



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der „Avance“ 1920



**Ein Feuer im
Hafen von
Stockholm endet
glücklich**





Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der „Avance“ 1920



Stockholm, den 25.Juli 1920.

Meine liebste Hanny!

Heute ist wieder Sonntag und wir sind nun weit voneinander getrennt, Du in Holland und ich in Schweden. Hoffentlich bist Du letzten Donnerstag glücklich dort angekommen und fühlst Dich mit Inge wie daheim. Liselotte in Oldenburg geht es hoffentlich auch gut. In der Zwischenzeit haben wir mit unserer alten "Avance" wieder allerlei erlebt und hätte uns allen beinahe das Leben gekostet. Wir hatten nämlich hier im Hafen Feuer im Schiff. Das Beste ist, ich schildere Dir den ganzen Vorgang, dann kannst Du Dir selbst ein Bild davon machen.

Wir kamen am 20. d.M. nachmittags mit einer Ladung Stückgut von Lübeck hier an und machten am Quai am Stadgaden fest. Am 21.7. begannen wir mit dem Entlöschen der Ladung. Etwa 5 Uhr abends am 20. kam der amerikanische Dampfer "Lordship-Manor" und machte dich vor uns am Quai fest. Am Abend unserer Ankunft machte ich einen kleinen Sapziengang und bemerkte im Vorbeigehen bei dem amerikanischen Dampfer, dass seine Bordwand mittschiffs voll Oel war, nahm infolgedessen an, dass das Schiff mit Oel feuerte. Am Vormittage des 21. bemerkten wir zwischen unserem Schiff und dem Quai eine dicke Oelschicht, die einen starken Geruch wie Benzin und Petroleum verbreitete. Die Oelschicht war so dicht, dass ich noch zu dem 2. Offizier Schorkopf sagte, wenn man sich die Mühe machte und dies Oel vom Wasser abnehmen würde, beim Verkauf sicher ein grosser Preis zu erzielen wäre. Weiter hat sich natürlicherweise kein Mensch etwas Gefährliches dabei gedacht.

Etwa 2:30 nachmittags stand ich mit einigen meiner Leute sowie Arbeitern von Land auf dem Vordeck und waren dabei, bei Luke II den Baum zum Löschen einzurichten. Ich selbst stand an Deck, den Rücken dem Quai zugewandt, so dass ich die Entstehung des Feuers nicht sehen konnte. Wie wir so nichtsahnend bei unserer Arbeit waren, merkte ich plötzlich eine sehr grosse Hitze, und wie ich mich umdrehe, sehe ich zwischen Quai und Schiff in Länge des Schiffes eine Feuerwand von über 6 m über die Reeling und gelben Rauch. Mittschiffs, wo sich unsere Feuerlöschstation befand, war das Deck sowie Bootsdeck mit Rettungsboot sofort in Flammen gehüllt. Ich rief deshalb meinen Leuten zu: "Vorleinen loswerfen, um das Schiff vom Quai abzubekommen, lief selbst mit auf die Back und warf die Leinen mit los. Diese Massnahme hatte aber keinen Erfolg, weil der Wind das Schiff gegen den Quai drückte.



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der „Avance“ 1920



Zu machen war also nichts, alles rannte, um das Leben vor dem Verbrennen zu retten.

Einige Leute der Besatzung liefen über die Stege der Schauerleute an Land, diese fing aber auch sofort an zu brennen und waren wir nun vom Land ganz abgeschnitten. Ich stand mit mehreren Leuten an der St.B. Seite auf der Back, dicht an der Reeling, denn die Hitze war unerträglich. Da unser kleines Boot, welches vor dem Quai befestigt war, bereits brannte, zögerten wir, ins Wasser zu springen, denn vor dem Schiff brannte das Oel auf dem Wasser und wir befürchteten im Wasser zu verbrennen.

Sobald man durch den Rauch und die Flammen den Quai wieder sehen konnte, liefen wir durch das Feuer über die Stege an Land: Der 2. Offizier, 2. Ingenieur und der Koch, sowie 2 Heizer sprangen an der St.B. Seite über Bord und wurden von dem Boot des im Strom liegenden schwedischen Dampfers Thetis aufgefischt, zwei Mann wären beinahe ertrunken, da sie des Schwimmens unkundig waren.

Der Koch, welcher gerade in der Koje lag, sprang so wie er war ins Wasser, denn sein Kojenzeug fing bereits Feuer. Diese ganze Sache ging so schnell vor sich, dass man gar nicht irgend etwas überlegen konnte, das Feuer war eben von einer Sekunde zur anderen da, wie bei einer Explosion.

Die ganze Besatzung des amerikanischen Dampfers stand hinten auf dem Deck, sie machten aber keinerlei Anstalten, ein Boot zu Wasser zu setzen, obgleich ich von unserer Back, welche nur etwa 10 m von seinem Heck entfernt war, ihnen zurief, ein Boot zu Wasser zu lassen, denn man konnte nicht annehmen bei der schnellen Ausbreitung des Feuers auf dem Wasser, dass die St.B. Seite des Schiffes verschont bleiben würde. (Wir lagen mit der BB.Seite am Quai).

Von Leuten an Land wurde sofort die Feuerwehr alarmiert, die auch in einigen Minuten zur Stelle war und die Löscharbeiten tatkräftig und umsichtig in Angriff nahm. Es war auch die höchste Zeit, denn am Quai brannte schon ein Waggon mit Torf und der ganze Quai war mit Waren belegt.



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der „Avance“ 1920



Vom Schiff ist die ganze Backbordaußenkante durchglüht, Platten eingebellt und Nieten ausgesprungen. Mittschiffs ist das Brückendeck sowie Kartenhaus, das Bootsdeck mit Rettungsboot ganz und teilweise verbrannt. Die Granitmauer, sowie die hölzernen Pfähle des Quais haben ebenfalls schwer gelitten, grosse Stücke von den Granitblöcken sind infolge der Hitze abgebrockelt, die Pfähle haben gebrannt und sind verkohlt.

Gegen 4 Uhr war das Feuer gelöscht und fuhr die Feuerwehr wieder ab. Die Kammer der Angestellten an der Backbordseite sind sehr in Mitleidenschaft gezogen. Meine Kammer hat am meisten gelitten, auch habe ich viele Sachen verloren. Um 8.30 Uhr abends fing das Feuer wieder in meiner Kammer an. Ich ging sofort dabei und schlug mit der Axt die Holzbekleidung weg. Die Feuerwehr wurde wieder gerufen, diese entfernte dann die Holzbekleidung. Es stellte sich dann heraus, dass die dicht an der Bordwand liegenden Holzbalken durch die gühenden Schiffsplatten angezündet waren und sich allmählich wieder entzündet hatten. Infolge dieser Ursachen ist es an Bord nicht gerade angenehm zu wohnen. Ich schlafte im Kartenhaus auf dem Sofa. Die zersprungenen Fenster habe ich verhängt.

Da das Oel nur von dem amerikanischen Dampfer stammen kann, infolgedessen die Schuld an dem Brande hat, ist das Schiff auf Antrag von unserem Kapitän von der schwedischen Behörde an die Kette gelegt, d.h. es kann nicht aus dem Hafen fahren, es sei denn, dass es 100 000 Kr. (So hoch ist der Schaden vorläufig geschätzt) hinterlegt.

Der amerikanisch Kapitän bestreitet nun, dass das Oel von seinem Schiff stammt, und behauptet in der Zeitung, in unserem Rettungsboot wäre ein Oelbehälter explodiert, daher wäre das Feuer entstanden. Er meinte das vor unserem Schiff liegende Arbeitsboot. Die Zeitungen widerlegten aber alle seine Entschuldigungen.



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der „Avance“ 1920



Es ist ja auch Unsinn, denn erstens sollte ein Seemann wissen, dass man in Arbeitsbooten kein Öl hat, und zweitens haben wir auch in unseren Rettungsbooten kein Öl. Es ist zwar Vorschrift, aber in Deutschland kaum zu haben. Das Öl in Rettungsbooten, welches nicht feuergefährlich ist, dient zur Beruhigung der Wellen für den Notfall, wenn die Besatzung das Schiff verlässt und in die Boote geht. Die hiesigen Zeitungen schreiben seit dem Vorfall spaltenlange Artikel. Sie machen dem Amerikaner grosse Vorwürfe, dass er keine Anstalten getroffen hat, die um ihr Leben kämpfenden Deutschen zu retten. Es wird jetzt wohl zu einem Prozess kommen, denn gutwillig wird der Amerikaner nicht zahlen.

Bis jetzt steht noch nicht fest, ob "Avance" hier vollständig repariert oder nur das Notwendigste gemacht wird und dann nach Hause fährt, um dort die Reparatur zu vollenden.

Soweit der Tatbestand.

Bericht des I. Offiziers des D. "Avance", Otto Burfeind.



d Avance / erbaut 1870 bei Bergsunds M.V., Stockholm / 284 BRT / 157 NRT / 41,7 × 6,7 m / Verbundmasch. / 160 PSI



F.b.o. 5-9-04
Bergsunds Mekaniska Verkstad
Paul Heckscher Imp.
Härftliga Lyckanströningar för försöksgren
od. förmåla f. n.



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf den Schiffen der Afrika Linien.



166-

24

Inhaber ist angemustert als 1. Offizier
auf dem ~~Dampf.~~ Schiffe **Muansa** - R.B.P.T.
Heimathafen **HAMBURG**
Registerhafen geführt von **J. Gohler**
gegen eine Heuer von **h. Frick** monatlich
für die Reise
Seit **unbestimmte Zeit**

Der Dienstantritt erfolgt am **3. 8. 26**
Als Liegeplatz (Meldeort) ist angegeben **HAMBURG**

Dem Inhaber sind laut Mustervolle seit der letzten Abmusterung zur Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):

- a) für militärische Dienstleistungen Wochen,
- b) für bescheinigte Krankheiten Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse zu versichern.

Hamburg, den **3. AUG. 1926**



Die Anmusterung ist überblieben, weil

Friedrichs

25

Inhaber hat auf dem ~~Dampf.~~ Schiffe

D. Muansa

während der Reise von Fahrt von
nach **Norwegen**
9 zurück
in der Zeit vom **3. 8. 26.**
bis zum **18. 8. 26.**
[Dienstzeit: — Monate **26** Tage]
als **1. Offizier** gedient.

Dem Inhaber sind für die Zeit vom
bis für Beitragswochen Beiträge
für die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung zur Lohnklasse
insgesamt von der Heuer abgezogen.

Hamburg, den **28. AUG. 1926**
Unterschrift des Kapitäns:
J. V. Reutter

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Ab-
musterung hiermit vermerkt.

Hamburg, den **27. AUG. 1926**

Das Seemannsamt.
J. A.



Die Anmusterung ist überblieben, weil

Friedrichs

Viele Reisen wurden
auf der „guten alten
Muansa“
unternommen.

Die Erinnerungs-
Photos zeugen
davon!



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf den Schiffen der Afrika Linien.

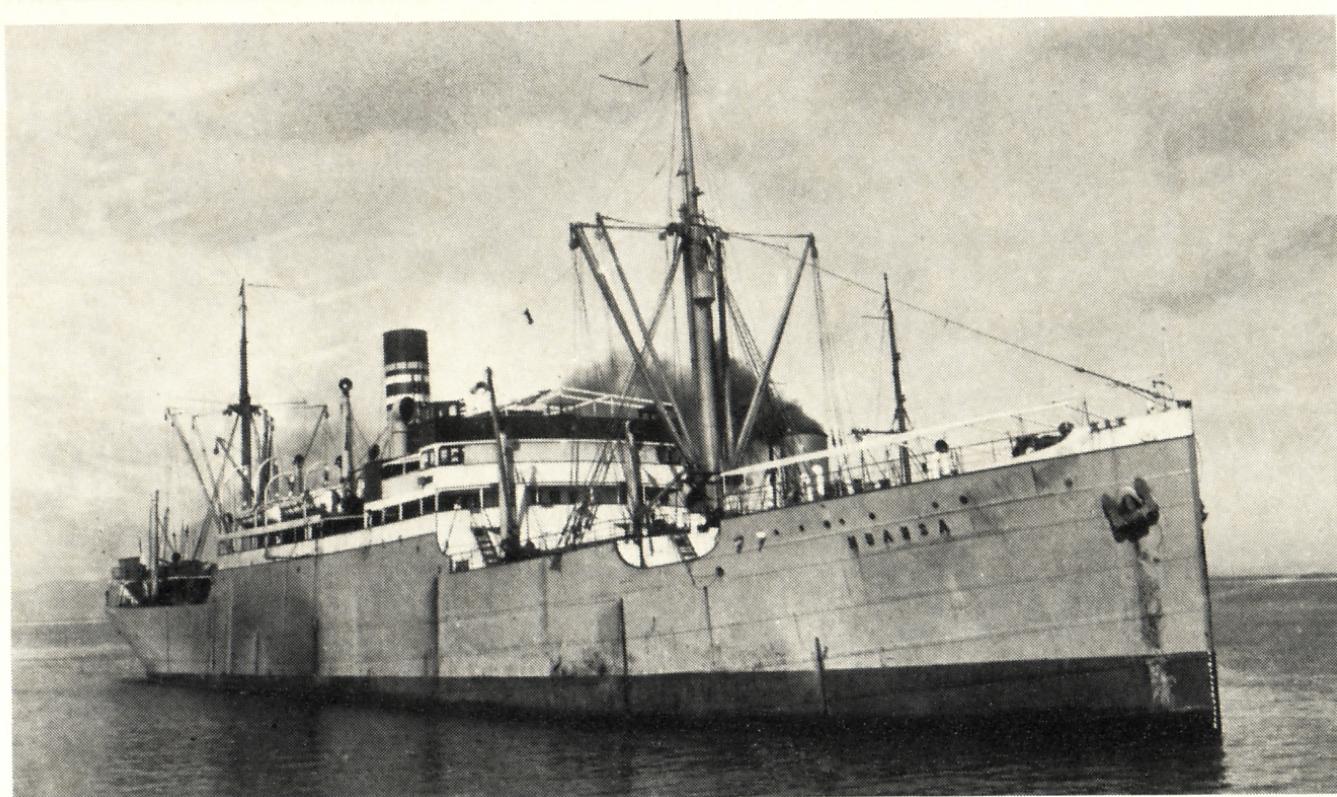


D Muansa DOAL

Bauwerk: Bremer Vulkan, Vegesack;
Baunr. 549
5408 BRT / 3373 NRT /
128,0 × 16,6 m / IV Exp.-Masch.;
Vulkan / 3300 PSi / 11,5 Kn / Passa-
giere: 12 I. Klasse / Besatzung: 56

- 1911** 30. Juni: Stapellauf.
10. Aug.: Ablieferung.
Hamburg—Ostafrika-Dienst.
1914 Aug.: **Muansa** läuft Buenos Aires als Zufluchthafen an.
1918 Okt.: Die Besatzung beschädigt die Maschinenanlage, um die Verwendung des Dampfers durch die Gegner zu sabotieren.
1920 30. Aug.: Das Schiff verlässt Montevideo und wird zur Reparatur nach Hamburg geschleppt.
1921 14. Aug.: Formell an Großbritannien abgeliefert.
27. Sept.: Von der DOAL zurückgekauft.
1940 6. März: Truppentransporter für Norwegenbesetzung.
27. Mai: Außer Dienst.
5. Aug.: Erneute Indienststellung als R 36 für geplante Invasion in England.
1942 4. Aug.: Aus Marinedienst entlassen.
1943 1. Jan.: Die **Muansa** wird vor Hammerfest von dem sowjetischen Unterseeboot **L 20** torpediert und versenkt.

Die „Muansa“





Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der Muansa



Tiere für Hagenbeck





Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der Muansa



*Aus Abessinien
werden
Flüchtlingskinder
mitgenommen*



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der Muansa

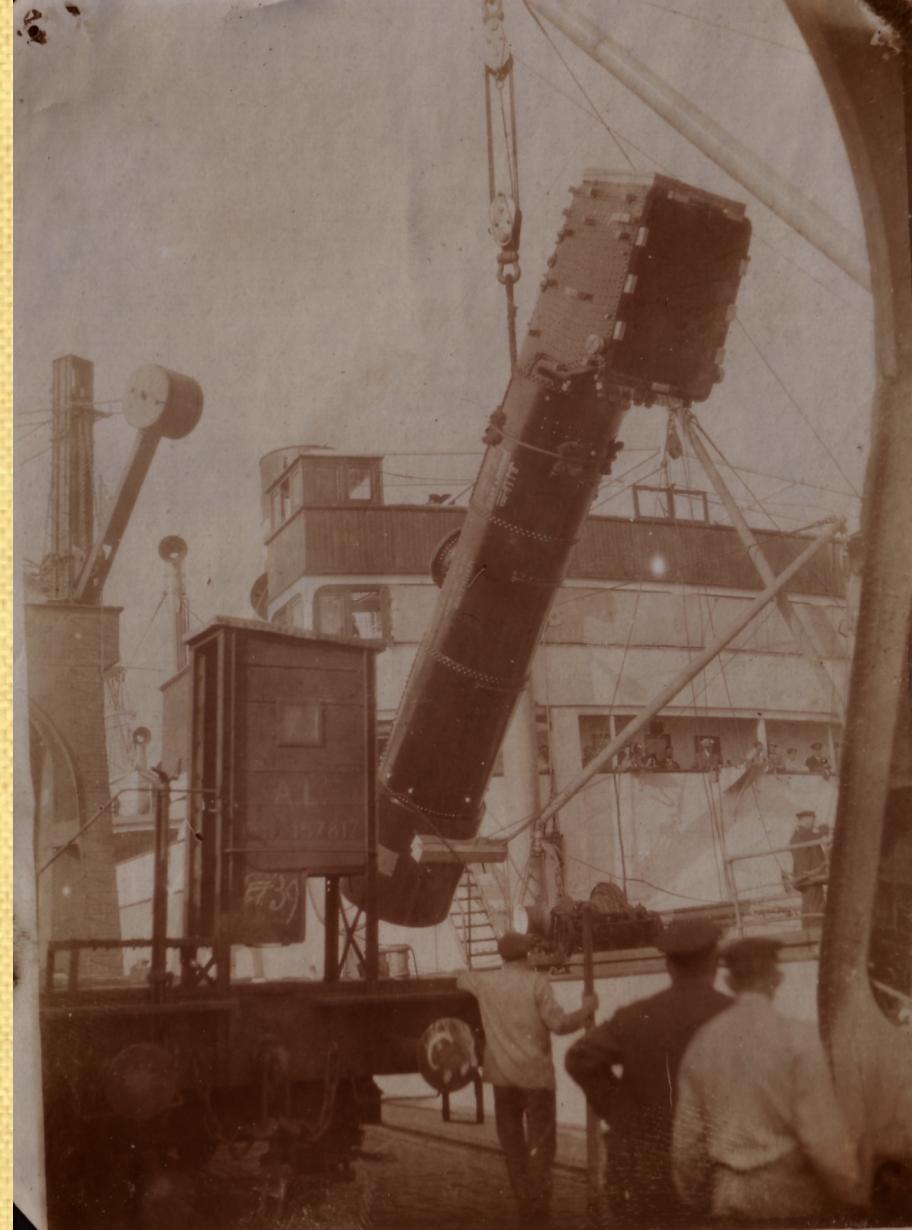


Eisenbahnschienen
für Südafrika



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der Muansa



Ein Lokomotiv-Kessel aus Winterthur



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf der Muansa



*Mit Ehefrau Hanni
und den Töchtern
Inge und Lilo*



Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf den Schiffen der Afrika Linien.



*Ein Bild mit dem Vermerk
„Port Gentil“*

*Das ist in Gabun, West
Afrika*





Nach dem 1. Weltkrieg

Otto Burfeind auf den Schiffen der Afrika Linien.



Ein Bild von „Port Gentil“ aus dem Internet.