London 1796-98. Fra 1825 var han overfiskevraker i Bergen. Gift med Margaretha Stub (1779-1832), som han hadde 13 barn med. Fredrik Meltzer var medlem av Riksforsamlingen på Eidsvoll våren 1814, og tilhørte fløyen som senere gikk under betegnelsen selvstendighetspartiet, men av de mer moderate. Han representerte Bergen på Stortinget i flere perioder. Meltzer la i 1821 frem forslag til et rent norsk flagg, og dette ble vedtatt av Stortinget. Dette flagget er identisk med det nåværende flagget. Det skal her innskytes at det var ulike forslag og prosesser som lå bak. I diverse tradisjonsfortellinger heter det seg at det var Meltzer sin 11-årige sønn Gerhard som tegnet det første utkastet til flagget. I følge Wikipedia er denne historien udokumentert og regnes nå av historikere som en myte. Gerhard var i virkeligheten hjemme i Bergen da hans far fikk ideen til flagget mens han satt på Stortinget. Men tradisjonsfortellinger har selvsagt en evne til å vokse, og det hevedes at æren bør heller tillegges en yngre bror av Gerhard, nemlig Harald (f. 1814), som skulle ha tegnet et blått kors inn i Dannebrog. Fødeselssåret til Harald forsterker symbolikken. Slike tradisjonsfortellinger er givende og øker nysgjerrigheten, en viktig faktor for å holde historieinteressen oppe.

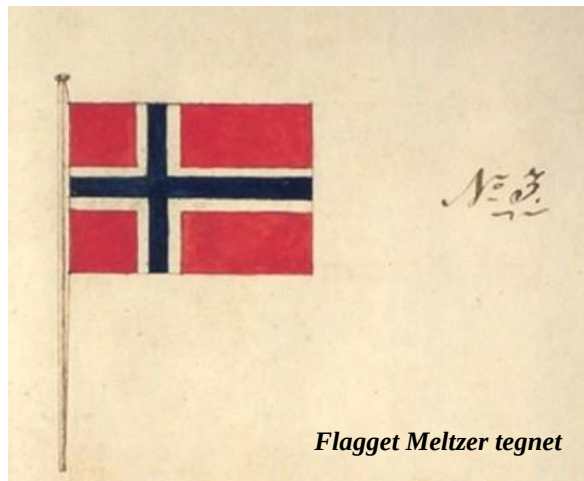


*Fredrik Meltzer (1779-1855)*

Med tanke på kapitlets relaterte rotur i 2017, så ligger det faktisk en link i genene til Clamer Meltzer, som går tilbake til hans tippoldefar, mannen bak flagget vårt. Før tippoldefaren ble

eidsvollsmann var han meget aktiv i nødsårene 1807-14. Ref. en annen som var ute og rodde i de dager: nemlig Terje Viken, fra det episke diktet av Henrik Ibsen. Terje Vigen og Fredrik Meltzer var faktisk ute i samme ærend på ulike fronter i kampen mot hungersnød, og kampen for korn. Fredrik Meltzer utrustet flere sunnmørsbåter for å hente korn i Danmark, og han var selv med på kaperfarten med båten med det symbolske navnet: «Død eller Brød».

I år er det det norske flagget slik vi kjenner det i dag, 200 år. 200 år siden tippoldefar til Clamer Meltzer tegnet og fikk godkjent det. Det heter seg at Stortinget løste flaggsaken i 1821. Men det er vel en sannhet med modifikasjoner. Flaggsaken var ikke ny i 1821, og den er ikke gammel i 2021. Det har vært en lang og kontinuerlig debatt, selvsagt med tanke på at vi har vært under dansk og svensk innflytelse i så mange år. Unionen med Sverige gjorde flaggsaken ytterligere komplisert. Sågar etter 1905 har flagget med jevne mellomrom vært oppe til debatt, sist i 2018 hvor UD måtte trekke tilbake en anbefaling vedrørende rødfargen. Påtrykk fra minoriteter og grupperinger vedrørende særinteresser, gjør ofte symboler og identifikasjoner stridbare. Både heraldikken og vexiologien er under press.



*Flagget Meltzer tegnet*

«Skomaker, bli ved din lest» er en talemåte som går ut på at man bør holde seg til å bedømme det man kjenner til. Det kommer fra latin: *Sutor, ne ultra crepidam*, som egentlig betyr «skomakeren må ikke bedømme noe utover skoene». «Skomaker bli ved din lest» er et uttrykk som passer på de fleste, men ikke Clamer Meltzer, verken direkte eller indirekte. Clamer er av denne unike type mennesker som behersker det meste, og som liker det. Og det du liker, blir du ikke sliten av. De fleste har nok med en hobby, Clamer har opptil flere. La oss utvide uttrykket litt. Det stammer fra den greske maleren Apelles som visstnok av og til tyvlytte til folk som betraktet bildene hans. En dag var han gjemt i nærheten av et av sine malerier, da en skomaker dukket opp og begynte å kritisere hvordan maleren hadde gjengitt en sandal. Deretter begynte skomakeren å kritisere hvordan benet som bar sandalen var malt. Da ble det for mye for den godeste maleren - og han kom med utbruddet: «*Sutor, ne ultra crepidam*» - skomakeren fikk etter hans mening nøye seg med å kommentere skotøyet på bildet; det øvrige var ikke noe han hadde forutsetninger for å uttale seg om. I relasjon til Clamer Meltzer ligger det også en dobbelt betydning her: han har som sjef ved Luftforsvaret flygeskole terminert mange aspiranter, en helt nødvendig prosess. Men Clamer tok aldri fra noen håpet - for ved å prøve, vil enhver til slutt *finne sitt talent* og derigjennom noe de behersker og trives med. Du trives ikke uten relatert talent. Og trivsel er en forutsetning for sikkerhet. Det er en filosofi som holder.



*Clamer hos Aalberg skoservice*





*«Mission accomplished and completed»*