



Die Letzte Rundreise 1939

ADOLPH WOERMANN



Das Schiff

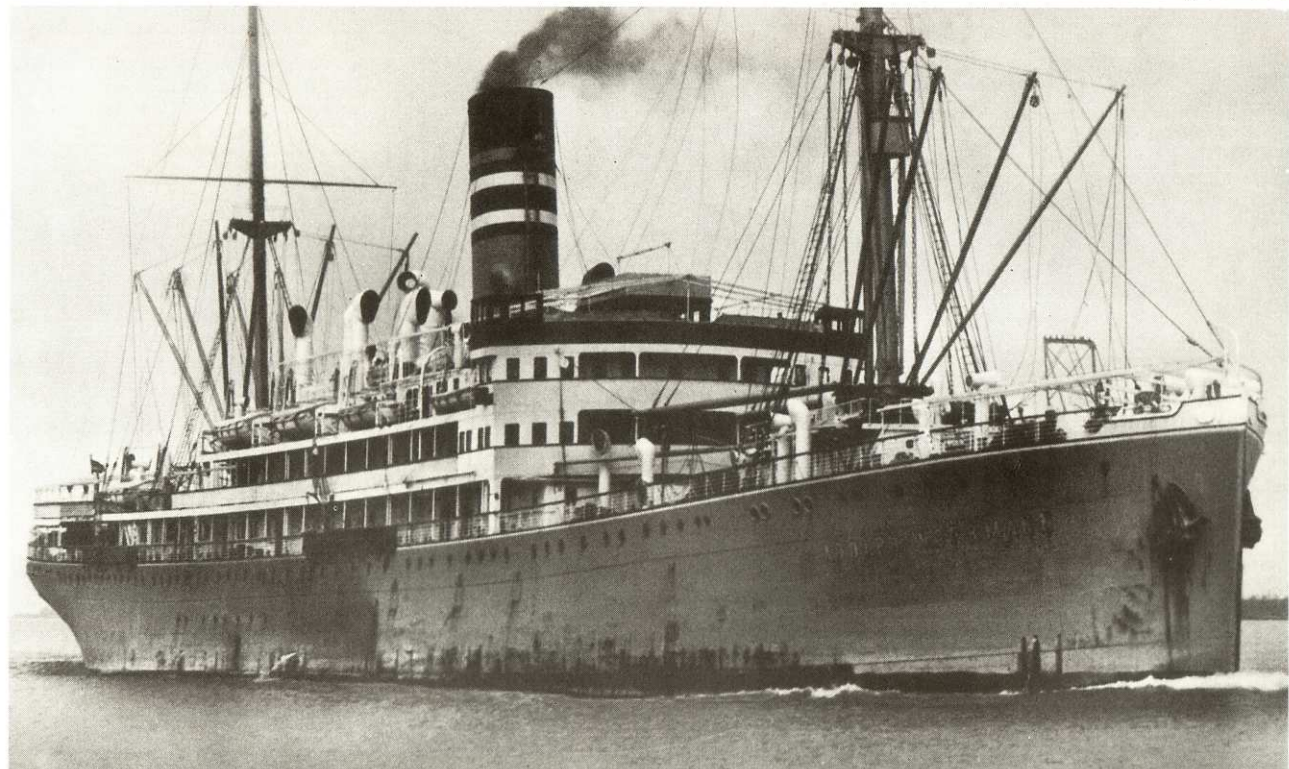
„Adolph Woermann“

ADOLPH WOERMANN Woermann-Linie AG.,
Hamburg
Bauwerft: Blohm & Voss, Hamburg /
Baunummer: 395 / 8577 BRT / 4944 NRT /
8210 tdw / 132,1 m reg. Länge / 17,8 m Breite /
1 Getriebeturbine / 3300 PS / 12 kn / 1 Schr. /
Passagiere: 100 I., 60 II., 135 III. /
Besatzung: 138

Das vierte und zugleich größte Schiff mit dem Namen ADOLPH WOERMANN lief am 15. Juni 1922 vom Stapel. Nach erfolgreicher Probefahrt am 16. November des gleichen Jahres begann am 25. Mai 1923 die Jungfernnreise in Hamburg, die das Schiff zur Westküste Afrikas führte. Auf dieser Route war die ADOLPH WOERMANN in der Regel

beschäftigt, nur gelegentlich machte sie auch Reisen zu Häfen Ostafrikas. Der Umstellung des Schiffes auf Ölfeuerung im Jahre 1928 folgte 1934 die Zusammenlegung der II. und III. Klasse zur Touristenklasse. Von Lobito kommend, nahm die ADOLPH WOERMANN am 16. November 1939 Kurs auf Südamerika. Der Versuch des Schiffes, einen neutralen Hafen zu erreichen, gelang dem Afrika-Liner nicht. Nachdem der britische Kreuzer NEPTUNE die ADOLPH WOERMANN in der Nähe der Insel Ascension im Atlantik am 22. November 1939 stellte, wurde auf dem deutschen Schiff der Befehl zur Selbstversenkung erteilt. Die Passagiere und Besatzungsmitglieder des sinkenden Schiffes übernahm der britische Kreuzer.

Foto: Sammlung C. Rothe





Die Letzte Rundreise 1939



F A H R P L A N

Die Hinreise

Ausgehend	an	ab
Hamburg	→	20. Juni
Antwerpen	22. Juni	24. Juni
Southampton	25. Juni	25. Juni
Lissabon	28. Juni	29. Juni
Ceuta	30. Juni	30. Juni
Malaga	1. Juli	1. Juli
Palma de Mallorca ...	3. Juli	3. Juli
Genua	5. Juli	5. Juli
Port Said	10. Juli	10. Juli
Suez	11. Juli	11. Juli
Port Sudan	14. Juli	14. Juli
Aden	17. Juli	17. Juli
Mombasa	23. Juli	25. Juli
Tanga	25. Juli	26. Juli
Sansibar	26. Juli	27. Juli
Daressalam	28. Juli	29. Juli
Porto Amelia	31. Juli	31. Juli
Mozambique	1. Aug.	2. Aug.
Beira	4. Aug.	—



Die Letzte Rundreise 1939

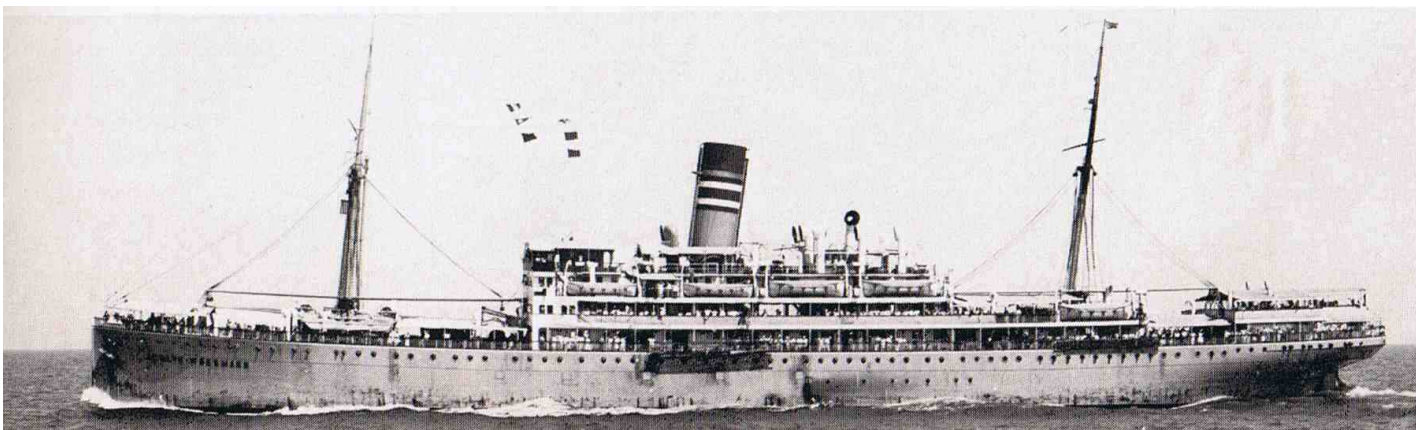


***Die letzte Reise des Dampfers
„Adolph Woermann“ mit
Kapitän Otto Burfeind***

***Die Ausreise begann am 20.
Juni 1939***

***Sie stand unter keinem guten
Stern:***

***Das Schiff verlor einen Anker,
lief aus dem Ruder und lag
quer vor Blankenese.***





Die Letzte Rundreise 1939



Frl. Josephine Hoppen

Herr Gustav Horstmann

Herr Erich Jacobi

Herr Eugen Jürg

Herr Georg Kliez

Herr Korvettenkapitän a. D.

Waldemar Külle

Frau Waldemar Külle

Herr Dr. Otto Kühne

Herr John Kühne

Frl. Maria Küppers

Herr Dr. Heinz Kunkler

Frau Martha Lang

Herr Kurt Lembke

Frl. Margarete Lerch

Herr Fritz Löscher

Herr Max Lüderitz

Frau Max Lüderitz

Herr Werner Menzel

Herr Oscar Mitscherling

Frau Oscar Mitscherling

Herr Rudolf Möller

Herr Pfarrer Josef Nickel

Herr Poggendorf

Frau Poggendorf

Se. Königliche Hoheit

Wilhelm-Karl Prinz von Preußen

Frau Olga Reingruber

Herr Paul Schulze

Frau Paul Schulze

Frl. Erna Sohn

Frl. Marianne Voigt

**Burfeind machte sich Notizen
zu den Passagieren und wer an
seinen Tisch gebeten werden
sollte.**



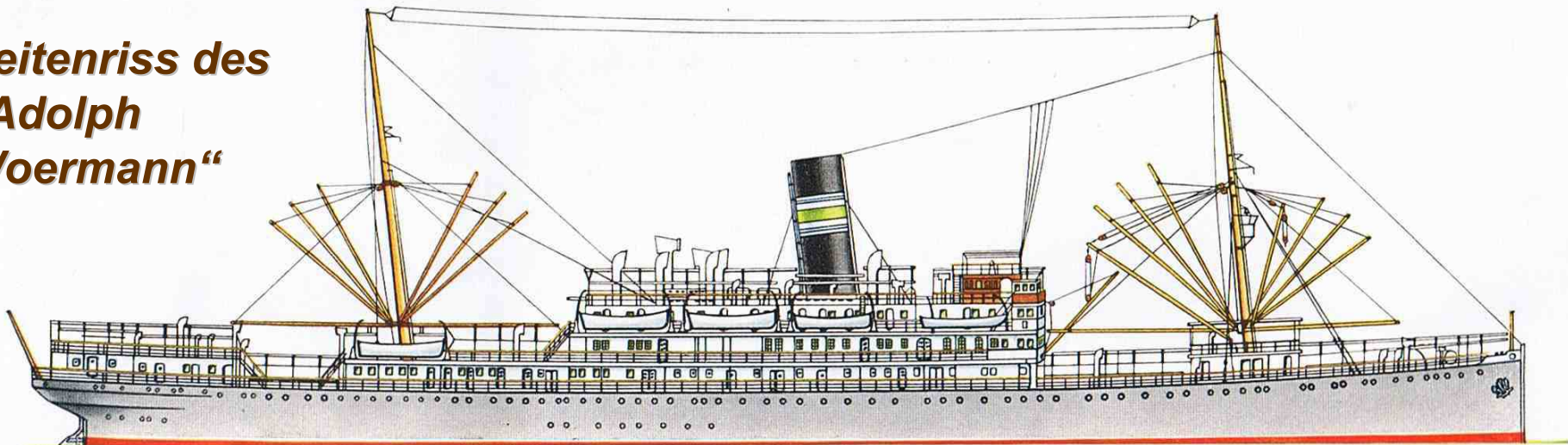
Die Letzte Rundreise 1939



***Ein Nachbau der
Brücke steht im
Deutschen Museum in
München***



***Seitenriss des
„Adolph
Woermann“***



P.-D. „ADOLPH WOERMANN“

Baujahr 1922, 8576 Brutto-Register-Tonnen, Länge 131,80 m, Breite 17,68 m,



Die Letzte Rundreise 1939



Im Hamburger Hafen

Ausreise auf der Elbe





Die Letzte Rundreise 1939



In südlichen Gewässern – über die Toppen geflaggt

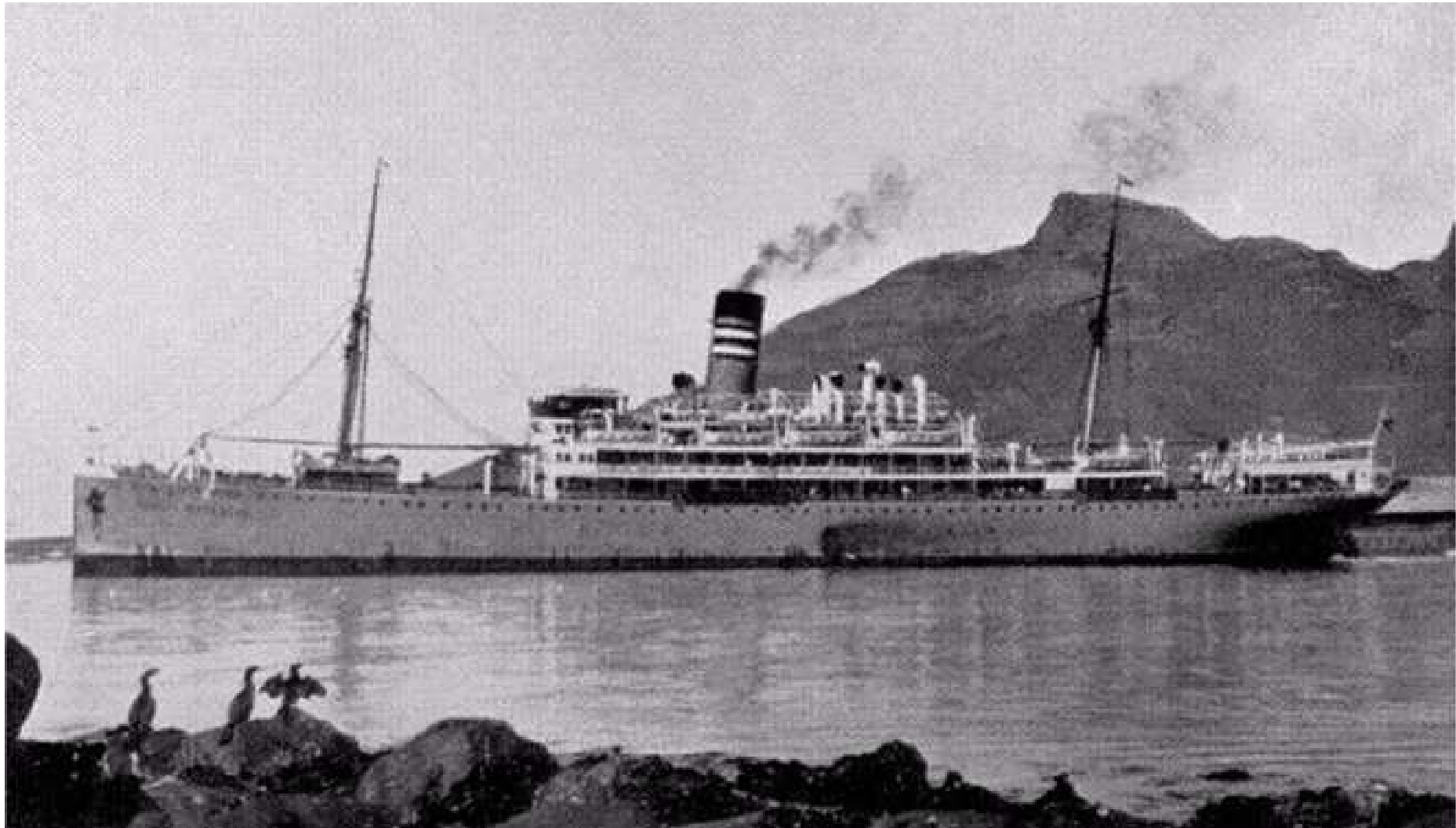




Die Letzte Rundreise 1939



Am Kap der guten Hoffnung





Die Letzte Rundreise 1939



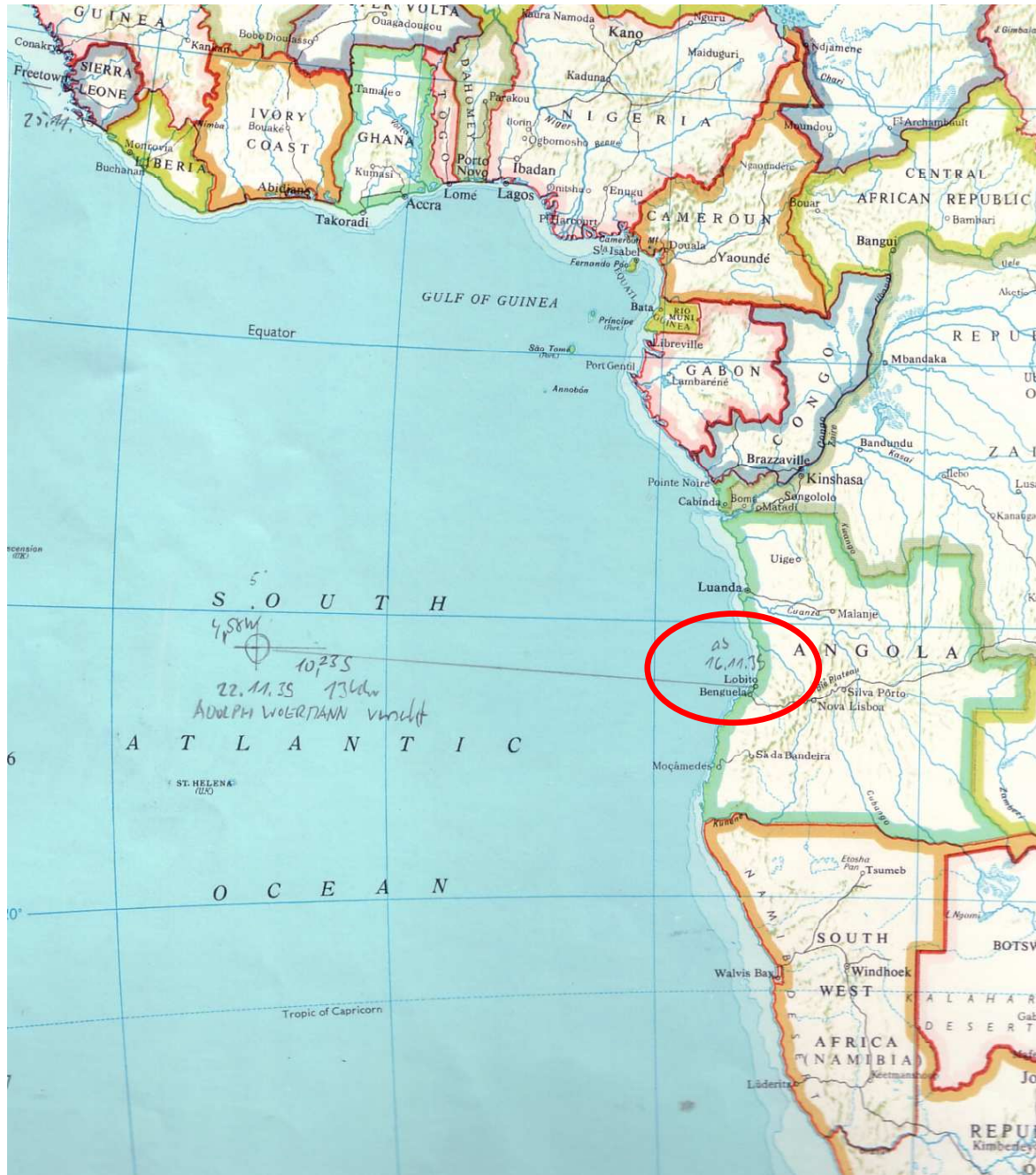
Der 2. Weltkrieg bricht aus.

Die Rückreise endet in Lobito

Heimkehrend	an	ab
Beira	■—————▶	7. Aug.
Lourenço Marques . . .	9. Aug.	11. Aug.
Durban	12. Aug.	14. Aug.
East London	15. Aug.	15. Aug.
Port Elizabeth	16. Aug.	16. Aug.
Kapstadt	18. Aug.	19. Aug.
Lüderitzbucht	21. Aug.	21. Aug.
Walfischbai	23. Aug.	23. Aug.
→ Lobito	26. Aug.	26. Aug.
Las Palmas	7. Sept.	7. Sept.
Southampton	13. Sept.	13. Sept.
Antwerpen oder Rotterdam	14. Sept.	15. Sept.
Hamburg	17. Sept.	—



Die Letzte Rundreise 1939



Der Krieg bricht aus

**Die Reise endet in
Lobito / Angola**



Die Letzte Rundreise 1939



<http://move.to/angola>

Foto de Isabel Frasão



***Der Hafen
von Lobito
in heutiger
Zeit***



Die Letzte Rundreise 1939



***Lobito aus der
Sicht eines
Satelliten***



Die Letzte Rundreise 1939



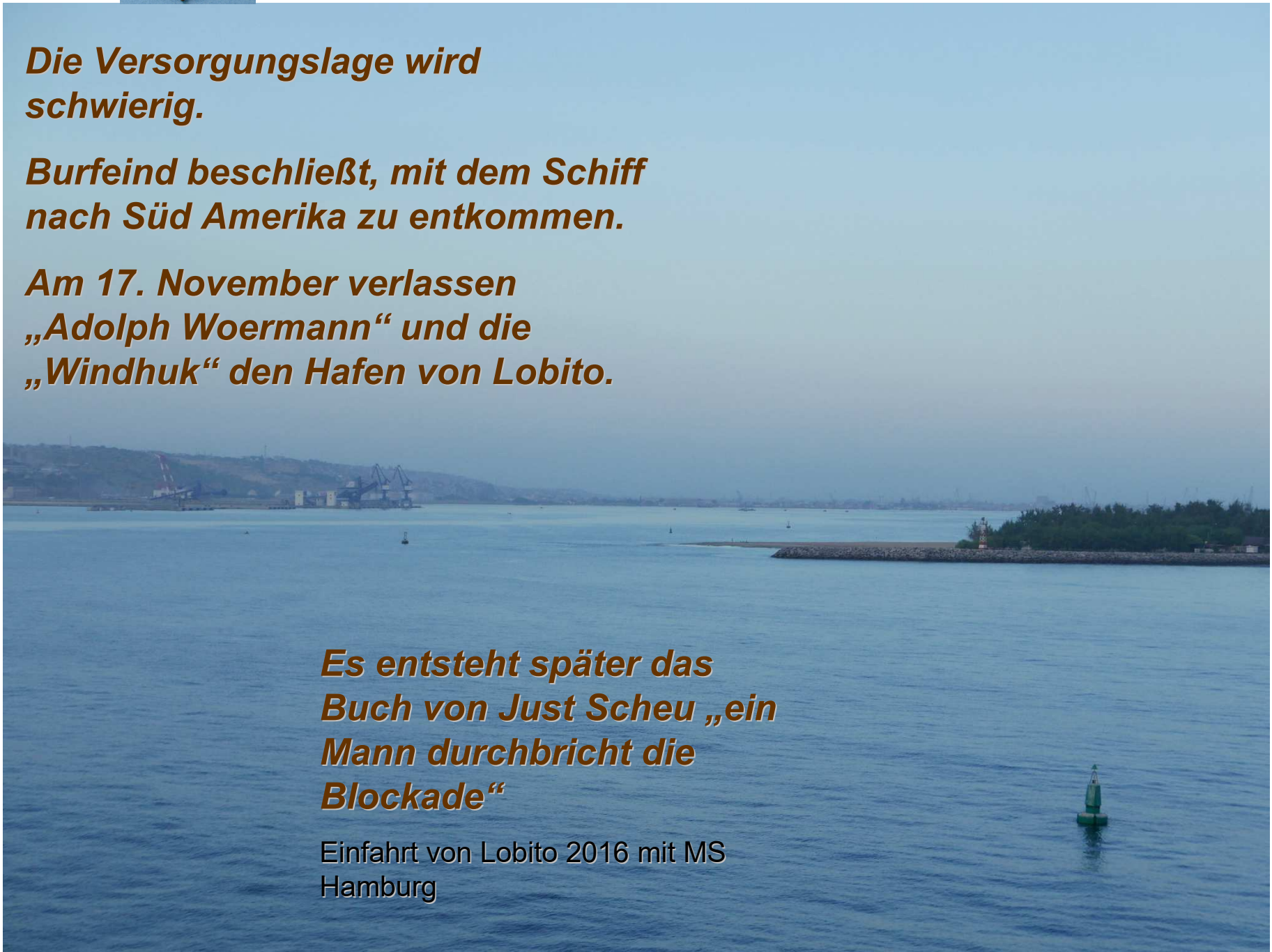
Die Versorgungslage wird schwierig.

Burfeind beschließt, mit dem Schiff nach Süd Amerika zu entkommen.

Am 17. November verlassen „Adolph Woermann“ und die „Windhuk“ den Hafen von Lobito.

Es entsteht später das Buch von Just Scheu „ein Mann durchbricht die Blockade“

Einfahrt von Lobito 2016 mit MS
Hamburg

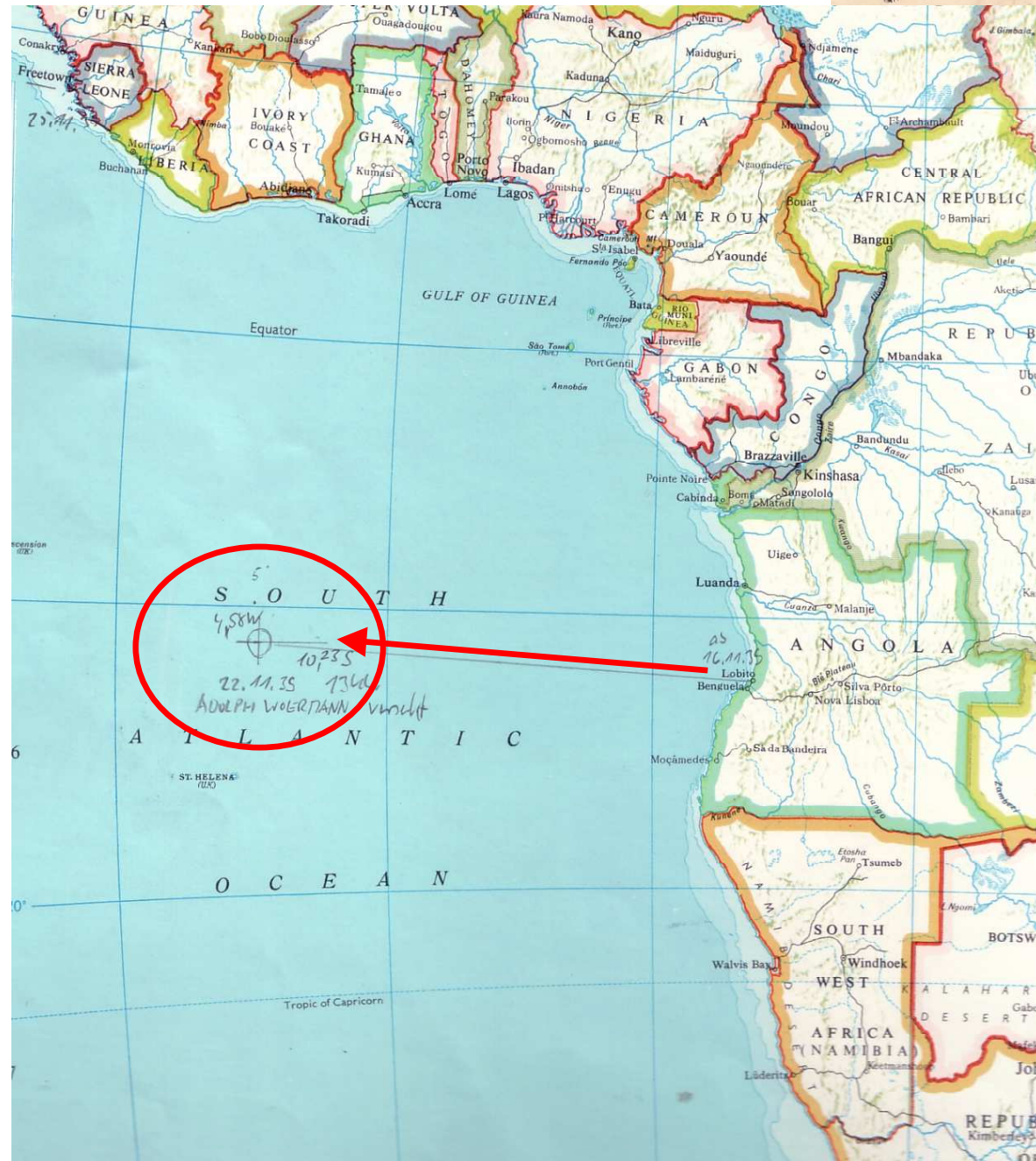




Die Letzte Rundreise 1939



Der Fluchtversuch nach Süd Amerika endete mit der Selbstversenkung des „Adolph Woermann“ in der Nähe von Ascension.

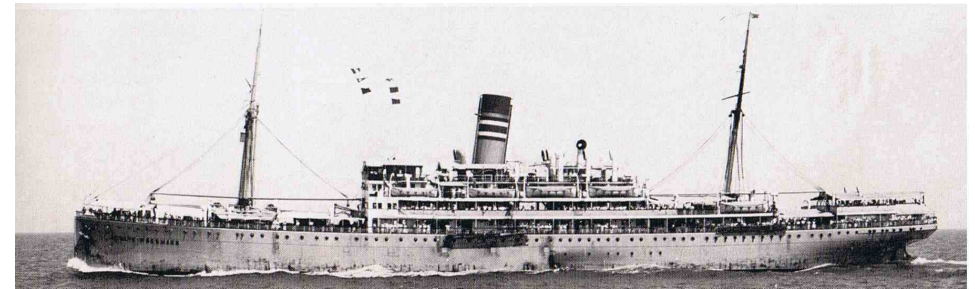




Die Letzte Rundreise 1939

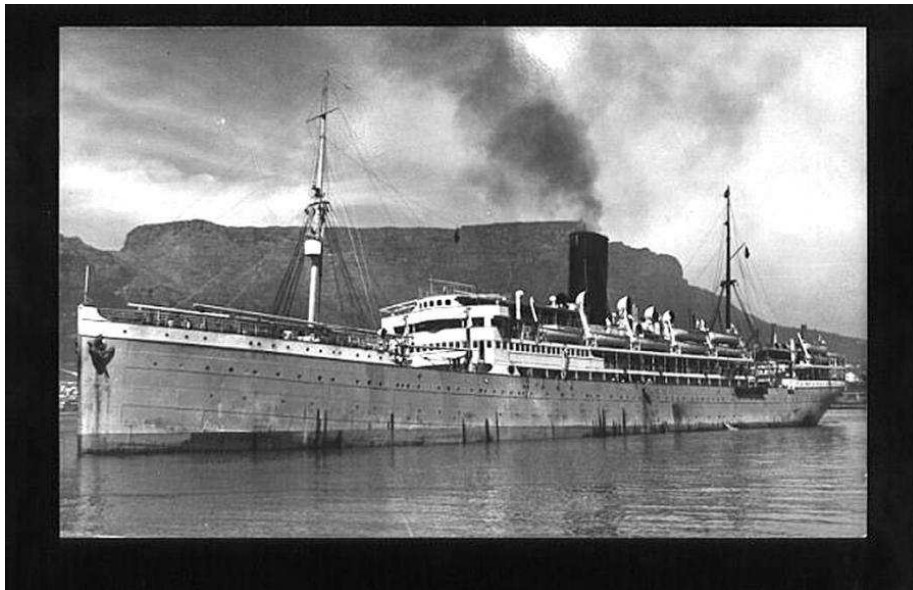


***Getarnt als
portugiesische
„Nyassa“ versucht
Burfeind den englischen
Verfolgern zu
entkommen***



***Da der Brennstoff Öl knapp ist,
werden nachts – wegen der
starken Rauchentwicklung – die
Kessel mit Kopra aus der Ladung
befeuert.***

***(dies war möglich, da die Kessel
ursprünglich für Kohlefeuerung
bestimmt waren, 1928 aber auf
Ölfeuerung umgebaut worden
waren)***





Die Letzte Rundreise 1939



***..zu spät! der englische Kreuzer „HMS Neptune“
erreicht die „Adolph Woermann“.***

***Burfeind läßt alle in die Boote gehen und versenkt
sein Schiff.***



Die Letzte Rundreise 1939



22 Nov, 1939

The German passenger ship **Adolph Woermann** (8577 GRT) is intercepted in the South Atlantic about 530 nautical miles east-south-east of Ascension in position 10°39S, 05°44W by the British light cruiser HMS Neptune (Capt. J.A.V. Morse, DSO, RN). However before the German ship can be captured she is scuttled by her own crew.

***..zu spät! der englische Kreuzer „HMS Neptune“
erreicht die „Adolph Woermann“.***

***Burfeind läßt alle in die Boote gehen und versenkt
sein Schiff.***



Die Letzte Rundreise 1939



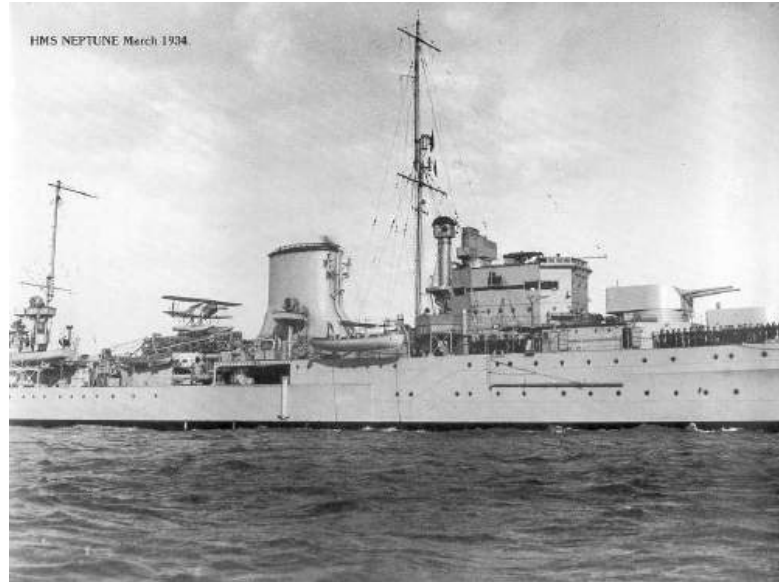
www.graptolite.net/Facta_Nautica

Kapt. Burfeind läßt alle in die Boote gehen. Die Flutventile werden geöffnet.

Dieses Bild wurde 2012 im Internet gefunden; es wurde von Bord der SS Weimarana aufgenommen.



Die Letzte Rundreise 1939



Das Schicksal der HMS Neptune: Untergang im Minenfeld bei Tripoli - nur 1 Mann überlebt!

HMS Neptune, commanded by Captain Rory O'Connor, was leading 'Force K', a Cruiser raiding squadron. Their task was to destroy German and Italian convoys carrying troops and supplies to Libya, in support of Rommel's army in North Africa. On the afternoon of December 18th the squadron was despatched from Malta to intercept an important enemy convoy bound for Tripoli. The three cruisers of 'Force K', the Neptune, Aurora and Penelope, supported by the destroyers Kandahar, Lance, Lively and Havock, were steaming south, in single line ahead on a dark, stormy night when at 0106 am, the Neptune struck a mine. The Aurora her next astern, hauled out to starboard but only a minute later she too exploded a mine; two minutes later an explosion buffeted Penelope's port side abreast the bridge. The Neptune going full astern hit another mine, which wrecked her steering gear and propellers and brought her to a standstill. The cruiser force had run into a minefield in a depth of water and at a distance from land which made it utterly unexpected.



Die Letzte Rundreise 1939



Der Kreuzer nahm uns auf. Es ging alles ganz glatt. Meine jüngste Schwester wurde, mit dem Kopf nach unten, in einem Flechkorb hochgehievt; als wir an Deck kamen, aß sie auf dem Arm eines jungen Offiziers Schokolade. »A charming young lady! Here you are, madam!«, lachte der und übergab Anne der erschütterten Mutter. Wir standen auf dem Achterdeck zusammen, unser Schiff sank nicht schnell genug, die Briten schossen es in Brand, es sackte dann schnell weg, zuletzt, tatsächlich, sieh mal an, die schönen südafrikanischen Orangen im grünen Atlantik! Die englischen Besatzungen riefen sich ein Hiphipphurra zu, wir brachten ein dreifaches Sieg-Heil auf Führer und Vaterland aus. Dann wurden wir unter Deck abgeführt. Nur die Frauen und Kinder wohnten in den Kajüten des Kommandanten und der britischen Offiziere, die sofort auszogen und mit den Mannschaften in Hängematten schliefen. Binnen einer halben Stunde war ein Brief des Kommandanten bei uns, der es außerordentlich bedauerte, uns nicht besser unterbringen zu können; aber wir sahen es wohl selbst – wir sahen es –, seine eigenen Leute hätten es auch nicht besser. Jawohl. Die Royal Navy.

**Wackwitz erinnert sich im
Buch**

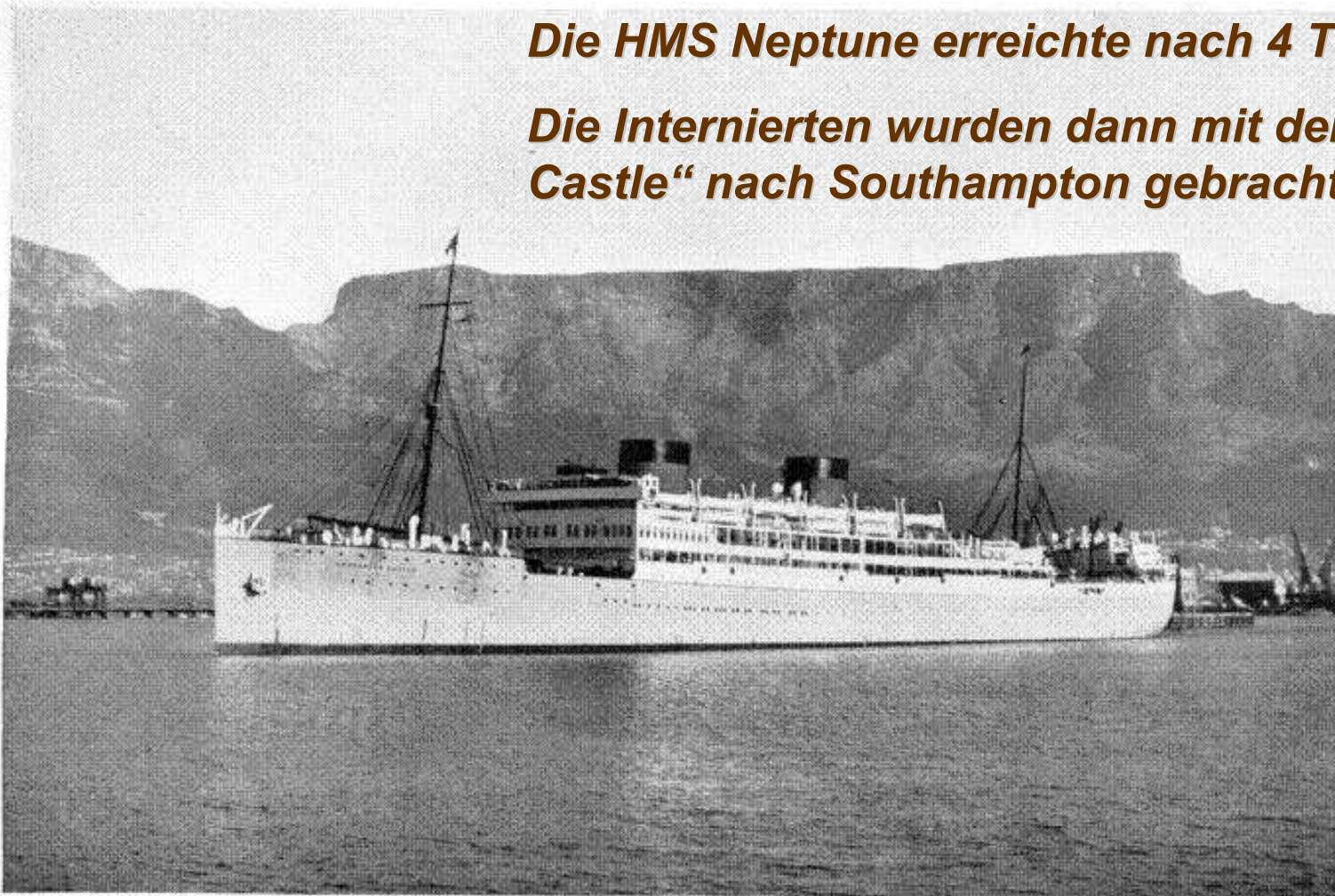
„Ein unsichtbares Land“



Die Letzte Rundreise 1939



***Die HMS Neptune erreichte nach 4 Tagen Freetown.
Die Internierten wurden dann mit der „SS Carnarvon
Castle“ nach Southampton gebracht.***



THE FIRST MOTORSHIP IN THE SOUTH AFRICAN MAIL SERVICE
CARNARVON CASTLE, 1926



Die Letzte Rundreise 1939



Wie unser „Adolph Woermann“ versenkt wurde ...

Von Schwester Erika

Bei Ausbruch des Krieges lag „Adolph Woermann“, auf dem ich als Schiffsschwester war, in Lobito (Angola, portugiesische Kolonie), mit uns die „Windhut“, „Wagege“, „Wameru“ und „Adolf Voennhardt“.

Die Zeit in Lobito war sehr schwer. Ausgesprochen tropisches Klima, die Ernährungsfrage schwer, unsere Vorräte mussten eingeteilt werden, da man nicht wissen konnte, wie lange wir damit auskommen mussten. Von Land konnte verhältnismäßig wenig bezogen werden, da Angola eine arme Kolonie ist und wir zudem mit unseren Devisen sparen mussten. An Brennstoff fehlte es — sämtliche Ölfässer sind in englischen Händen —, wir hatten nur stundenweise Wasser und Licht.

Wir lagen draußen im Strom vor Anker, und von den etwa 600 Menschen durften täglich nur 30 an Land, und dann nur nach einer vom portugiesischen Hafenkapitän bestimmten Richtung. Trotzdem bedeutete das Leben dort ein jämmerliches Dasein, was nur der eimerförmigen Kanne, der es einmal selbst durchgemacht hat. Eine geradezu glückselige Stimmung herrschte an Bord, als wir eines Abends heimlich und völlig abgedunkelt Lobito verließen. Wir fuhren querüß heraus, weil wir ja auch am Kai lagen — zwecks Untersuchung auf Munition —, hinterher die „Windhut“, die bei bedeutend größerer Geschwindigkeit uns bald überholt hatte. Dieses plötzliche Aufbrechen, von dem nur wenige auch an eine Abnung hatten, äßte es noch viel zu sagen.

Wir wollten nun nach Südamerika und dort versuchen, Öl zu bekommen. Mit unserem Vorrat wären wir eben bis Pernambuco gekommen; um denselben zu streifen, verbrannten wir Kerosin, die wir als Ladung an Bord hatten.

Morgens um 5 Uhr fingen wir den Funkverkehr vom englischen Konsul aus Lobito an die englischen und französischen Kreuzerstationen Walvischbucht und Pointe Noire auf, daß „Adolph Woermann“ und „Windhut“ ausgefahren seien.

Fünf Tage waren wir unterwegs und fühlten uns, trotzdem wir wußten, daß man uns suchen und verfolgen würde, schon ziemlich sicher. Wir fuhren zur Tarnung unter portugiesischer Flagge und alles war auf portugiesisch zurechtgemacht. Am 21. November klappten wir einen englischen Handelsdampfer, einen bedeutend größeren und schnelleren als „Adolph Woermann“. Er hatte uns sehr bald eingeholt, und wir mußten feststellen, daß er auch bewaffnet war. Für uns konnte es jetzt nur eine Rettung durch Täuschung geben. Sofort begann die Flaggensprache über das Heben und Wehen und es gelang, ihn scheinbar wirklich irreführen, so daß ein Teil der Mitfahrer schon glaubte, die Gefahr sei überwunden. Der Engländer wünschte uns gute Reise und dampfte gegenwärtiger Richtung ab.

Nach einer Stunde etwa sahen wir ihn schon wieder auftauchen. Er hatte sich inzwischen erkundigt, wann die „Masse“, als die wir uns ausgaben, abgefahren sei und wohin und hatte erfahren, daß sie den Tag vor uns von Lobito abfuhr mit Kurs nach Norden, während wir Kurs nach Westen und nachher nach Süden hatten. Dieses Wissen war also wieder da, fuhr mit uns parallel, legte sich vor uns, machte einen weiten Bogen um uns, wie beim Katz- und Mausspiel, wenn die Mause ihres Sieges schon ganz sicher ist. Und wir spielten weiter die harmlosen, unbefürchteten Reisenden, die es sehr interessant finden, daß man sich so eingehend mit ihnen beschäftigt. Heimlich wurde alles zum Verlassen des Dampfers gerichtet. Der Kapitän hatte die Passagiere am Morgen nach der Ausfahrt auf etwaige Verfehlungen vorbereitet. Wir wußten also alle, daß der Dampfer nicht in Feindeshände fallen dürfe und wir uns nur das Allernotwendigste in die Boote mitnehmen konnten. Es wurde uns auch gesagt, daß die „Waimarana“ uns weder kapern noch beschießen dürfe, nur wenn ein Kriegsschiff käme, wäre es aus mit uns. Einen Tag und eine ganze Nacht

währte dieses erste Spiel; wir hatten immer noch auf die Nacht gehofft, daß wir in Dunkelheit oder Nebel vielleicht doch noch ausrücken könnten. Aber morgens um 7.30 Uhr kam der herbeigerufene englische Kreuzer in Sicht. Sofort ging die Schiffsglocke: „Alles klar an die Boote.“

Das Rettungsmanöver hätte nicht besser klappen können. Auch als wir in den Boeten saßen und nicht wußten, wie lange und ob wir vom Feind aufgenommen wurden, war unsere ganze Sorge, daß nur die Engländer den „Adolph“ nicht bekommen. Wir waren also schon alle in den Boeten. Der Kapitän ging als letzter auf der einen Seite von Bord, mit der Gewissheit, daß der Dampfer auch für die Engländer verloren sei. Der Kreuzer legte sich auf die andere Seite längs der „Adolph“. Das Präsenzkommando kam an Bord, mußte aber feststellen, daß wirklich nichts mehr zu machen war. Ein englischer Ingenieur hat sich dabei den Arm gebrochen.

Wir ruderten nun zur „Waimarana“ und lagen längere Zeit längs der mit unseren Boeten. Leider wurden wir nicht von ihr aufgenommen, sondern mußten nach dem Kreuzer rudern.

Die See war bewegt, hinzu kamen die Wellen von den großen Dampfern, es war eine gräßliche und nicht ungefährliche Schaukel, und das Bild werde ich in meinem Leben nie vergessen: Tiefblaue See, zwischendurch allerdings leichte Regenschauer, der untergehende „Adolph“, die imferante „Waimarana“ — der Dampfer, der uns beschattet hatte —, gewaltig wirkte der Kreuzer „Meriton“, und wir armen Haischel in unseren schaukelnden Rüstschalen im bitteren Kampf mit den Wellen um das bis dahin armförmige Leben.

Wahnsinnig schwer war das Überdauern. Der Kreuzer hatte das Kalte nicht heruntergelassen, wir mußten alle, auch die kranken Frauen, die Jakobsleiter hinaufklettern. Für die Kinder wurde ein Korb heruntergelassen, jedenfalls war das alles sehr schwer und gefährlich, und die Engländer saßen uns kaum zur Hilfe, aus Wut sicher, weil wir unser Schiff selbst versenkt hatten. Nachher waren sie aber alle sehr nett, und man hätte sich wohl fühlen können, hätte man sich nicht immer wieder gesagt, daß es ja unsere Feinde sind.

Es war oft geradezu rührend, wie sie selbst auf alles verzichteten, damit wir Frauen es wenigstens einigermaßen bequem hätten. Allerdings hatte man unseren Kapitän 24 Stunden in Arrest gesteckt; man gab an, er hätte versucht, die „Waimarana“ in der Nacht zu rammen, was natürlich vollkommen aus der Luft gegriffen war. Sie suchten eben ein Opfer für ihre Wut.

Wir hatten keine Abnung, was mit uns weiter geschehen sollte. Eines Nachmittags war ein Laufen und Halten unter der Befehlsgabe des Kreuzers; wir Frauen mußten schließlich von Deck gehen. Die Männer durften sich nur stundenweise an Deck bewegen — wir hörten und teils konnten wir auch von unserem Aufenthaltsraum beobachten, daß Flugzeuge vom Kreuzer hochstiegen. Uns befahl große Sorge, daß die „Windhut“ oder ein anderer deutscher Dampfer in der Gegend sein könnte. Gert sei, Dank konnte anscheinend nichts aufgespürt werden.

Nach vier Tagen landeten wir in Freetown. Dort kamen wir auf einen Hilfskreuzer mit uns 20 Afrikaner aus einem Internierungslager in Freetown. Man war auch hier sehr erdentlich zu uns, vielleicht übertrieben ängstlich in bezug auf Bewegungs-freiheit, was wiederum etwas seine Berechtigung hatte, wenn man bedenkt, daß nun nahezu 200 Deutsche zusammen waren, fast alles Menschen, die schon etwas gewagt hatten, während die Besatzung des Hilfskreuzers mehr aus Reserve bestand.

Die Fahrt ging im Geleitzug bis Plymouth. Dort mußten wir Frauen uns von den Männern trennen. Wir kamen uns wie Verräter vor, dankten wir doch ihrer Tatkraft und ihrem selbstlosen

Immer Galt

Schwester Erika berichtet über die Ereignisse 1940

Einsatz, daß wir soweit durch alles Schwere hindurchgekommen waren.

Wir kamen in derselben Nacht noch nach London und wurden in der früheren Österreichischen Gesandtschaft untergebracht. Der Schweizer Konsul bemühte sich sehr um uns. Wir waren in jeder Hinsicht gut versorgt. Nach fünf Tagen etwa ging es nach Helgoland, das war der Sammelplatz für alle internierten Frauen, die ausgetauscht werden sollten. Mit einem belgischen Dampfer, der „Prinzessin Josephine Analette“, kamen wir nach

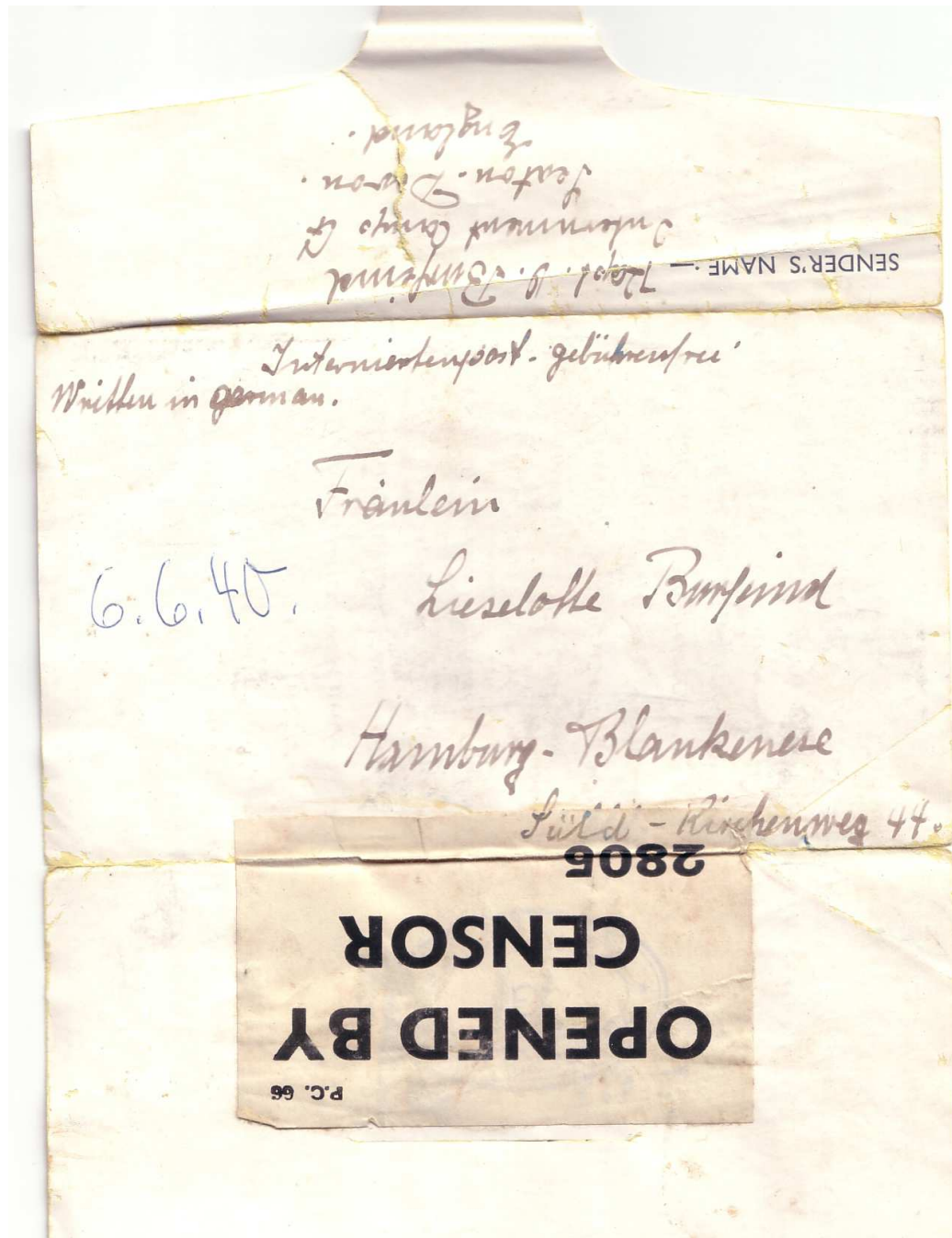
Ostende; noch in Helgoland wurden uns sofort Schwimmwesten ausgehändigt. Außer uns waren belgische Seeleute an Bord, deren Dampfer den Tag vorher auf eine Mine gelaufen war.

Wie „Woermann-Leute“, wie man uns schließlich nannte, die schon allerlei Gefahren hinter sich hatten, waren ziemlich gelassen, doch für andere Frauen bedeutete diese Fahrt eine Angstpartie. Seekrankheit war daher für viele eine gute Ablenkung.

Von Ostende ging die Reise weiter über Brüssel, Aachen, Düsseldorf nach Hamburg.



Die Letzte Rundreise 1939

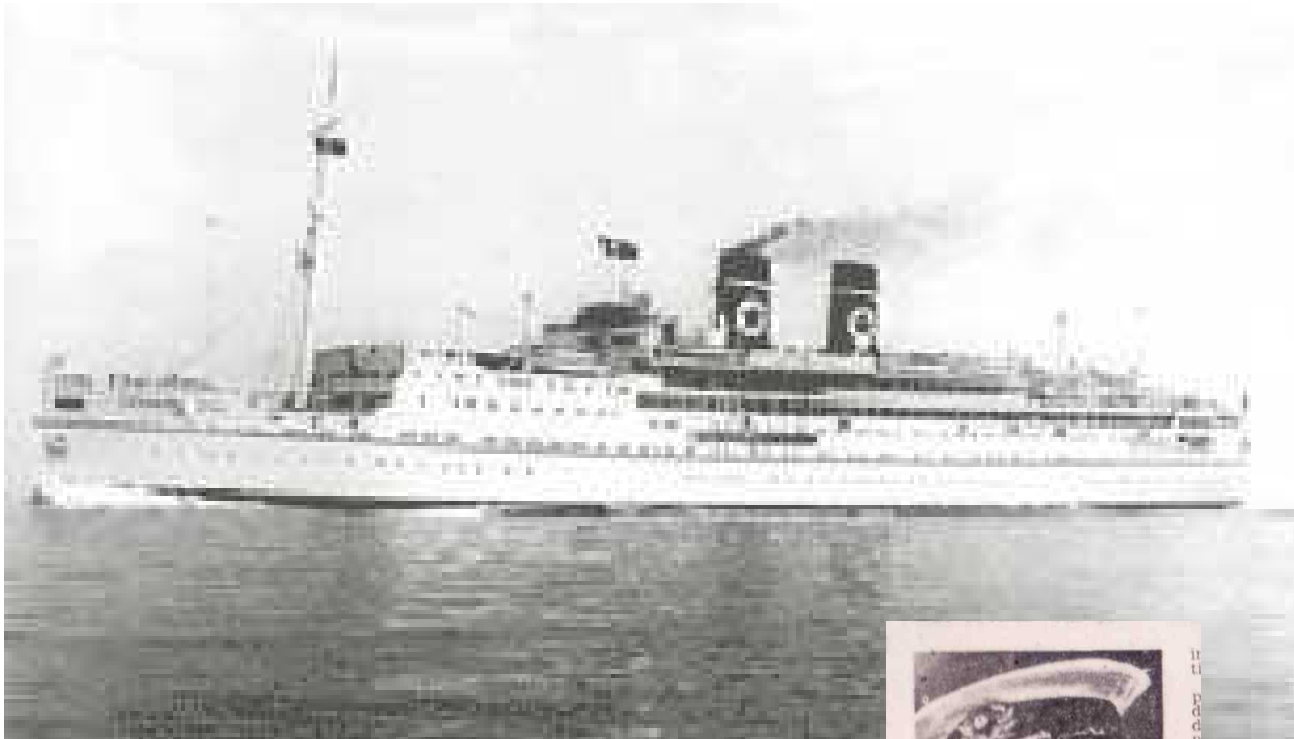


**Wehrfähige Männer
werden in Seaton /
Devon interniert, Frauen
und Kinder werden nach
Deutschland
zurückgeschickt.**

**Es gibt zensierte Briefe
aus dem
Internierungslager an
die Familie**



Die Letzte Rundreise 1939



1940 wächst die Gefahr einer Invasion in England.

Die Internierungslager sollen aufgelöst werden und alle Internierten nach Kanada und Australien verschifft werden.

Die „Arandora Star“ soll nach Kanada fahren.

Kapitän Moulton protestiert vergeblich gegen Behinderungen des Zugangs zu den Rettungsmitteln durch das Militär.





Die Letzte Rundreise 1939



Die „Arandora Star“ war als Kreuzfahrtschiff unter Kapitän Moulton auch in Hamburg ein gern gesehener Gast.





Die Letzte Rundreise 1939



Der Untergang der „Arandora Star“ aus Sicht von U47

Der Rückmarsch wird angetreten, mit einem unklaren Torpedo an Bord.

Ich lasse mir den Mechanikermat kommen. „Versuchen Sie nochmal alles, was Sie können, um den Ual zur Käson zu bringen“, sage ich. Er geht.

2. 7. 1940

Am nächsten Morgen meldet er den Ual klar.

Es ist ein ruhiger, klarer Sommermorgen. Wir fahren in Küstennähe, die See ist unbewegt. Da meldet der Ausguck: „Steuerbord voraus ein Dampfer!“ Ein riesiger Kasten mit zwei Schornsteinen, der da aus der Sonne heraus in wilden Zickzackbewegungen auf uns zu jagt. Seine Farbe ist gegen das Licht nicht zu erkennen, aber an



Der Untergang der „Arandora Star“ aus Sicht von U47

Die Letzte Rundreise 1939



der Silhouette merke ich, daß wir ein Schiff der „Drmonde“-Klasse vor uns haben. „Drmonde“-Klasse — das bedeutet über fünfzehntausend Tonnen. (*Arandora Star, 14634 tons*)

„Kameraden“, sage ich und merke selber, wie mir die Erregung die Kehle zuschnürt, „drückt den Daumen! Ob wir das schaffen bei den unsicheren Unterlagen?“

Dann das Kommando: „Rohr los!“

SS 20 N

10.33 W

Warten . . . warten . . . warten . . .

Dualvoll langsam tropfen die Sekunden. Das Schiff ist weit weg.

Zu weit weg wahrscheinlich, denke ich.

Da springt drüben, gerade mittschiffs, eine Wassersäule hoch, schießt weit über die Masten hinaus, und gleich darauf hören wir in unserem Boot das Zischen und Krachen der Detonation.

6.15 a.m.

Der riesige Kasten wälzt sich schwerfällig nach Steuerbord hinüber. In aller Hast werden Boote ausgelegt. Viele Boote. Dazwischen schwimmen Hunderte von Köpfen im Wasser. Es ist nicht möglich, ihnen zu helfen. Die Küste ist zu nah, und das Schiff schwimmt auch noch. Auf seinem Vorderdeck sind deutlich die Kanonen zu erkennen. Unter Wasser laufen wir ab. Und als wir ein paar Minuten später wieder auftauchen, schwimmen nur noch die Rettungsboote auf der morgentillen See.

104 1.673 a.m. Nord 805 Tons; gesunken

Ich gehe hinunter in meinen Verschlag, um die Eintragung ins Kriegstagebuch zu machen. Vor dem Rugelschott der Zentrale stehe ich einen Augenblick. Ein Schild hängt da, es trägt in großen Buchstaben die Aufschrift:

7.40 a.m.

66 587 Tonnen.

Auswendig lernen.



Die Letzte Rundreise 1939



U47 trifft auf der Heimreise um Irland auf einen großen bewaffneten Dampfer und verschießt den letzten Torpedo.





Die Letzte Rundreise 1939



DISCIPLINE

BUT many of the prisoners of war, as distinct from the internees, proved invaluable. One such was Captain Burfeind, master of the Adolph Woermann, who marched a group of men—for the most part highly experienced seamen and confirmed Nazis—in column of two on to the boatdeck, and lowered several lifeboats in perfect order.

Nazis or not, their behaviour was all that one could have wished for at this moment of crisis.

Especially was this true of Captain Burfeind himself. When he had seen as many men as possible, regardless of race, into the lifeboats for which he had assumed temporary responsibility, he denied himself a place in any of these, stepped back and went down with the Arandora Star.

***Kapitän Burfeind
marschiert mit seiner
Mannschaft an Deck und
bringt mehrere
Rettungsboote heil zu
Wasser.***

***Hierdurch können viele
Menschen gerettet
werden.***

***Die englische Presse
würdigt dieses Verhalten.***



Die Letzte Rundreise 1939



Die Meldung verdeckt (oder sollte sie verdecken?) die Ereignisse in Oran, wo die englische Flotte die französische Flotte vernichtet.

Es gibt sehr viele Verluste unter den überraschten Franzosen.





Die Letzte Rundreise 1939



Kaptän Moulton und Burfeind gehen mit der „Arandora Star“ unter.

Wikipedia:

The modified cruise ship carried fourteen lifeboats, of which one was immediately destroyed upon torpedo impact. Another could not be lowered off its winches, and two were damaged during their launch and thus useless. At least four of the remaining lifeboats were launched with a very small number of survivors. One other lifeboat was swamped and sank shortly after the sinking. Captain Otto Burfeind, who had become an internee after the sinking of his ship, the SS Adolph Woermann, stayed aboard the Arandora Star organizing the ship's evacuation until he was lost when it finally sank.





Die Letzte Rundreise 1939



Kaptiän Moulton und Burfeind gehen mit der „Arandora Star“ unter.

Moulton erhält posthum die „Lloyds Medal for Bravery at Sea“, Kapitän Burfeind wird gleichfalls erwähnt und geehrt.



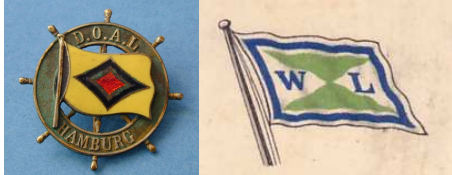


Die Letzte Rundreise 1939



**Die Lage des
Wracks der
Arandora Star**





Archdiocese of Glasgow Italian Cloister Garden Appeal

Patron: Archbishop Mario Conti

Frau Lieselotte Uhde
Graf Luckner – Residenz
Hans Bockler- Platz 15
D 22880 WEDEL
Germany

1 May 2009

Dear Frau Uhde

I am writing to you following receipt of an Email from Reinhart Uhde who advised that as the daughter of Captain Burfeind of the "Adolph Woermann" you would be interested in the Archdiocese of Glasgow's Memorial Garden Appeal.

The Archdiocese of Glasgow is planning to refurbish St Andrew's Cathedral in Glasgow's City Centre and, in addition to this, a new Memorial Garden is also planned in an enclosed space adjoining the Cathedral. The Garden will be a special place to remember those of our loved ones who have died and will also be the first permanent memorial to the victims of the Arandora Star tragedy. The Archdiocese of Glasgow is currently fundraising to meet the costs of constructing the Cloister Garden and you can look at the website on www.italiancloister.org.uk for more details. We would be delighted to welcome you if you were able to come and visit the site.

I have enclosed a brochure and donation form for your information and if I can be of any further assistance, please let me know.

Yours sincerely

Ronnie Convery
Director of Communications

Enc

Die Letzte Rundreise 1939

**71 Jahre später wird für die
italienischen Opfer der Katastrophe
ein Denkmal errichtet.**

**Es wird am 16. Mai 2011 in der
Kathedrale zu Glasgow errichtet.**



Die Letzte Rundreise 1939



**16. Mai 2011
in der
Kathedrale
zu Glasgow.**

**Auch
anwesend: 2
Gäste aus
Hamburg**



(c) 2011 giornaledibarganews.com



Die Letzte Rundreise 1939



***Der Erzbischof von Glasgow,
Mario Conti (Mitte)
der 1. Minister von Schottland,
Alex Salmond (r)
und der Italienische
Botschafter (i)
vor dem Modell der „Arandora
Star“***





Die Letzte Rundreise 1939



***Der letzte Überlebende des
Schiffsuntergangs***

Rando Bertolia

wird von

Alex Salmond

begrüßt.





Die Letzte Rundreise 1939



***Nach der Feier der
Empfang in „The
Briggat“.***

***Alex Salmond
posiert -***

***2 Hamburger
schauen zu!***



Die Letzte Rundreise 1939



***Rando Bertoia
erinnert sich an
Kapitän Burfeind.***



Die Letzte Rundreise 1939



***66 Jahre später, am 16. Mai
2011 , wird in der Kathedrale zu
Glasgow feierlich eine
Gedenkstätte eröffnet.***





Die Letzte Rundreise 1939



**Die Namen der
italienischen Opfer
und der lebenden
und toten Wohltäter
wurden auf den
Wänden des
Klostergartens
aufgelistet.**





Die Letzte Rundreise 1939



***Die Namen der
italienischen Opfer
und der lebenden
und toten Wohltäter
wurden auf den
Wänden des
Klostergartens
aufgelistet.***



S
d for all the benefactors, living an
ily
Familia
mily
Dino Bonatti
Capt Otto Burfeind
Uhde Family
Giovanni Pietro Cabrelli
Famiglia Calierno
Alida & Michela Camillo
Terzo Cammelli
Carmen Capaldi
Capaldi Family
Tony Capaldi