



Sista resan med THAI



Svenskt fartyg **SJÖNK** utanför Japan

KOBE (AP). Rederi AB Nordstjernans lastfartyg Thai på 0.515 dödsvikt-ton befann sig på julfeston (lokal tid) i sjunkande tillstånd 130 km öster om Shinou Misaki i nordvästra Japan och en räddningskryssare från japanska sjöräddningen var på väg till undsättning.

Thai var på väg från Yokohama till Kobe med 4.000 ton styckevarus i lasten.

Sjöräddningen uppgav att fartyget sjönk med en rakt av en halv meter per toms. De fyrtio besättningsmännen beredde sig på att gå i flyktskåp.

Fiskofartyget Foyota Maru befann sig i närheten av det nödsällade fartyget, men kunde inte komma till undsättning på grund av den grova sjön.

Svensk båt räddades vid Japan

KOBE (AP). Det svenska lastfartyget "Thai", som i lördags var nära att sjunka utanför Japan, bogserades på juldagen in till Kushimoto cirka 100 km söder om Kobe.

Den japanska sjöräddningen omtalade att den svenska 8.000-tonnaren nödförfligt kommer att fåtas i Kushimoto innan den bogseras vidare till Kobe för ytterligare reparationer.

Fartyget, som tillhör rederi AB Nordstjernan, bogserades in i Kushimoto med 20 graders slagsida. Ingen av fartygets 37 besättningsmän var skadade.

Thai befann sig 30 km söder om Cap Misaki och var på väg mot Yokohama när den sprang läck. Med maskinrummet översvämmat begärde fartyget assistans via radio.

Tore Rüdén

Tore Rüdén© 2019

Sista resan med THAI

Förord om m/s Thais' sista historia inom Johnson Line.

Detta är en autentisk och fantastisk berättelse skriven av **Telegrafist Tore Rüdén** som själv befann sig ombord i det av Rederi AB Nordstjernen ägda fartyget Thai, under dramatiska händelser julhelgen 1972 strax söder om den Japanska huvudön Honshu.

Fartyget var i rederiets ägo från 1950 efter det att hon köpts av Walleniusrederierna.. Fartyget byggdes på Kockums varv i Malmö och levererades i juli 1947 som m/s Boheme.

Efter denna händelse som berättelsen handlar om blev fartyget klassad som kondemnerad och skrotades kort därefter i Kaohsiung, Taiwan i februari 1973.

Befälhavare under fartygets sista dramatiska resa var Kapten Roland Fredriksson, Överstyrman Hasse Modig, 2ST P. Hedman, 2SJ Petri Kangasvuo, Telegrafist Tore Rüdén, Maskinchef Sven-Gunnar Nihlwing, förste Maskinist Owe Andersson. 2MA S. Hansen. Besättningen var till övervägande delen Hong Kong kineser.

Trevlig läsning alla historieintresserade av Svensk sjöfart.!

Förord och e-book design: Sven-Erik Nyberg



**SOS SOS SOS de SLWT SLWT SLWT
at 1200 gmt Swedish Thai pos 2100 jst
33.25n135.06e 17 miles east Shionomisaki
light house stop engine break down require
immediate assistance
Master**

Tänk att ett sånt kort meddelande skulle ställa till det för så många, Våra familjer som fick det i sig med tidningen på juldagsmorgonen. Folk på kontoren runt om i Kobe, Yokohama och i Stockholm, nyhetsbyråer och inte minst för sjömän i fartygen runt omkring som låg "stand by" ifall det värsta skulle inträffa.

**Men vi sjönk inte!
På julafton väntar de
flesta på tomten. Vi
väntade på en bogser-
båt och blev lika glada
när den kom som om
det var tomten själv.**

Sista resan med THAI

Sista resan med ms THAI.

Det hela började på en av Yokohamas mest kända restauranger, Scandia Restaurant, vilken start!



Foto: Tore Rüdén

Jag kom till ms Thai en söndag i augusti 1972 vid lunchtid. Den ende ombord förutom kineserna var Gnisten som jag skulle lösa av. "Var är allt folket?" De sitter på Scandia, överstyrman Hasse fyller år och bjuder alla, du är också välkommen fick jag höra. Vilket fantastiskt välkomnande. Efter en resa till Viken var vi tillbaka i Japan och Kobe. Det var Starbåtarnas hemmahamn. Här satt Johnsons egen

man, dansken Hansen, maskininspektör, här fixades jobb som behövde göras i land, fylldes på med förråd, reservdelar, proviant. Där skiftade vi också skeppare, Göran Drake av och Roland Fredriksson på, gissa vem som fick nitlotten.

Nu var det 23:e december, dan före dan före dopparedan. och vi var klara för denna gång. Fujiko, som jag känt sen nåt år, sa det var tråkigt att vi inte fick fira det japanska nyåret tillsammans. Men så är det ju för oss sjöfolk, alltid på väg nån annanstans. Avgång Kobe 06.10 till Yokohama.

Vi hade gått söderut genom Osakabukten och haft ett visst skydd av land på bägge sidor, men nu var vi ute på öppet hav och fartyget började sätta och slingra, vi saktade ned, till halvfart och tidvis sakta fart.

<<16.00 sätter hårt i ökande ONO-lig sjö o dyning, överstänk o överspolning>>.

Vi satt i dagrummet och drack kaffe efter middagen. Vid 6-tiden kom en något stressad maskinist, tror det var 3MA Chan Yeung Nuen, och ville prata med Chieften, som var Sven-Gunnar Nijlwing, han och förste maskinisten Owe Andersson gick iväg, det nämndes något om vatten i maskinrummet.

Vid 8-tiden kom Hasse ner från sin vakt. Han och jag stod en stund på båtdäck och tittade akterut. Det var kallt och blåste som bara den. Mitt i allt fick vi se nåt som såg ut som en upplyst julgran, det var nån slags borrhplattform eller lyftkran som bogserades. "Det skulle fan vara under bogsering i detta vädret", sa Hasse. Vi gick in i värmen och satte oss i min hytt. *En timme senare önskade vi att vi hade haft en bogserbåt i närheten.*

Plötsligt slängdes dörren upp, där stod Owe med en vild blick. "Ge mig en öl fort som fan, det blir den sista jag får på länge." Så



Map from Google Earth.

Sista resan med THAI

förklarade han att maskinrummet hölls på att fyllas med vatten. De hade gjort allt för att finna läckan utan resultat. "Snart får vi *blackout*".

Kom igen, sa Hasse, vi sticker till förrådet och hämtar ficklampor och batterier. Vi hade just plockat på oss det vi kunde få tag på och var på väg upp till bryggan när båten la över och allt blev svart. Sen gick det fort.

<<20.45 Stopp i maskin, fartyget strömlöst. Hissat signal för manöverodugligt fartyg>>

Det konstaterades snart att det enda vi kunde göra var att skicka ut ett SOS. Vi trodde inte att vi skulle sjunka, men när vi inte kunde navigera var risken att vi skulle driva in mot kusten och klipporna där. Det var ju lite extra läskigt också när det var nattsvart och iskallt ute. Hoppsan, här satt jag, rederiets yngste telegrafist och skulle sända SOS. Ok, det var bara att köra igång, visst var det nervöst men som man så ofta säger "har man bara kommit igång så flyter det på", och det gjorde det i trettio timmar.

<<21.09 sänt SOS>>

<<21.10 däckslasten mellan 4:an och 5:an slitit sig>>

<<21.30 beordrat besättningen samlas midskepps>>

<<21.45 besättningen midskepps, påtagit livbälten>>



Shionomisaki Lighthouse by courtesy of JNTO.

Alla var nu samlade på bryggan. Kineserna höll sig i närheten av radiohytten, enda stället med ström och ljus som gick på nödbatterier.

"no water in the holds stop water slowly rising in engine room three-meter-high on port side and half meter on starboard stop all generators under water stop" 24/12 05.44

Flera båtar svarade på vårt nödanrop och de två som låg närmast, engelska ms Aska och japanska ms Toyota Maru No 5 tog sig an oss. De låg i närheten av oss hela natten, vi fick

sända upp raketer så att de skulle kunna identifiera oss, sedan fick vi vår position från dem med jämna mellanrum. Det visade sig att vi inte, som vi varit oroliga för, drev in mot kusten och klipporna.

Efter några timmar när det lugnat ner sig något, stack 2SJ Petri in huvudet i radiohytten och sa på sin sjungande finlandssvenska "Telegrafisten, kom ut till oss på bryggan och ta dig en konjak, det har vi andra gjort, det och det kan du också behöva." Vi låg 17 sjömil utanför Shionomisaki, sydspetsen på huvudön Honshu.

<<04.00 drivande för vid och sjö. Vind NO 7 - 9 ... våldsamma överhalningar krängt ca 40 grader.>>

Vid 6-tiden på morgonen kom en patrullbåt från *Japanese Coast Guard*, Kamishima Maru, och tog över bevakningen. Nu följde flera timmar av ofta frustrerande, p.g.a. språkproblem,

Sista resan med THAI

telegramutbyte. V hade sagt att vi inte hade någon el ombord men dom frågade med jämna mellanrum hur mycket vatten vi pumpade ut.

“Fukada salvage boat Harima Maru 130 ton sailed out Osaka at noon to provide against emergency”, kl. 13.44 (Yes, nu får vi hjälp med pumpar och vad som för övrigt behövs).

Nu var det morgon. Vi tyckte att vår Petri var lite galen, varför, jo för att när vi andra satt inne och frös så gick han halvnaken ut på däck, fick upp en hink av det iskalla havsvattnet och sköljde av sig "Sköönt", sa han att det var. Vi bara ruskade på huvudet åt honom

Men det visade sig att den gode Petri var en man som var van vid att leva med enkla medel. Han lyckades få ut vatten ur kranarna, fick igång grillen på båtdäck och snart hade vi en stor gryta med hett vatten. Då fick vi varmt kaffe att dricka. Sen gick han och kocken ner i kylrummet, det var ju julafton, där låg julskinkorna klara. Detta plus ett antal brödlimpor höll oss vid liv under tiden. Han var nog inte så galen den där Petri.



Bogserbåten No. 3 Asuka Maru från Osaka anlände vid 13-tiden och så började ett flera timmar långt arbete med att få igång bogseringen, några vajrar gick av innan de slutligen lyckades få fartyget på rätt kurs. Vi kom igång vid 18-tiden, vinden hade mojnät och sjön lagt sig något, nu var vi i bogserarens händer, utan VHF kunde vi inte kommunicera med dem.

De flesta hade gått till sina hytter för att vila lite, jag var på bryggan med styrman och en matros. Vid kunde se ljus på land på bägge sidor om oss. Plötsligt kom bogserbåten upp jämsides och de skrek i en megafon, "Anchor go, Anchor go!" Hoppsan skulle vi ankra, alla låg ju och vilade. Det blev full aktivitet på däck och vi ankrade vid halvtolvtiden på julafton nästan, var visste vi inte.

<<23.15 Ankrat med stb ankare 90 fm i vattnet 1`nord Kshino Saki fyr. Bb ankare ut ca 20 fm>>

“Harima Maru of Fukada Salvage Co anchored Wakayama prefecture Yura for rough weather will start early this morning” kl 00.48). 25/12. Vädret var så dåligt att räddningsbåten inte kunde gå.

<01.00 12 gr bb:s slagsida vattnet i maskin i jämnhöjd med vattenytan på utsidan>>

Vi hade slagsida, men nu låg vi i lä för vind och sjö inne i viken. Jag meddelade kustbevakningen, stängde radiostationen och gick ner i hytten och la mig vid 3-tiden på natten. Det var nu iskallt, ingen



Sista resan med THAI

värme på 1,5 dygn, låg på soffan i fullt påklädd med mössa och alla filter som fanns. Jag fick knappt 2 tim. sömn innan nån kom in och sa "Vakna Tore, vi måste gå i livbåtarna."

På natten hade man pejlat och funnit vatten först i 3:ans och sen i 4:an lastrum. Risken för kantring ökade för varje timme.

<<06.00 Klargör BB:s livbåt, upptäckt vatten i 4:ans mellandäck upp till halva höjden>>

Vatten hade börjat leta sig genom de 'vattentäta' skotten in i lastrummen. Fortsatte detta skulle båten kunna kantra. Jag sände det sista meddelandet "***We are going into the lifeboats staying alongside the ship please assist stop anchor position now one mile north of Kashinosaki light house. Master m/v Thai/SLWT. KI. 06.04 25/12.*** Det var en kall men solig juldagsmorgon, livbåtarna var sjösatta, det var bara att klättra ner.



ÖST Hasse Modig, 1MA Owe Andersson, 2SJ Petri Kangasvuo
BFH Roland Fredriksson MCH S-G Nihlving. Foto: Tore Rüdén

<<06.50 Besättningen lämnat fartyget i bb:s livbåt på befälhavarens orden>>

Det låg flera båtar runt oss, en stor kraftig bogserbåt, några mindre båtar och ett antal nyfikna fritidsbåtar. När vi gick i livbåtarna såg den stora bogserbåten, Asuka Maru, detta och kom genast fram och tog ombord oss. Vi visste inget men när vi kom upp på bryggan pekade Skepparn på en lapp, där stod tel.nr till vår man,

Hansen, i Kobe, alltså var det "vår" båt. Vi fick kaffe och mackor och livet såg ljusare ut igen. Så fort nån av de andra båtarna försökte närma sig ms Thai satte Skepparn full fart och körde iväg dem med sina svallvågor. Ibland drog han ett helt varv runt för att säga "Håll er borta." Den var utrustade med Schneider propellrar som gjorde att de kunde "vända på en femöring". Jag tror att ÖST fick provköra ett varv.

Vi låg i en vik utanför Kushimoto, en liten semesterort. Vi fick vänta ca 6 tim. innan vi fick vi gå iland, först måste man få dit Immigration från Osaka. Allt skulle följas till punkt och pricka. Sverige är byråkratiskt brukar vi säga, Japan är sju resor värre. Vi fick gå i samlad trupp till ett hotell i närheten. Först ville man ha en besättningslista. Jag hade med mig pass/sjöfartsböcker men ingen lista. Jag har 200 på båten vi kan hämta dem där imorgon, försökte jag. Ingen pardon, NU, var svaret. Där fick jag sitta på knä på golvet i ett japanskt

Sista resan med THAI

hotellrum och skriva listorna för hand vid ett ca 30 cm högt bord. Nån av killarna hjälpte mig att hålla upp passen medans jag skrev. Det tog ett par timmar och jag kunde knappt resa mig efteråt. Men vad gör man inte för att få *shore pass*.

Hotellets första våningen låg delvis på pelare ut i vattnet och där rullade dyningarna från havet in. Stackars Owe fick ett rum där, efter första natten fick han byta, vågskvalpet lät på samma sätt som när vattnet forsade fram å tillbaka i maskinrummet när de försökte hitta läckan. Hotellet var "helt japanskt" inga stolar eller sängar på rummen.



Velox tug by courtesy of Voith Group

På kvällen lade man ut en *futon*, madrass, på golvet. I matsalen fanns bord och stolar.

När vi äntligen fått våra pass och jag fått ordning på mina ben efter den långa sessionen gick vi ut för en öl. Kom tillbaka till hotellet och upptäckte att dörrarna låstes 22.00. Det tog en bra stund innan vi fick nån som kunde öppna för oss. I ändan av korridoren på varje våning fanns en nödutgång till en brandtrappa. Den blockerade vi men en tråkil så att vi ta oss in kommande kvällar.

När jag somnade/slocknade den kvällen hade jag varit igång från lördag morgon och nu var det måndag kväll, bara de där 2 timmarna med sömn jag fick sista natten.

Dagen efter åkte vi ut till båten för att plocka med oss de viktigaste dokumenten. Bärgningsbåten hade äntligen kommit och fått igång pumpar och dykare som efter ett tag funnit läckan. Det var ett rör från en avfallskvarn (som enligt uppgift inte använts på många år) i byssan som spruckit. Det var jobbigt att röra sig ombord p.g.a. slag-sidan. När vi kom in i dagrummet upptäckte vi att de stackars fiskarna i vårt akvarium frusit ihjäl när värmen försvann. Bärgningsarbetet fick avbrytas långa perioder p.g.a. kraftig dyning.

<<Bef och inspektörer i konferens med Coast Guard. Dessa rekommenderade att fartyget skulle sättas på grund längre in i viken vilket Bef bestämt avvisade.>>

Det blev snart klart att vi skulle gå tillbaka till Kobe. Vädret var fint men det blåste fortfarande. Vi fick vänta nån dag tills vinden mojnät, till slut kom vi iväg på en 24-timmar lång bogsering. Jag kommer ihåg när vi stod på bryggan och såg på bogserbåten, den som tidigare varit så stor när vi satt i livbåten. Nu var den ynka liten där den låg den långt framför oss. När vi passerade *gattet* till *Osaka Wan*, kände vi oss som hemma. Vi hade lämnat Kobe dan före julafton och kom tillbaka dan före nyårsafton. Jag skulle ljuga om jag sa att Fujiko stod på kajen och väntade för vi fick lägga till i en boj i hamnen, men de hade ju hört om oss och visste att vi skulle komma och så fick vi fira nyår tillsammans.

Sista resan med THAI



Foto: Tore Rüdén

Vi installerades på ett enkelt men bra hotell nära Motomachi. Manskaper bodde på ett annat hotell. Varje dag gick vi genom Motomachi ner till hamnen. Skepparna och jag fick ett rum på agentkontoret, resten av killarna åkte speedbåt ut till fartyget, tillbaka för lunch på hotellet sen på jobb igen. Motomachi är

en av Kobes två stora shoppinggator. För de som seglat därute behövs ingen närmare presentation. För er andra kan nämnas att på tvär- och parallellgatorna fanns en hel del etablissemang som ofta besöktes av sjö-folk.

Det stod ganska snart klart att det inte skulle bli någon varvsvistelse, ms Thai var utdömd och skulle bogseras till Taiwan för att skrotas. Lasten skulle lossas därefter skulle en hel del saker packas ner och skeppas hem. Sjöförklaring hölls efter ett tag på ett hotell i närheten.

Det var en massa papper att skriva. Alla undersökas av två oberoende läkare. Tyvärr avled Skrivaren, som skötte alla lastdokument ombord, efter ca 10 dagar. Det visade sig att, han "gick" på opium som han hade gömt ombord. Eftersom kineserna inte fick gå ombord kunde han inte komma dit.

Kineserna släpptes iväg hem till Hong Kong undan för undan från mitten av januari och så började våra killar också åka hem. Skepparna och jag var sist, jag mönstrade av 21/2, jag stannade kvar några dagar hos Fujiko.

ms Thai såldes den 9/2 och ankom Kaoshiung 23/2 för upphuggning. Det blev slutet på en tragisk sista resa och efter 23 års ägande av Johnson Line.

En dag kom Petri till hotellet högröd i ansiktet och med blixtar skjutande ut ur ögonen. Han hade gått för att bada i ett "public bath" men när han klätt av sig och de såg hans tatuering och då blev han utslängd. I Japan var det bara medlemmar av Yakusan (maffian) som hade tatueringar.

Vid ett tillfälle när vi bara gick och väntade på hjälp utifrån kom nån på att det var julafton och vi hade fått julklappar från sjömanskyrkan. Hastigt och lustigt ordnades en julklappsutdelning mitt i allt eländet. Owe fick en bok, *Fartyg i nöd*, eller nåt liknande var titeln. Det säger väl allt, han hade otur dessa dagar. Självt fick jag en halsduk.

En kväll blev vi hembjudna till Miyoshi-san som var Hansens andre man. Första gången i ett japanskt hem. Det bjöds på



Motomachi shopping street Kobe
Photo by Andrew Amiet "Temporarilylost.com"

Sista resan med THAI

sukiyaki, öl och sake. En mycket trevlig och oförglömlig kväll på många sätt. Om inte annat för att vi satt på golvet och åt, antingen på knä eller med benen under det låga bordet utan ryggstöd. Man fick resa sig upp med jämna mellanrum för att sträcka på benen.

Vi passerade dagligen under *Hanshin Highway*, som gick på pelare ca 10 m upp i luften, 4 - 5 ggr om dan. Den raserades 1995 den i det som kallas *the Great Hanshin Earthquake* som slog till mot Kobe. *Tur man inte fick den i huvet.*

Jag flög hem samma dag som ms Thai kom till Taiwan, 23/2. Det var väl inte utan en tår i ögat vi skiljdes på flygplatsen i Osaka. Fujiko sa att hon skulle komma och hälsa på mig i Sverige. Ja, ja tänkte jag, det är väl så man säger.



Den raserade motorvägen. Photo by Reuters

Väl hemma hade jag gjort en rundresa med ms Montevideo och jag skulle mönstra av. Vi låg i Göteborg och jag var hemma i lägenheten sista dagen när det ringde på telefonen. - Är det Tore Rüdén? Det kunde jag ju inte neka till. - Ja hej, det här är från Torslanda flygplats, det står en japanska här och frågar efter dig. Hoppsan, så inleddes den semestern

Foton på Thai är tagna av mig från liv-/ bogserbåten.

Fotot på Shionomisaki Lighthouse, från Mainichi Shimbun/Kyodo News, togs för ca 2 veckor sedan, 12/10 2019, strax innan tyfonen Hagadis brakade in över Japan.

För den intresserade finns författarens Personbiografi med flera andra nedladdningsbar under filer på Facebook Gruppen JOHNSONSEGLARNA.

