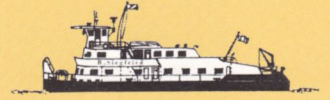


2009 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



DE RIJN IN IJS

De Rijn in ijs

Door: Gunter Dexheimer

Bij de controle van oudere aantekeningen en verslagen stelt men vast dat drijfijjs en een dichtgevroren oppervlakte op de Rijn vroeger geen zeldzaamheid waren. Bodem deze natuureigenschappen aan niet getroffen bevolkingsgroepen een welkome afwisseling, ze waren en zijn voor de bewoners van de Rijnsoever en de scheepvaart met grote gevaren verbonden.

Na een langere koudeperiode met dagenlang heel lage temperaturen is de bodem zo diep bevroren dat hij in de allereerste plaats geen water meer kan opnemen. Treedt dan een verhoging van de temperatuur tot boven het vriespunt op, en wordt dit gecombineerd met sterke regenval, dan verzamelt het hemelwater zich snel in vaargeulen, beken en rivieren, waarvan de opnamemogelijkheid in korte tijd overschreden wordt. Ten slotte ontstaat er hoogwater in de Rijn, waardoor de daar bestaande ijslaag opengebroken wordt. De daarbij drijvende ijsschotsen kunnen aan land gedreven worden, waar ze grote schade aanrichten. Het drijfijjs kan echter ook in nauwe doorgangen van de rivier zodanig in elkaar verward raken dat een soort van dam de stroom verspert waardoor het daarachter komende water niet meer ongehinderd door kan stromen. Hierdoor kunnen waterstanden ontstaan, die zich bij het doorbreken van de dam vernietigend over het aangrenzende landschap storten en bij plotselinge breuk van de ijsversperring zelfs de daarvoor liggende gebieden overstromen.

Door het opblazen van het ijs en door de inzet van ijsbrekers probeerde men zulke ijsversperringen zeer snel op te ruimen, zodat het opgehoogde water snel weg kan stromen. Zulke voorstellingen zijn ons inderdaad bespaard gebleven en de herinnering aan vroegere ijswinters verbleekt.

Om niet het slachtoffer van een van de beschreven ijsversperring te worden, zouden schepen op tijd vluchthavens moeten opzoeken, die voor dit doel langs de Rijn werden aangelegd. Maar ook hier zijn ze niet absoluut vrij voor schade. De bij het bevroren ontstane ijsdruk kan de schepen indeuken. Tijdens een langere vorstperiode kan de waterstand zo ver dalen, dat schepen die aan de rand van een veilige haven liggen, op de oever aan de grond lopen waarbij in de scheepsromp riskante spanningen kunnen optreden.

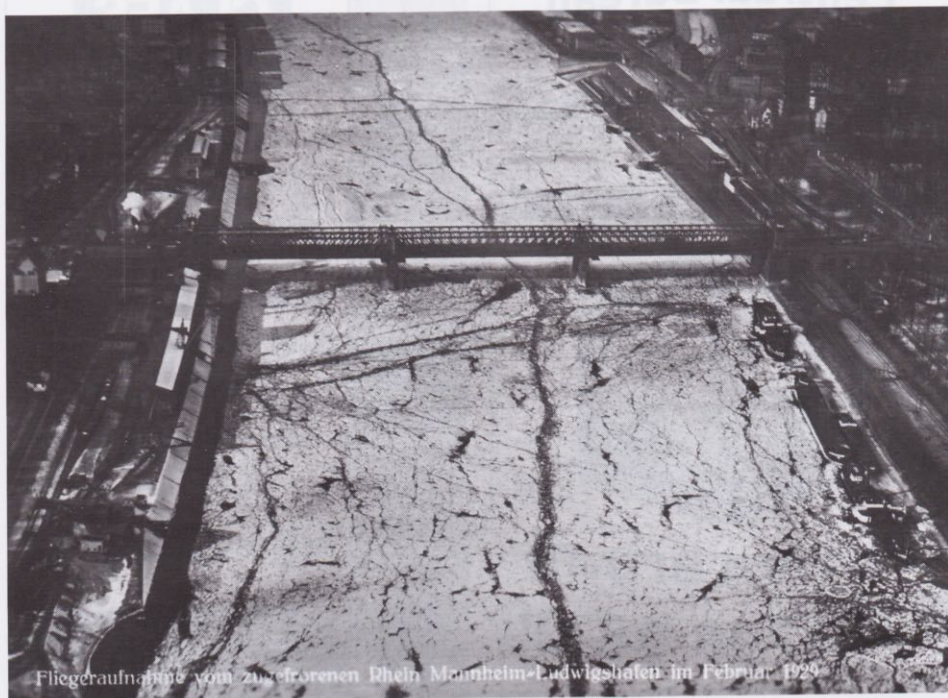
In deze special zijn foto's van vroegere Rijn-ijstijden in de volgorde van de stroomrichting van de Rijn weergegeven. De meeste hiervan stammen uit de ijswinter van begin 1929.





Dit jaar is het 80 jaar geleden dat in 1929 de Rijn op vele plaatsen dichtgevroren was. Dit gebeurde tevens in 1933, 1940, 1942/43, 1947 en 1956. In de winter van 1963 was het voor het laatst dat de scheepvaart op de Rijn toevlucht moest zoeken in de diverse (vlucht)havens. De Müllauhafen in Mannheim ligt hier in 1963 vol met sleep- en motorschepen, waaronder enige z.g. Sattelschleppers.





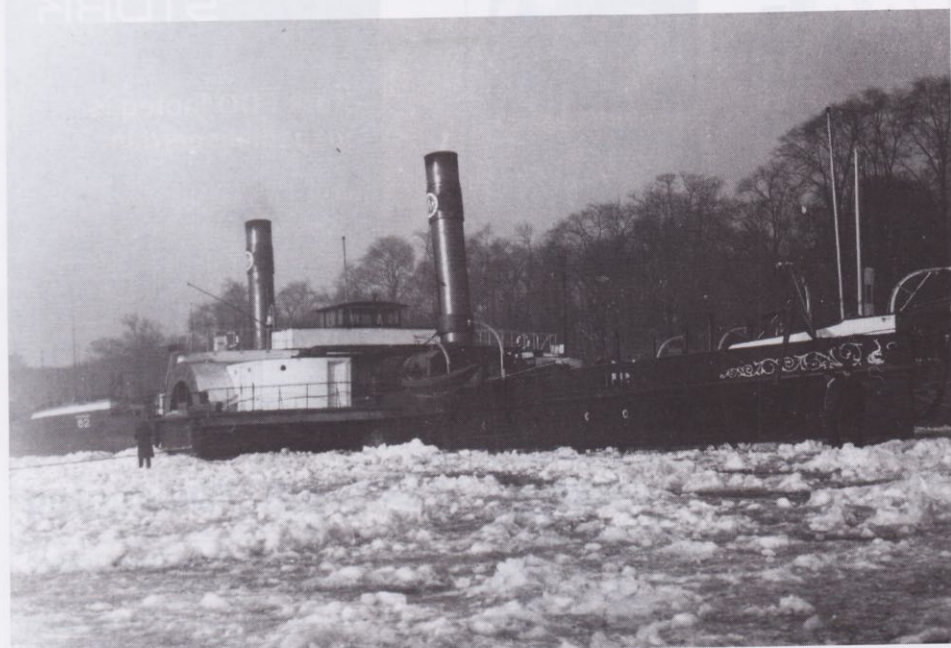
In februari 1929 waren in Mannheim bovenstrooms de spoor- en verkeersbrug, drie raderboten, een kleine schroefsloopboot en meerdere sleepschepen ingevroren. In de buurt van de stad konden vele toeschouwers een wandeltocht over de dichtgevroren Rijn maken.





De raderboot FRANZ HANIEL X was één van de ingevroren schepen. Deze foto dateert nog uit de tijd voordat zij omgebouwd was voor de vaart naar Basel.





Een andere ingevroren raderboot was de C.G. MAIER III. Voor de liefhebbers van binnenvaart en met name raderboten was het een unieke gelegenheid om deze krachtige slepers eens van dichtbij te aanschouwen.



Der zugefrorene Rhein, Winter 1929.

De derde raderboot was de HANSEN NEUENBURG u. Co I – MAX STEINTHAL.



De toegevroren Rijn trok destijds naast vele toeschouwers ook diverse fotografen. Menigeen liet zich op de gevoelige plaat vastleggen tijdens dit unieke natuurverschijnsel.





In februari 1929 hebben diverse schepen in de invaart van de Luitpoldhafen in Ludwigshafen een veilig heenkomen gezocht. Links ligt het stoompassagiersschip NEPTUN van de Köln-Düsseldorfer en rechts het kraanschip Nr. 32 van Raab Karcher GmbH.



Op hetzelfde tijdstip ligt verder in de haven een raderboot van de rederij Vulcaan. Het betreft waarschijnlijk de KONINGIN WILHELMINA of de PRINS HENDRIK. Wie het weet mag het zeggen.





Vele jaren later vinden we in dezelfde haven tijdens de winter van 1956 de raderboot DE GRUYTER & CO No 6. Inmiddels is de Luitpoldhafen geheel gedempt en bebouwd.





Ijsbreken in de Neckarmonding te Mannheim. De naam van de sleepboot en het jaartal zijn niet bekend.



In de Mundenheimer Altrheinhaven ligt het tanksleepschip BATAVIA van Van Ommeren ingevroren. Op de kaart staat als datum 19-12-1933.





Tijd en plaats van deze foto zijn niet bekend. Waarschijnlijk is het ergens bovenstrooms Mannheim. Te zien zijn links de raderboot FRANZ HANIEL V, daarvoor het dienstvaartuig MAX HONSELL alsmede talrijke scheepjes van het havenambt Mannheim.



WORMS-1929

IJs ter hoogte van de verkeersbrug in Worms in februari 1929.



Opgestuwd ijs in Gernsheim ter hoogte van het restaurant Rheingold. Langs de oever liggen de sleepschepen CORREGIO (links) en de JEAN BALTHAZAR van de Nederlandsche Transport Maatschappij.



*Übergang über den vereisten Rhein
bei Gernsheim, Februar 1929*

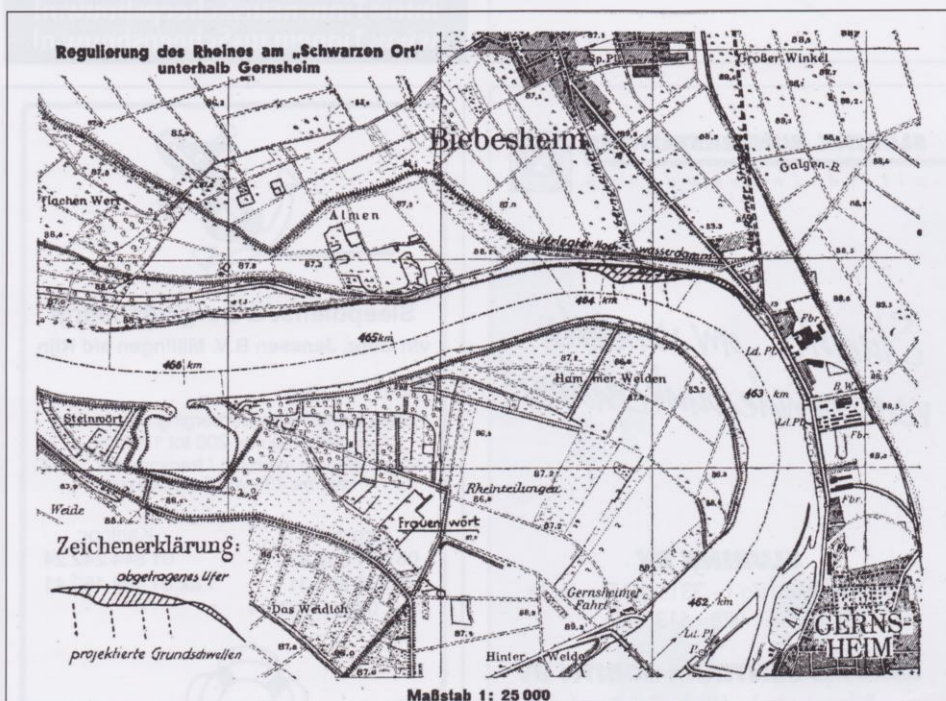
In de winter van 1929 was het zelfs mogelijk in Gernsheim (kmr 462) de Rijn over te steken.





Der Rhein bei Gernsheim Februar 1929

Het had ook wel iets feestelijks, de bevroren Rijn in Gernsheim.



Ter hoogte van de huidige Rijnkilometer 464 had zich aan de rechter oever een ongelijkmatige aanwas van de oever gevormd, die tot een sterke versmalling van de rivier geleid had. Bij veel drijffijs kwam het hier al snel tot een ijsdam die zich hoe langer de vorst aanhield tot ver naar stroomopwaarts uitbreidde.



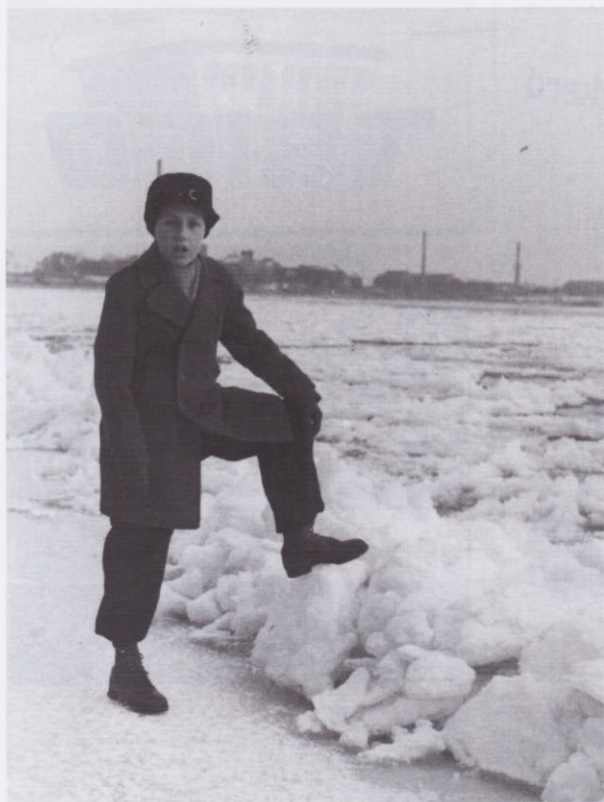


Eisgang auf dem Rhein
bei Gernsheim im Februar 1929

In februari 1929 vormden zich in Gernsheim dermate hoge ijssdammen dat men in maart besloot de dammen met dynamiet op te blazen. Van 1932 tot 1934 werd de engte verbreed waardoor het tot op heden geen verdere ijssdammen meer gegeven heeft.



Sprengrung des Rheineises
bei Gernsheim
im März 1929



Gunter Dexheimer, de samensteller van dit boekwerkje, tijdens sterk drijffijs bij Rijnkmr. 462.

Het is begin 1947. Op de achtergrond is de industrie van Gernsheim waar te nemen.



Nierstein, der zugefrorene Rhein, Februar-März 1929

De dichtgevroren Rijn ter hoogte van Nierstein (kmr 481) in 1929.





De Rijn en wijn horen bij elkaar. Zelfs in strenge winters zoals in 1929. Deze foto is genomen benedenstrooms de verkeersbrug in Mainz-Kastel (kmr. 498,5).



Een verzameling schepen in de vluchthaven van Schierstein (kmr. 505) tijdens de winter van 1929. Van links naar rechts raderboot LYON, METZ, een Franse schroefsleepboot en (waarschijnlijk) de raderboot LUDWIGSHAFEN.



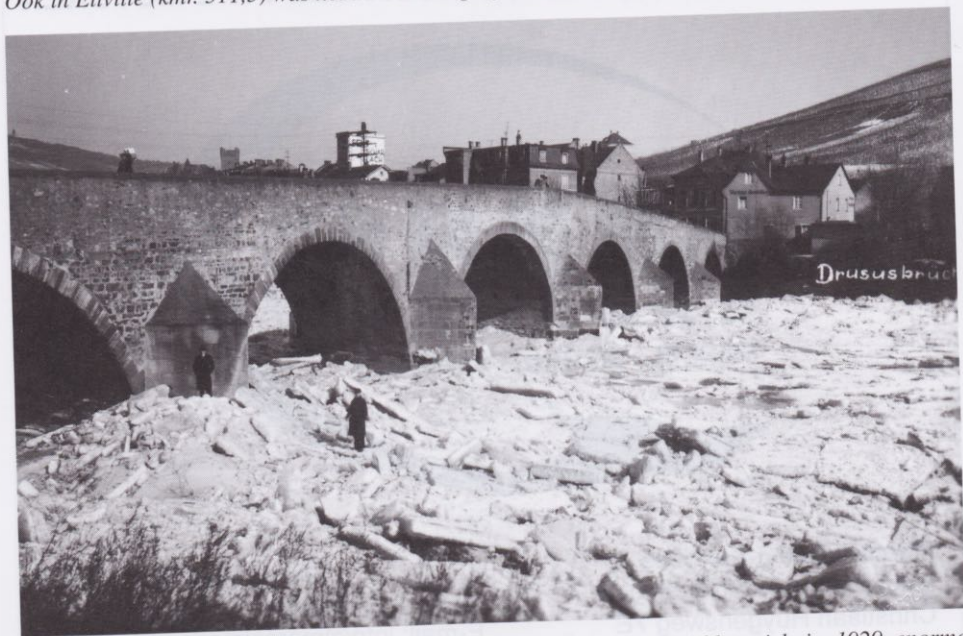


In Schierstein kwam ook de fotograaf langs om toeschouwers te vereeuwigen tijdens deze barre winter. Gelukkig voor ons werden er ook foto's van de vastgevroren schepen gemaakt. Boven de raderboot LYON en onder de raderboot METZ en het sleepschip HARPEN 49.





Ook in Eltville (kmr. 511,5) was het in 1929 mogelijk de Rijn over te steken via het ijs.



Op de zijrivieren van de Rijn, zoals hier de Nahe in Bingen, hadden zich in 1929 enorme ijsmassa's gevormd.





Der Rhein im Eis bei Bingen mit Mäuseturm und Ruine Ehrenfels.

Een uitje op het ijs in 1929. Op de achtergrond zien we de Mäuseturm en de ruïne Ehrenfels.



De bekende Mäuseturm in het ijs. Dit keer hoefde men geen voorspan te nemen om het Bingerloch (kmr. 530) te passeren.





Dit schip heeft helaas niet tijdig een vluchthaven kunnen bereiken en was gestrand te Assmanshausen (kmr. 532,5). Om zich niet door het Rijnijis te laten meesleuren heeft men de nodige draden op de oever vastgemaakt. En nu maar hopen dat deze sterk genoeg waren.



Normaal is de Pfalz te Kaub een unieke locatie om schepen te fotograferen. In 1929 werden bij gebrek aan schepen 'mensen' op de Rijn door fotografen vastgelegd.





De vluchthaven van Oberwesel (kmr. 549,5) lag in 1929 vol met stoomsleepboten. Het sleepschip kon nog maar net een veilig heenkomen krijgen.



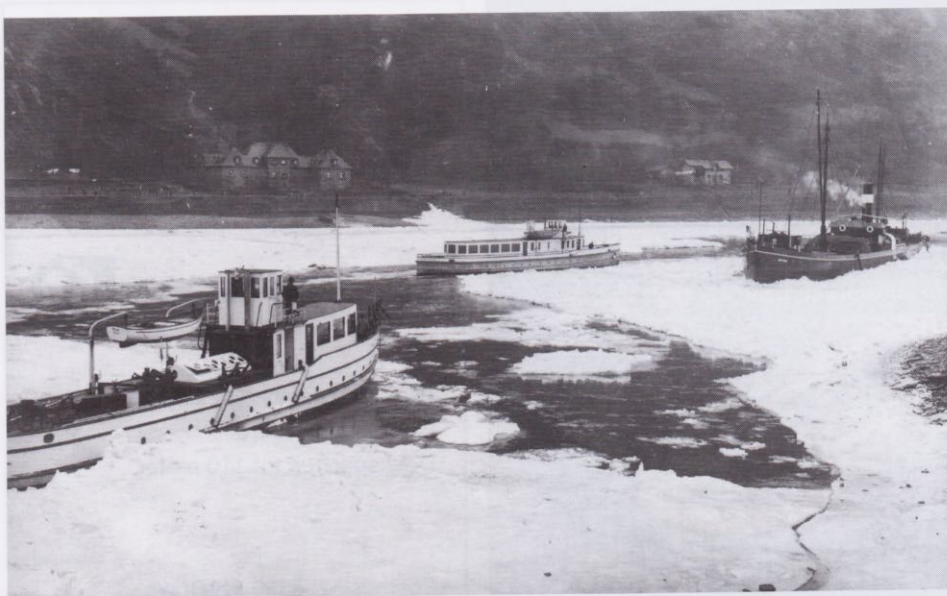
Een mooi wintergezicht vanaf Oberwesel op de drooggevalen Jungferngrond (midden) en links de bekende Ossentoren. De loodsen konden thuisblijven. Men kon te voet de Rijn verkennen.



Weyboot festgevroren 1933



Het stoomgoederenschip DOESWIJK van de Wijkdienst kon in 1933 niet tijdig één van de vluchthavens bereiken en kwam midden op stroom vast in het ijs te zitten. Omdat dit een uitermate kritische toestand was werd het schip door ijsbrekers uit haar benarde positie bevrijd.





Op dezelfde locatie als de DOESWIJK vroor ook het stoomschip DE NEDERLANDER in.



Deze schepen hadden het beter getroffen en konden tijdig de Loreleyhaven bereiken.





Der Rhein im Eis bei der Loreley.

De winter van 1929 begon met normale temperaturen in januari. Eind januari daalde de temperatuur tot onder min 20 graden. Dit veroorzaakte op de Rijn ijsvelden die zich in 100 jaar niet hadden voorgedaan. Op 23 februari 1929 lagen er op de Duitse Rijn vaste ijsvelden met een lengte van rond de 250 km. Daarnaast kwamen op de Waal en Merwede ijsvelden voor met een lengte van 120 km.





Eind februari 1929 heeft men met springladingen het ijs ter hoogte van de Loreley opgeblazen.



Begin maart 1929 werden diverse ijsbrekers in het gebergte ingezet.



De Monopolsleepboten M 204 en M 205 doen hier dienst als ijsbreker. Op de onderste foto zien we de dienstvaartuigen LAHN en de POLIZEIBOOT VIII uit St. Goar. Op 10 maart 1929 kwam de scheepvaart op de Rijn weer langzaam op gang.





Om niet het slachtoffer van één van de beschreven ijsversperringen te worden, zochten schepen op tijd de vluchthavens die voor dit doel langs de Rijn waren aangelegd. Op deze foto's zien we de Loreleyhaven in St. Goarshausen (kmr. 555). Andere vluchthavens waren o.a. St. Goar (kmr. 557), Rheinlache bij Koblenz (kmr. 590), Ehrenbreitstein (kmr. 591) en de havens te Brohl kmr. 621,5 en Oberwinter (kmr. 639).





Een bonte verzameling van schepen die een goed heenkomen hebben gevonden in de vluchthaven van St. Goar. We zien onder andere het kraanschip L 36 en de sleepschepen JOS SCHURMANN 34 en C.G. MAYER. Het jaartal is vermoedelijk 1929.



De stoomsleepboot ST. ANTONIO in februari 1929 tijdens het ijsbreken in de monding van de Moezel.





Vermoedelijk liggen deze schepen ingevroren in de vluchthaven Rheinlache bij Koblenz (kmr. 590).



Dat de rivieren ook in de 19e eeuw dicht konden vriezen toont deze unieke foto uit 1892. We zien dat de schepen door het kruinende ijs op de oever van de Moezel te Cues zijn gezet.



De raderboot RAAB KARCHER GmbH VI – EMIL KIRDORF in 1943 ingevroren in de Duisburger Parallelhafen.





Ook in Duisburg-Ruhrort was de Rijn in 1929 veranderd in een poollandschap. Om de overkant te bereiken moest je wel enige oneffenheden passeren.



De Rijn bij Wesel in 1929. Toen nog met brug.



Tijdens de winter van 1929 was het ook in Emmerich mogelijk de Rijn via het ijs over te steken. Voor de stad lagen een groot aantal sleepboten en sleepschepen die op de rivier moesten overwinteren. Toen het ijs eenmaal ging kruien werden sommige schepen 5 tot 6 meter omhoog getild. Men was dag en nacht in touw om deze gevaren te weerstaan. Het mag een wonder heten dat er geen mensenlevens waren te betreuren.





Met man en macht werd er in 1929 in Emmerich gewerkt om deze sleepschepen drijvende te houden. De in alle omstandigheden zo dringend nodige samenwerking was hier aanwezig. Het is goed dat wij konden zeggen: 'Het is geweest', laat ons hopen, nimmer meer dergelijke toestanden mee te zullen maken.