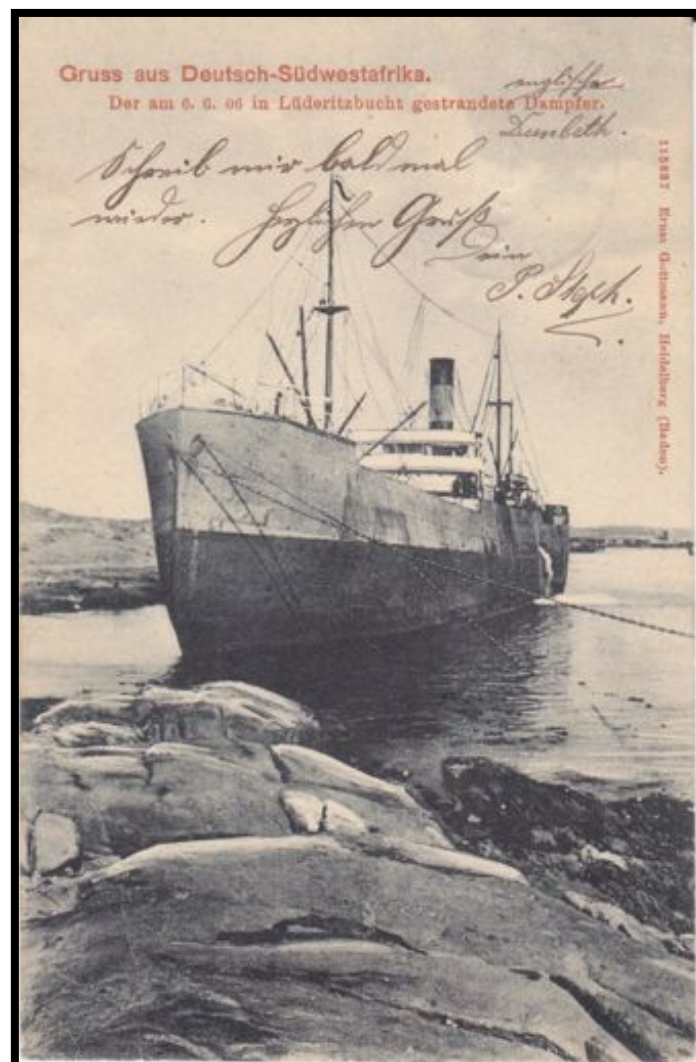
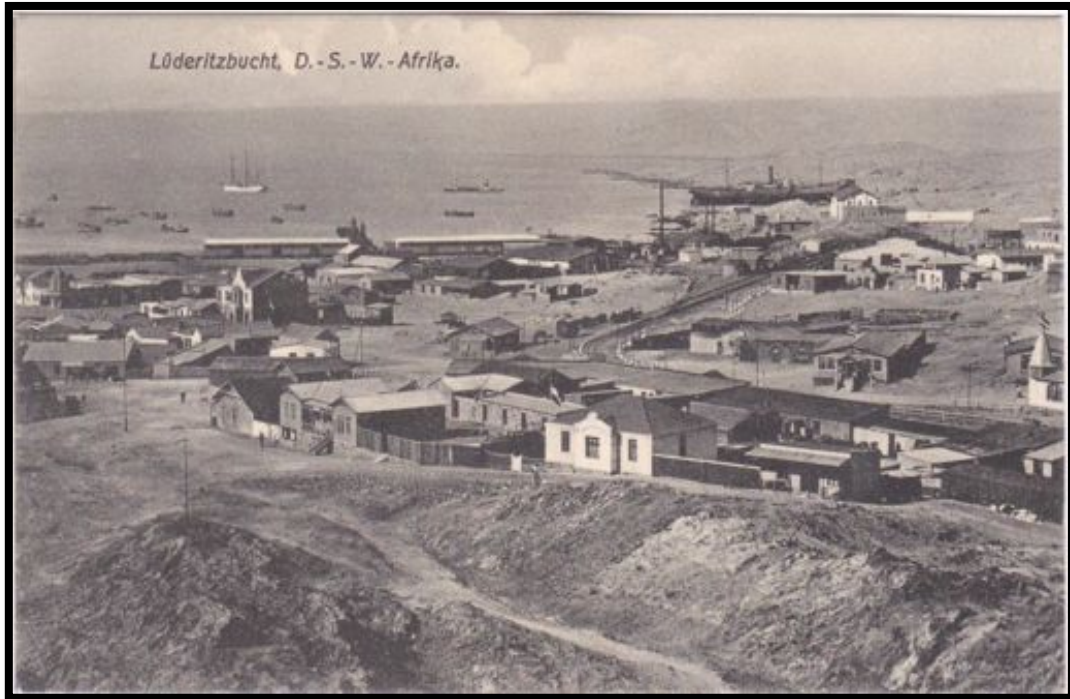


"Vier Jahre auf dem Felsen in Lüderitzbucht"

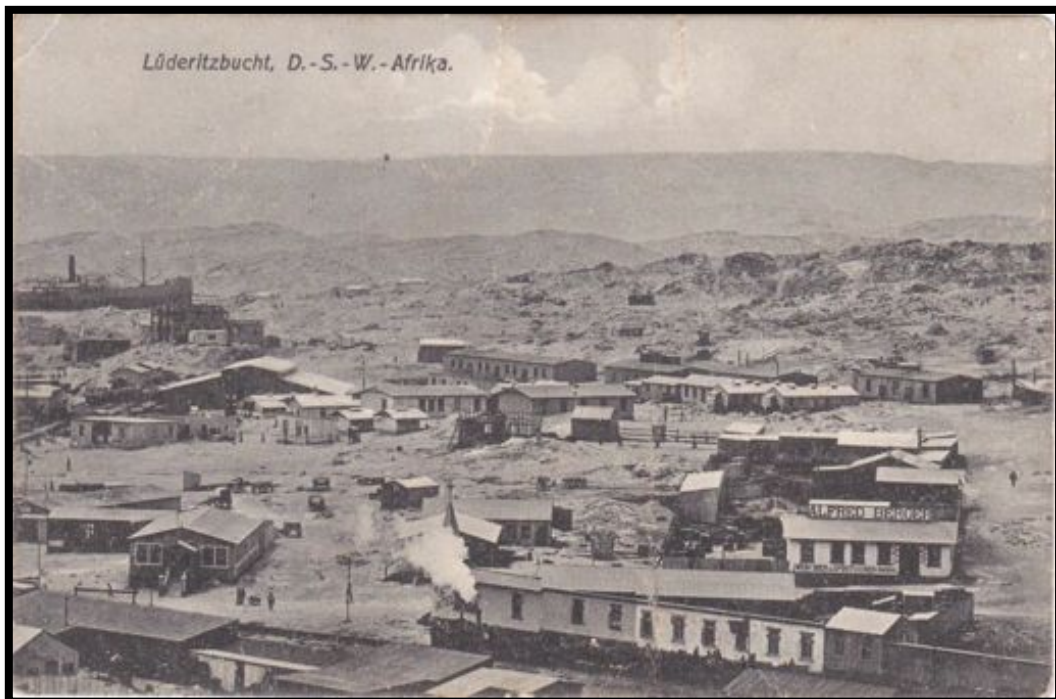
Bei einer Sturmflut im Juni 1906 wurde der englische Frachtdampfer *Dunbeth* im Roberthafen von Lüderitzbucht auf den Strand geworfen. Die *Dunbeth* war eine neues Schiff von etwa 4 000 t, das speziell für den Süßwassertransport von Kapstadt nach Lüderitzbucht gebaut und mit großen Wassertanks versehen war. Es hatte seine erste Reise von Kapstadt nach Lüderitzbucht gemacht. Die Entleerung der Wassertanks nahm mehrere Tage in Anspruch, und so kam es, dass bei Einsetzen der Sturmflut nicht genügend Dampf unter dem Schiffskessel war und das Schiff den Hafen nicht verlassen konnte, während andere Dampfer auf die hohe See hinausfuhren und der Gefahr des Strandens entgingen. Von der Sturmflut gepackt wurde die *Dunbeth* an der Südostecke des Robert Hafens, dicht hinter dem neuen Geschäftshaus der Woermann-Linie auf den Strand geworfen. Ein am Strand befindlicher spitzer Granitfelsen drang einige Meter tief in das Vorschiff ein und hielt es fest. Selbst bei hoher Flut lag es dort wie verankert und rührte sich nicht.



Ansichtskarte des am 6.6.1906 gestrandeten englischen Dampfers Dunbeth [1]



Ansichtskarte Gesamtansicht Lüderitzbucht mit der Eisenbahnlinie.  
Im Hintergrund der gestrandete Dampfer hinter dem Woermann Haus [1]



Ansichtskarte Gesamtansicht Lüderitzbucht. Im Vordergrund ein Eisenbahnzug vor dem Kapps Hotel.  
Im Hintergrund links der gestrandete Dampfer [1]



Ansichtskarte des hölzernen Landungssteg Lüderitzbucht mit Verladekränen.  
Im Hintergrund den gestrandeten Dampfer Dunbeth [1]

Die Schifffahrtsgesellschaft wie auch die Versicherungsgesellschaft entsandten eine aus Ingenieuren und Sachverständigen ernannte Kommission von Kapstadt nach Lüderitzbucht um festzustellen, ob das Schiff noch abzuschleppen sei. Übereinstimmend stellten sie einen Totalverlust fest. Um das Schiff wieder seetüchtig zu machen, sei die Heranbringung eines Trockendocks von Kapstadt erforderlich, was jedoch mit Kosten verbunden sein würde, die den Wert des Schiffes bei weitem überstiegen. Die Versicherungsgesellschaft verkaufte daher das *Dunbeth* Wrack für 35 000,- Mark an eine aus Lüderitzbuchter Bürgern gegründete *Dunbeth* Verwertungsgesellschaft. Drei Jahre lag die *Dunbeth* bereits auf Strand. Von Land aus hatte man Leitern angestellt, durch welche man bequem ins Innere des Schiffes gelangen konnte. In der Diamantzeit hatte man Kabinen und Laderäume an minderbemittelte Diamantsucher vermietet.

Zu Beginn des Jahres 1909 kam ein Herr Howaldt, Mitinhaber der Firma Howaldt & Vollmer in Windhoek, nach Lüderitzbucht zu Besuch und sah das Schiff liegen. Herr Howaldt gehörte zu der Familie der weltbekannten Howaldtswerke in Kiel, einer großen Schiffsbauwerft, in welcher ein jüngerer Bruder A. F. Howaldt von ihm als Ingenieur arbeitete. Nach Besichtigung des Schiffes machte er seinem Bruder genaue Angaben über die Lage der *Dunbeth* und die Art der Beschädigungen und sagte in seinem Gutachten, dass es nach seiner Meinung wohl möglich wäre, das havarierte Schiff mittels Pressluft zu heben und abzuschleppen. Ein Trockendock sei nicht erforderlich. Der jüngere Bruder kam nach Lüderitzbucht, betrachtete sich das Schiff und schloss mit der *Dunbeth* Verwertungsgesellschaft einen Vertrag ab, durch welchen er sich einen großen Anteil am Verkauf des Schiffes für den Fall zusicherte, dass er es wieder flott bekäme. Dann ging er an die Arbeit. Von Kiel hatte er sich einen erfahrenen Werkmeister der Howaldtswerke mitgebracht und einige weiße und farbigen Arbeiter wurden angestellt.

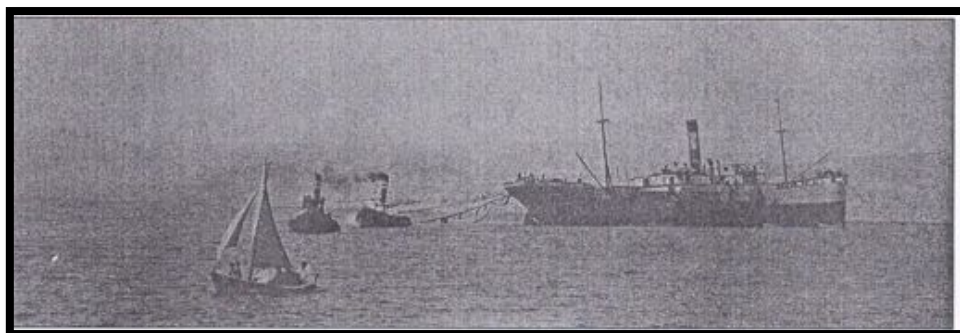




Fotokarte aus Lüderitzbucht vom 7.2.1910, Text "...umstehendes Schiff ist vor einigen Jahren aufgelaufen und kürzlich erst losgekommen." [2]

Zuerst wurde der im Vorderschiff sitzende Felsen mit Dynamit abgesprengt, dann um das große freigelegte Loch eine starke Eisenbetonwand gelegt, durch die ein Eisenrohr zum Einpumpen der Pressluft führte. Als die Arbeit fertiggestellt war, wurde das Schiff bei Flut durch einen Schlepper der Woermann-Linie leicht abgeschleppt und schwamm frei mit geringer Schlagseite im Hafen. Im Schutze der Pinguin Insel lag es dann noch einige Monate, um die zum Teil stark verrosteten Maschinen wieder instand zu setzen.

Ein Kapitän mit einer Spezialerlaubnis zum Fahren auf havarierten Schiffen kam von Deutschland heraus, eine Schiffsmannschaft, die größtenteils aus heimatlosen Abenteurern bestand, angemustert, Dampf unter die Kessel gemacht und eine Probefahrt unternommen, die zufriedenstellend ausfiel. Nach Übernahme von Proviant und Kohlen wurde über die Toppen geflaggt, und unter den Tuten aller im Hafen liegenden Schiffe und Barkassen, die gute Fahrt wünschten, und dem Jubel der Bevölkerung, ging die *Dunbeth* in See. Richtung England. Die Schiffswerft in Liverpool, die das Schiff gebaut hatte, kaufte es zurück. Deutsche Ingenieure hatten einen Triumph über ihre englischen Kollegen errungen.



Die Dunbeth wird freigeschleppt

Quellen:

- BAERICKE, Max Ewald.: Lüderitzbucht 1908 - 1914. Historische Erinnerungen. Windhoek 2001

[1] Sammlung Uwe Albert

[2] Sammlung Reinhard Dotzauer