

Emmericher Stadtereignis anno 1822

Einem Augenzeugen nacherzählt von Wilhelm Aretz.

Auf dem Gelände der Prenger'schen Schiffswerft, die sich vom Halben Mond über das Rheingestade bis zur Martinikirche hinzieht, klingen die Hämmer, fingen die Sägen und Eisen, knarren Winden und Taue, ächzen die braven Hebebäume. Die Rheinuferstraße ist für zwei Tage polizeilich gesperrt, und auf die in der Ortszeitung erfolgte Bekanntmachung sind viele Menschen jener in Sensationen anspruchslosen Zeit herbeigeeilt, um Augenzeuge eines nicht alltäglichen Schaupiels zu werden. Wie heißt das Wort, das in der Menge von Mund zu Mund springt? - Stapellauf heißt es. -

Dazu scheint die Natur eigens in ihr festlichstes Gewand geschlüpft. Frühling ist ausgebreitet über der weiten Landschaft, die sich flach wie ein echt niederrheinischer Pfannkuchen dahinstreckt. Am Horizont sieht man weiche, weiße Wolken, als läge die Erde lässig und vornehm auf herausquellenden Kissen, auf einem ungeheuren, in der weiten Weltenkammer aufgestellten Ruhebett. Und Frau Sonne scheint mit freundlich-stolzem Mutterauge auf diese ihre schönste Tochter herabzulächeln.

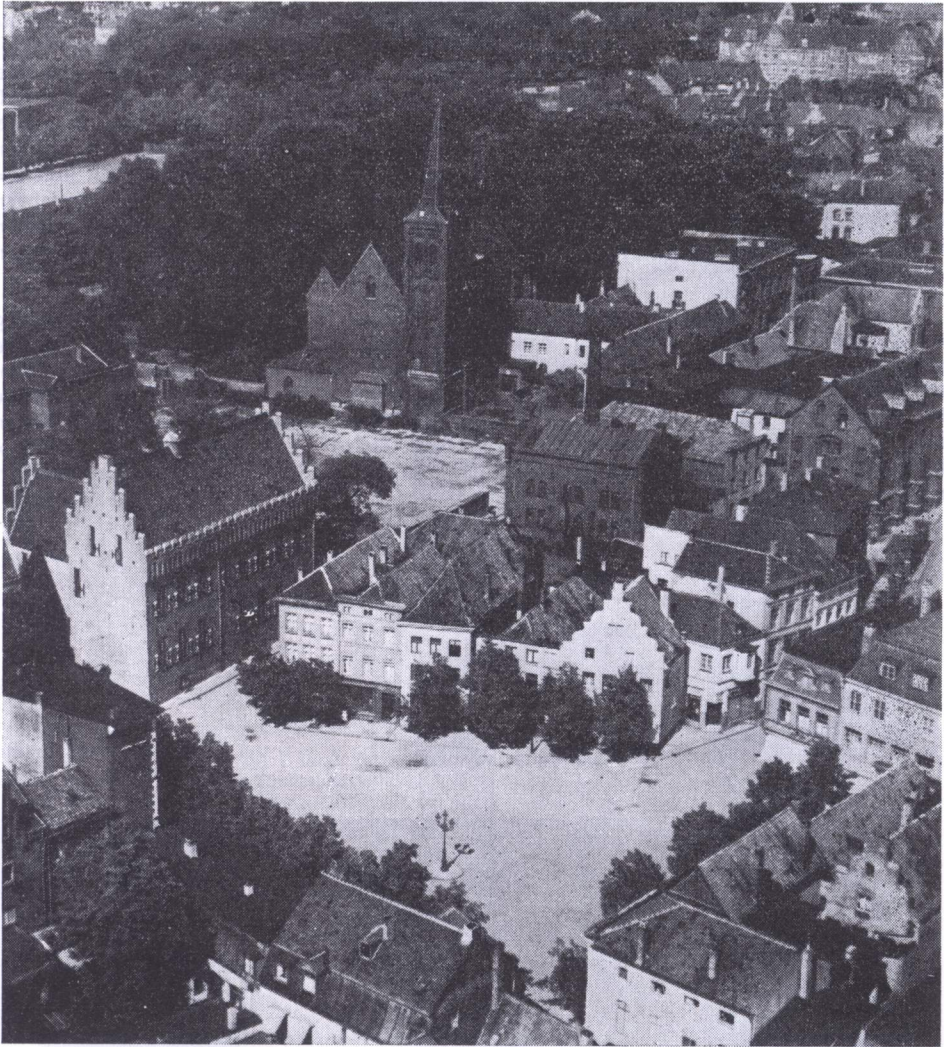
Baas Prenger, der Schiffsbaumeister aus der alten Schiffbauerstadt Dorsten, durchmißt mit ruhigen Schritten die Helling, die er vor mehr als einem Vierteljahrhundert aus seiner Heimatstadt nach Emmerich verlegte. Er hatte sich damals zur Anlage einer Quer-Helling parallel zum Rhein entschieden. Deshalb müssen die bei ihm auf Kiel gelegten Schiffe beim Stapellauf mit der Längsseite in das Wasser gleiten.

Noch einmal überprüft Prenger die getroffenen Maßnahmen, hier eine Winde, dort eine Halte, und wendet dann sein besonderes Augenmerk den Schlitten zu. Diese Schlittenanlage ist aus verschiedenen, in geeigneten Abständen quer zum Strom liegenden Tannenholzrinnen gebildet, die, gut mit glättender Seife verschmiert, als Geleise für vielmeterlange Eichenhölzer dienen, auf denen der Schiffsrumpf dem nassen Element entgegeneilen wird. Kräftige Haltetaue, durch die am Ende der Schlittenhölzer angebrachten Eisenschlaufen gezogen, sind um fest in die Erde gerammte Rinnenstämme gefchlungen. Holzklöße und Keile, von den Schiffsbauern »Stopp'hölzer« genannt, liegen zur Wasserseite unter Bug und Heck des Schiffes geklemmt und sorgen nun dafür, daß die Haltetaue nicht einseitig den schweren Zug des Schiffskörpers auszuhalten haben. Denn das Schiff hat immerhin 170 Last Tragfähigkeit (= 340 Tonnen).

Inzwischen sind die Vorbereitungen soweit gediehen, daß mit dem Stapellauf begonnen werden kann. Der Baas erkletterte die oberhalb des Schiffes aufgebaute Tribüne. Von hier aus erteilt er seine Anweisungen, und überwacht er die Ausführung seiner Kommandos. Die Arbeits- und Sicherungsposten sind besetzt. Alles ist »klar«. Die Männer an den Stopp'hölzern, denen die Aufgabe zufällt, den Stapellauf des hölzernen Riesen einzuleiten, stehen gestrafft und mit gespanntester Aufmerksamkeit. Bei den Steckwinden sieht man die fehnigen, braunen Arme der Viermannsgruppen, und vor den Haltetauen wachen Gefellen mit scharfen schweren Äxten, um im gegebenen Augenblick die Seile mit sicheren, festen Schlägen zu zerfetzen.

Eine feierliche, fast andächtige Stille, die überall da zu finden ist, wo ein schwieriges, in langer zäher Arbeit gereiftes Werk seiner Vollendung und Zweckbestimmung übergeben wird, liegt über der Helling. Baas Prenger ist von der gleichen Sorge erfüllt, die der mittelalterliche Glockengießer beim Ausstoß des Zapfens empfand oder in noch weit höherem Maße den Baumeister quälte, der unter Einsatz von Ehre, Gut und Leben Obelisk nach genialem Plan in die Höhe zu wuchten beabsichtigte. Die Sorge der Bewährung! Und wie eine Bitte an die Vorsehung schallt von der hohen Tribüne das erste, ernst-feierliche Kommando: »Overall in Gottfenam!« Baas und Werkleute ziehen die Mützen. Eine Minute der Sammlung.

Klar und fest, mit dem gemessenen Ernst einer weitgehenden Entscheidung hallt jetzt das Kommando »Stopp'hölzer weg!« über den weiten Platz. Schon dröhnen harte Schläge gegen



Blick auf Wesel

Foto: Landesbildstelle

Die Holzstapel, die Verkeilungen fliegen auseinander, und die Stapel brechen zusammen. In fliegender Eile werden die Hölzer beiseitegeworfen. Ein leichtes Beben durchzittert den starren Rumpf, langsam gleiten die Schlitten in den hölzernen Schienen talab, werden jedoch nach einer Strecke Weges von den knarrenden Steckwinden aufgefangen. Der erste Teil des Weges in das nasse Element ist zurückgelegt.

Bald springt das nächste Kommando über die in abwartender Erregung verharrenden Menschen. »Steckwinden weg!« Stärker wird das Drängen des Schiffsleibes auf der schiefen Ebene, schneller gleitet das Schiff. Ein weiteres Wegdrittel ist überwunden, als nur noch die Haltetaue ein letztes Hindernis für das ungestörte Durchlaufen der letzten Strecke bilden. Das Schauspiel nähert sich seinem Höhepunkt. In kurzem Abstand ertönt von der Tribüne her als Ankündigungsruf: »Een! Twee!«, dem nach kurzer Pause, hart und scharf abgeschnitten, das letzte Kommando »Drei!« folgt. Im gleichen Augenblick durchschlagen schwere Äxte, von kräftigen Armen weitausholend geschwungen, alle Halte-

taue, und unter der braufenden Begeisterung der Menge gleitet das Schiff, jetzt aller Hemmnisse entledigt, schnell dem Wasser zu. Ein Aufschlag, ein Wellenberg - und tänzelnd wiegt sich der höizerne Kolos in der aufgeschwungenen Flut. Ein Wasserstrahl fegt hoch über das Schiff hinweg. Vater Rhein gibt dem jüngsten seiner Schiffskinder die Stromtaufe. Auf daß es fortan in seinem Bette Heimat finde. Auf daß es glücklich fahre. Und im Innern des Schiffes steht am Mastkoher ein kleiner Burische, der den Auftrag erhielt, nach geglücktem Stapellauf die Fahne zu hissen und der nun in aufgeregter Freude den Wimpel mit jugendlichem Ungefüm stolz am Mast emporreißt. Daß dieser Junge nach vielen, vielen Jahren dem Emmericher Stadtarchiv eine eingehende Beschreibung des Stapellaufes mit technischen Einzelheiten gegeben hat, sei Herrn Oberpostinspektor a. D. Heinrich Prenger, Köln, dessen Ausführungen diese Schilderung folgte, auch an dieser Stelle gedankt.

Von 1858 bis 1887 hat die Prengerische Schiffswerft in Emmerich bestanden. Dann zwang die Verlandung des Werftgeländes, das Unternehmen nach Ruhrort zu verlegen, wo es von einem Sohne Prengers weitergeführt wurde. Der Vater fand auf dem alten Friedhof in Emmerich seine letzte Ruhestätte. Das Werftgelände wurde später teils in die untere Rheinpromenade einbezogen. Einen alten Winkel dieses Geländes am früheren »Halben Mond« hat der Pinsel des Niederrheinmalers Prof. Liefegang in einem kleinen Temperabild, das im Rektor-Ferdinand-Goebel-Haus, der Emmericher Heimatschau, aufbewahrt wird, für die Nachwelt festgehalten.

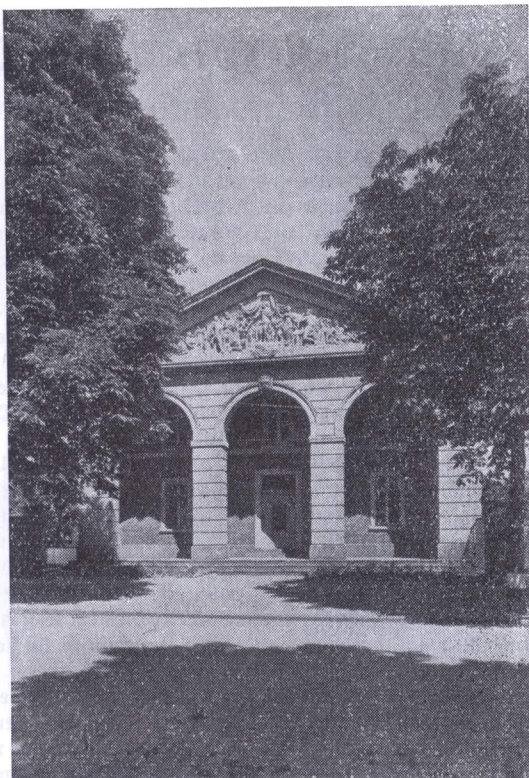


Rathaus in Rees

Foto: Landesbildstelle

Klevertor in Wesel

Foto: Landesbildstelle



Berliner Tor in Wesel

Foto: Landesbildstelle

