

Rio De Janeiro Maru.

Skibs type; Passager/fragt, 1940 konverteret til "U-båds tender", 1943 ændret til last og troppe transport skib. Militær betegnelse; Fra 1940, Submarine tender. Fra 1943 Naval transport vessel.

Længde: 140,5m (461 fod).

Brede: 18,9m (62 fod).

Dybgang: 7,92 m (26 fod).

Tonnage: 9626 ton.

Motor: 2 stk. Diesel motor.

Motor kraft: 1503 hk.

Max fart:

Service fart: kn.

Besætning:

150&1140pasagere .

Bygge år: 1938.

Bygge nr.: 45067.

Værft: Mitsubishi

Zosenho,

Nagasaki. Leveret: 15/05-1930

Kalde signal: JISC.

Ejer:Osaka Shosen Kaisha, Osaka.

Hjem havn: Osaka.



Rio De Janeiro Maru Blev bygget af Osaka Shosen Kaisha, der var et stort og respekteret passager rederi, fra Osaka, og grundlagt i 1884. De havde ikke mindre end 20 passager skibe, drevet af dieselmotor, samt 26 med dampmaskiner. De sejlede alle på rederiets rutenet, der stort set forbant Japan med resten af verdenen.

Rio De Janeiro Maru blev påbegyndt den 16. maj 1929, blev søsat den 19. november 1929 og afleveret den 15. maj 1930. Hun blev bygget som et kombineret fragt og passager skib, hvilket var meget typisk for den tid. Hun havde en besætning på 150 mand og kunne tage op til 1140 passagere med.

Rio De Janeiro Maru sejlede på rederiets ruter frem til udbrudet af WW II, hvor den Kejserlige marine rekvirerede skibet. Rio De Janeiro Maru blev nu ombygget til at være en U-båds tender (et skib der er et flydende lager for u-både). Hvor hun blandt andet fik monteret 2 stk. 6" (15cmm/50-cal) kanoner, en på for dækket og en på agter dækket.

Rio De Janeiro havde et søster skib, der kom til at hede Buenos Aires Maru. Buenos Aires Maru blev også rekvireret af den Kejserslige marine, men blev ombygget til hospital skib.

I hele sin tjenestetid i flåden, var Rio De Janeiro Maru beskæftiget i stillehavet og "East India" området.

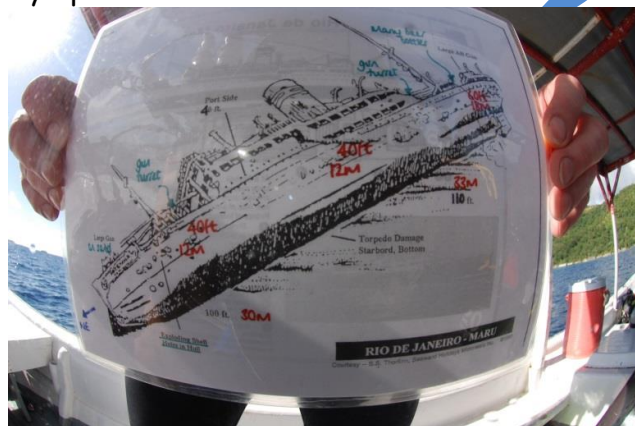
Rio De Janeiro Maru så sin del af "aktion" og blev bla. angrebet adskillige gange, men uden de voldsomme skader til følge. Hun blev dog Torpoderet en enkelt gang, som medførte et længre (ca. En måned) reparationsophold i Hong Kong.

Den 17. februar 1944 var Rio De Janeiro Maru i gang med, at losse sin last af tropper og almindeligt krigs materiel, da hun blev angrebet af de amerikanske fly, under operation "Hailstone".

Hun blev rapporteret ramt af bomber og brændende efter et af de angrebsbølger, der ramte Truk Lagoon den 17. februar 1944.

Den 18 februar 1944 opsnappede Amerikansk militær, en Japansk radio meddelelse med beskeden om, at Rio De Janeiro blev ramt kl. 1200 den 17. februar 1944, brød i brand og gik ned kl. 0030 den 18. februar 1944. I meddelelsen femgik det også, at alle hemmelige papire var blevet ødelagt af branden så, der var ingen fare for, at de ville falde i fjennens (USA) hænder.

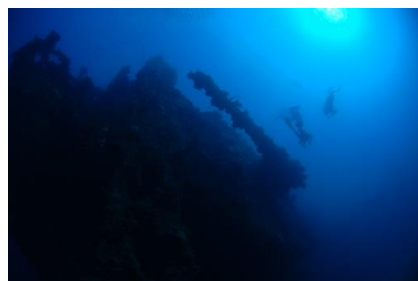
Dyk på Rio De Janeiro Maru:



Hun ligger i dag ca. 400m ud for østkysten af øen Uman. Den maksimale dybde er 36m.

Da Rio De Janeiro Maru ligger på styrbord side, møder man den bagbord side allerede på en dybde af 12 meter.

Et typisk dyk starter med, at man svømmer ned til den



bagbord propel, som ligger på små 16 meters dybde, herefter går turen rundt om agterenden, hvor man stadig kan ane det påsejtede navn neden under begroningen. Herefter går turen rundt til Poop dækket (agter dækket), hvor man lige kan hilse på den store 6" kanon.



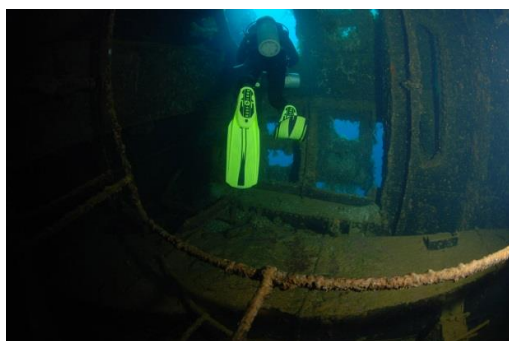
Herefter går turen til lastrum no. 4, hvor der i bunden af lastrummet er en del øl eller sake flasker, stadig i deres kasser.



Vidre går det op langs dækket, hvor lastrum 4 passerer og man kommer til appteringsdelen. Ved skorstenen, der stadig er på sin plads, svømmes ind igennem et "skylight", vupti så svømmer man ind i maskinerummet. Da vraget ligger på siden, er det forholdsvis let at komme ned i maskinerummet, da man jo bare bliver på den samme dybde hele tiden.

I maskinerummet er der meget at se på, for

alt er der stadigvæk. Alle ventiler, manometre, kontakter m.m. er på deres pladser. Man kan faktisk svømme igennem maskinen, ud i appteringen og komme ud på forkandten af appteringen ved lastrum 2. Det var der nogle på vores tur der gjorde. Da jeg havde det store kamera med, valgte jeg at vende om og svømme ud, og mødes med de andre da de kom ud på fordækket. Dette var naturligvis aftalt med guiden, under breifingen inden dykket.



Da vi alle nu igen var samlet, var der lidt tid til overs, inden vi skulle op, Den blev brugt til, at svømme lidt rundt i bagbord sidegang som ligger på 12-15m. Samt studere alle de mærkelige koraller, fisk og andre skabninger, der var på skibside.

Da trykket i dykkerflaskerne

begyndte at være lavt, var det med at komme opad.

Dykkercentret, Truk Stop Dive center, som

vi dykkede med krævede, at vi som minimum stoppede 2 min. på 9m, 3 min. på 6m. og 10 min. på 3-4,5m. hvis ikke vores computere krævede noget mere dekompression. Dette var for at undgå dykkersyge. Efter at dette var blevet indført, havde centret ikke haft nogen med dykkersyge, end ikke "dykkerlopper".



Forskibet af Rio De Janeiro Maru bliver der sjældent dykket på, da der ikke er så meget at se som på den agterste del. Men er da helt klart et dyk værd, efter min opfattelse.

På ca. 4m. dybde blev der ophængt en "deko bar", som vi så kunne bruge til at ligge ved på den lange del af deko stoppet. Dette blev dog for meget for en af gutterne, der var med på turen, og den måtte bare bruges som en gyngestol ☺.

