



Jan Mayen: Tegning fra 1600-tallet, antakelig nederlandsk

Tokt til Jan Mayen 1955

Av Ole Kristian Jørgensen 2025

Jeg avtjente militærtjenesten på 18 måneder i marinen i 1954-1955. Det siste året var jeg radaroperatør på kystvaktfartøyet KNM Nordkyn. Vi patruljerte hovedsakelig langs finnmarkskysten, men hadde noen avbrudd fra tjenesten hvis det var fiskebåter eller skip som trengte hjelp. En gang var vi i Barentshavet og hentet en hvalfanger som hadde skutt seg i armen med en harpun, og vi deltok i søk etter savnede personer og fartøy. Vi var med og tok i arrest flere fartøy som fisket ulovlig innenfor fiskerigrensen og tok synderen til nærmeste havn. Både norske og utenlandske båter ble innbrakt.

KNM Nordkyn var en korvett som Den norske marine fikk fra den britiske marinen som erstatning etter at korvetten Tunsberg Castle krigsforliste utenfor Finnmarkskysten i desember 1944. Frem til mai 1945 deltok Nordkyn i eskortetjeneste for konvoier over Atlanteren.



Korvetten KNM Nordkyn

Høsten 1955 var det mye sild rundt Jan Mayen, og flere russiske fiskebåter, med moderskip, fisket rundt øya. Jan Mayen er norsk territorium, og hadde fiskerigrense på fire nautiske mil, men russerne fisket langt innenfor grensen. Det var problematisk for Norge å håndheve grensen fordi det ikke var en domstol på øya som kunne dømme eventuelle overtredere, og en kunne heller ikke ta utenlandske fartøy som kom seg over i internasjonalt farvann.

KNM Nordkyn fikk imidlertid ordre om å gå til Jan Mayen for å markere Norges suverenitet.

Vi ble først sendt til Harstad for å ta inn ekstrautstyr, samt tilleggsproviant, julegaver og post til mannskapet på den norske meteorologiske stasjonen på øya. En spesiell robåt med flat bunn som kaltes «dory» og mye tauverk ble tatt om bord for å frakte provianten og post i land. Jan Mayen har hverken havner, kaier eller moloer.



Dette var først i desember måned, og en tur over Norskehavet på denne tiden av året kunne bli strabasjøs. Slett ikke alle av besetningen ombord var fiskere eller sjøfolk. Det

var folk fra hele landet, og for flere var Nordkyn første bekjentskap med sjølivet. Mange hadde allerede fått merke på kroppen hvordan det er å være sjøsjuk. Turen til Jan Mayen ville ta 2 til 3 døgn hver vei, og en måtte regne med alle slags vær. Vi fikk storm og snøvær fra nord etter at vi hadde forlatt Harstad så det ble en ufyselig tur.

Nordkyn var bygd i slutten av andre verdenskrig og var ikke akkurat noe luksusfartøy. Vi var rundt 85 mann om bord. Størstedelen av besetningen lå i hengekøyer på banjen, som også var oppholds- og spiserom. Alle gikk vakter, og de som hadde frivakt, og køyplass over spisebordet måtte ta ned hengekøyen når det ble servert mat.

Oppvarmingen var stimradiatorer som var plassert under benkene på hver side av banjeren. Dagslys og luft kom gjennom luker på overbygningen. Hvis disse ikke var godt stengt før uvær, hendte det at sjø ble spylt inn på banjeren. I dårlig vær hendte det og at sjøvann ble blandet med oppkast og slengt inn mot stimradiatorene. Det var få som fikk i seg den naten som ble tilbydd i slik odør som det da ble.



Vi kom oss imidlertid velberget over til Jan Mayen, og de sjøsjuke og sultne kunne puste lettet ut. Været var stilnet, men tåken lå tungt over den gamle vulkanen på Beerenberg.

Det var et lite gjestfritt land som møtte oss. Hele øya var dekt med snø og is. Enkelte steder var snøen blåst vekk, og grå-svart fjell kom til syne. Snøen rundt var svart av den mørke sanden. Strendene var også grå-svarte av gammel lavastein, men en mengde drivtømmer lyste litt opp. De fleste steder går fjellet omtrent loddrett ned i sjøen. Det finnes ikke trær og busker på Jan Mayen, men det skal være en god del plantearter som ikke var synlige for oss. Om sommeren hekker tusenvis av fugler der og de gjødsler terrenget, men vi så bare måker og havsuler som koste seg i sildestimene.

Jan Mayen er en isolert øy som ligger på grensen mellom Norskehavet og Grønlandshavet. Den er 9,5 mil lang og har en middelsbredde på ca. 1,5 mil. Høyeste fjell er vulkanen Beerenberg på 2272 m. Nærmeste avstand til land er Grønland som ligger 46 mil mot vest. Til Island er det 65 mil, og til Norge er den korteste avstanden 91 mil.



Slik ser Jan Mayen ut fra luften og fra nord

Det var ikke vanskelig å få øye på de russiske sildefiskene. Vi talte fire trålere og et større moderskip som lå forankret i en bukt på syd-vestsiden av øya i Jamesonbukta. Moderskipet ble bordet, og bedt om å forlate norsk territorium. Kapteinen på moderskipet var en relativ ung dame med langt lyst hår og skipperlue. Hun var smilende og vennlig, og opplyste på engelsk at de hadde motorskade og ventet på reservedeler. Det var første gang vi opplevde en kvinnelig skipskaptein, og vi var både imponert og forbauset.

Maskinskaden trodde vi ikke mye på. Det så ut som om skipet hadde funnet seg en bra plass for å ta imot silda fra fiskebåtene. Det sto stablet tomme sildetønner over alt på dekk, og det krydde av unge damer som saltet silden i tønner.

Gamle russiske fiskebåter



Sildetrålerne hilste med flagget da vi kom, og båtene gikk utenfor fiskerigrensen, som da var på fire nautiske mil, men straks vi var ute av syne gikk de inn mot land igjen og fortsatte fisket. Det samme gjentok seg når vi patruljerte motsatt vei.

Vi fikk opplyst over VHF-radioen fra den meteorologiske stasjonen at været ikke var gunstig på nord-vestsiden av øyen der stasjonen lå. Vi patruljerte derfor på syd-østre siden av øyen for å se om været løyet. Det var på sør-østsiden av øya det russiske sildefisket foregikk.

Dagen etter fikk vi melding om at været var blitt bedre på nord-vestsiden, og det skulle være mulig å ilandsette båt.

Vi gikk rundt sydspissen av øya med kurs opp mot «Gamle Metten» som den meteorologiske stasjonen hette. Den lå opp mot Nordlaguna, som er en av vannkildene på øya, og ligger i Marta Muschbukta. Bebyggelsen besto av fem bygninger som lå på et høyt berg, men det var ei bra strand på sørsiden.



«Gamle Metten» var i bruk fra 1949 til 1962.

Planen var at varene som skulle leveres skulle lastes opp i den før nevnte doryen. Denne skulle ha 3 manns besetning, og slepes etter en av motorbåtene til de var på høyde med stranden. Det lange tauet som vi fikk om bord i Harstad ble lagt i motorbåten, og enden av tauet ble festet til akterenden av doryen. Når doryen var på høyde med mannskapet fra stasjonen, som skulle komme for å ta imot, skulle mannskapet i doryen vente på signal fra motorbåten, og deretter ro hurtigst mulig til land.

Jeg var med i en gruppe som ble brukt til å borde båter som ble tatt i arrest på norskekysten. Vi var tre fra denne gruppen som ble valgt til mannskap i doryen. Jeg ble utpekt som leder, antakelig fordi det var kjent at jeg var vokst opp med havsjø, og så hadde jeg lang fartstid på Nordkyn.

Det var litt tung sjø, frisk bris og lavt skydekke med snøbyger da vi ble slept inn med varene. Vi så at folk fra værstasjonen stå på stranda og var klare til å ta imot oss. Jeg ble enig med lederen på motorbåten at de skulle slakke oss inn mot land, og at han måtte gi full slakk når jeg signaliserte, slik at vi kunne ri på bølgen inn mot land.

Til å begynne med gikk dette greit, men han låste tauet da han syntes farten innover ble for voldsom, og det førte til at doryen stoppet opp og ble fylt med sjø. Vi var imidlertid kommet nær stranden, og stasjons-mannskapet løp ut og dro doryen på land. De ble våte helt opp under armene, men de klaget ikke.

Det gikk fint med lasten fordi alle varene var vanntett pakket, og alt ble plukket ut av doryen og plassert flossfritt. Ingen av oss på doryen ble skadet, men vi var våte og kalde. Vi takket nei til å besøke stasjonen, sa adjø og god jul til folkene og fikk med oss en godt forseilet pakke med julepost til slekt og venner fra folkene på Jan Mayen.

Motorbåten strammet tauet, og på signal dro den oss ut fra stranden. Turen tilbake til Nordkyn gikk greit, og vi var glade for at arbeidet var utført, men gleden ble kortvarig. Vi hadde ikke fått med oss to store spann med melk og fløte. Nestkommanderende kom til rekken og spurte om vi ikke kunne ta en ny tur til med dem selv om vi var våte og kalde. Jeg tenkte på historien om Nansen og Johansen, da Johansen ville bytte klær etter å ha falt i sjøen på tur til Nordpolen, men Nansen svarte at «vi er vel ikke kvinnsfolk». Selv om situasjonen ikke var fult så dramatisk for oss som for Johansen hadde vi alle liten lyst på en ny tur, men vi var da ikke kvinnsfolk og svarte selvfølgelig ja og hakket tenner.

Denne turen inn gikk uten særlig dramatikk. Jeg hadde dratt inn en god del tau i doryen slik at jeg kunne slippe ut tau hvis det ble nødvendig, og det ble det. Da jeg kjente at tauet strammet opp, slakket jeg ut det vi hadde, og vi rei galant inn på en bølgetopp. Mannskapet på land sto igjen klare og dro oss opp det siste stykket. Gleden de viste over å få melk og fløte var god nok betaling for turen, og vi klatret glade ombord i Nordkyn etter utført bragd.

Sjefen på Nordkyn viste også at han satte pris på det vi hadde utført, og vi som hadde vært i doryen ble invitert opp til hans salong og tilbudt en stor slurk whisky, og ble takket for godt utført jobb. Slik oppmerksomhet var vi ikke bortskjemt med i marinen.

Vi tre som var i doryen var de eneste av Nordkyns besetning som kom i land på Jan Mayen. Vi hadde hele to ganger satt foten på Jan Mayens sten. Riktignok hadde det vært folk der i århundrer før oss, men jeg følte meg som nordmannen Carsten Borchgrevink som i 1894 var med en ekspedisjon til Antarktis og hoppet i land fra en robåt for å bli den første som satte foten på Antarktiskhalvøya.

Tilbaketuren over Norskehavet gikk greit, men jeg må tilstå at jeg har få erindringer fra den seilasen. Vi kom til Harstad med alt i behold og fikk levert julebrevene fra de som overvintret på Jan Mayen.