

Abschied von der „Dicken Berta“

Ein fast 100 Jahre altes Leuchfeuer wurde im Vierendehlgrund bei Barhöft abgebaut. Als Orientierung dient es der Schifffahrt schon lange nicht mehr.

Von INES ENGELBRECHT

Barhöft. Es ist Vormittag. Die Sonne glitzert im Wasser des Barhöfter Hafens. Langsam tuckert das Landungsboot an den Steg. Vom Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund lässt mich Daniel Strasen zusteigen, und ab geht es zum Vierendehlgrund. Dort soll das alte untere Richtfeuer abgebaut werden, wobei der 28-Jährige die Bauaufsicht führt. Bei den Einheimischen heißt der schwarze Turm „Dicke Berta.“ Ein paar hundert Meter weiter steht nur noch der Sockel des ehemaligen oberen Richtfeuers „Langer Heinrich“, bei dem 2000 die Laterne abgebaut und eingelagert wurde.

Das östlich der Insel Bock gelegene untere Richtfeuer wurde 1909 erbaut und war bis 1982 in Betrieb. Wir fahren mit dem Boot bis dicht an den Tender „Tanker 9“ heran und werfen Anker. In Wathosen rutsche ich über die Bordkante und stehe im knietiefen Wasser. Kamera und Schreibheft im Brustlatz der Gummihose verstaute.

Wir sind beim schwarzen Turm angekommen, der aus der Nähe gar nicht so riesig aussieht. Die Höhe des Feuers betrug laut Messung des Schifffahrtsamtes 11,95 Meter. Davon fielen 5,75 Meter auf den Granitsockel und 6,20 Meter auf die Aufbauten.

Kranfahrer André Hasse, Taucher Mario Hinz und Betonbauer Mario Signetzki von der Wilhelmshavener Firma Siebernz & Stephanowitsch warteten auf uns. Vor einer Woche hatten die Männer schon mit dem Rückbau begonnen. Laterne und optische Linse wurden bereits gesichert. Die Stahlteile werden konserviert und zwischengelagert. „Das alte Berta-Feuere könnte einmal im Marinemuseum oder anderswo ausgestellt werden“, sagt der Außenbe-



Mario Signetzki (l.) und Daniel Strasen beobachten, wie der Kran die Kuppel der „Dicken Berta“ im flachen Wasser absetzt. Das Leuchfeuer wurde 1909 errichtet und erfüllte seine Aufgabe bis 1982. Foto: Ines Engelbrecht

zirksleiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund, Joachim Fahrow. Wie zum Beispiel das Ranzower Feuer, das jetzt am Kap Arkona steht.

„Beim Lockern der Schrauben fiel uns eine Menge Rost in den Nacken“, sagt Mario Signetzki. Die Männer lachen. Dann fährt André Hasse den Raupenkran mit seinem 19 Meter langen Ausleger heran. Mario Hinz hat auf Berta hinter den Stahlaufbauten Position bezogen. Er befestigt die Augbolzen am Feuer

und gibt das Kommando „hiev up“ an Mario Signetzki, der es zum Kranführer weiterleitet. Das Kuppeldach schwebt herunter und wird im 20 Zentimeter flachen Wasser abgesetzt. Am Innenkranz sitzen noch Bolzen fest. Mario Hinz greift zum Maulschlüssel und lockert per Armkraft die alten Stücke. „Die haben mit zwei Flanschen, die wie ein Rohr zusammengeschrubt waren, den ganzen Turm festgehalten“, erklärt Signetzki. Das helle Mittelteil, der Laufgang und die Steigleiter folgen

dem Weg der Kuppel. Die Gastanks liegen jetzt frei. Das Gas speiste früher die Lampe des Leuchtfuers. Die optische Linse vergrößerte das Licht, das für die Schiffe weithin sichtbar war. Der Kranführer hebt den Ausleger an und ein Behälter in ausgeblichenem Rot schwebt herab. Dann der andere. Daniel Strasen schaut sich einen an und entziffert das Firmenschild: „Julius Pintsch-Aktiengesellschaft Berlin 1909“.

Nach zwei Stunden ist die Arbeit fast geschafft. Der Kran hängt sich

das helle Mittelteil an seinen Ausleger und schiebt sich mit seinen Ketten langsam zum Tender, wo er es absetzen wird.

Rückfahrt. Ein bisschen wehmütig schaue ich durch den Sucher der Kamera. Abgetakelt sieht das alte kaiserliche Seefahrtszeichen „Dicke Berta“ nun aus. Wegen der Verkehrssicherungspflicht und weil es nicht mehr gebraucht wird, muss das alte Seezeichen weichen. Bald wird vom Natursockel das Schreien der Wasservögel herüber schallen.