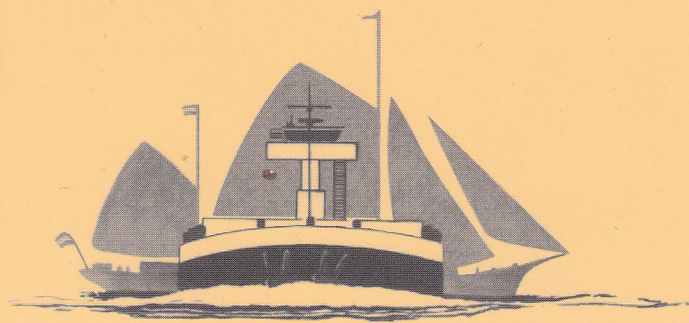


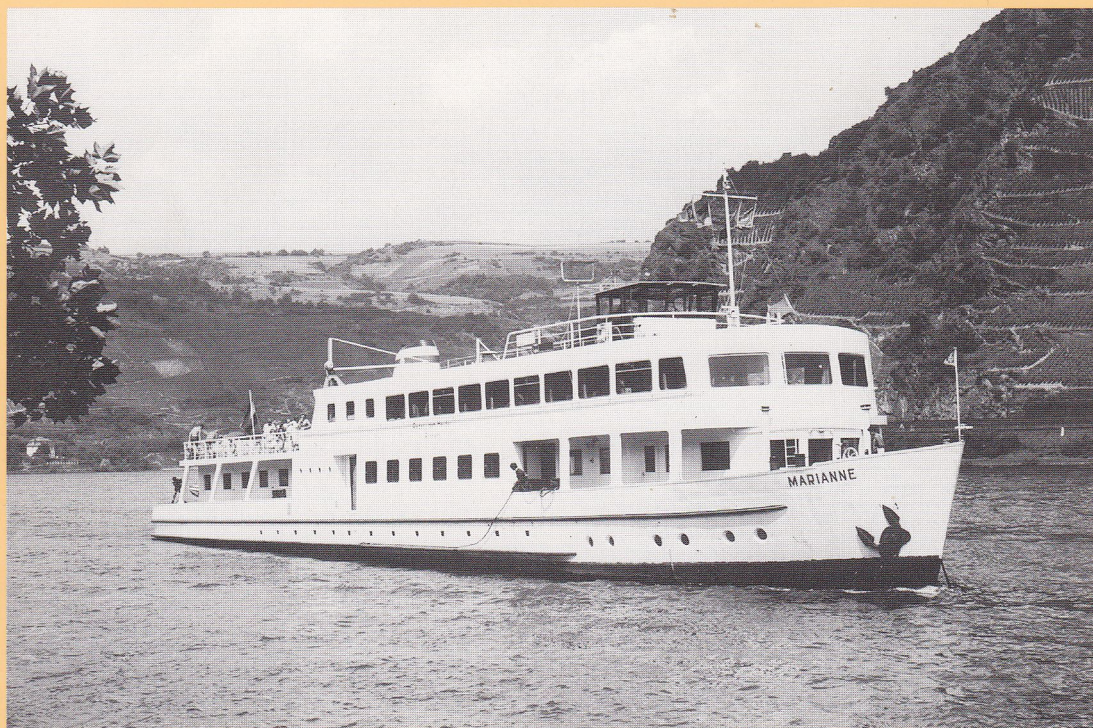


P

oktober 1998

98-II

VERENIGING "DE BINNENVAART"



50 JAAR RIVIER-CRUISEVAART

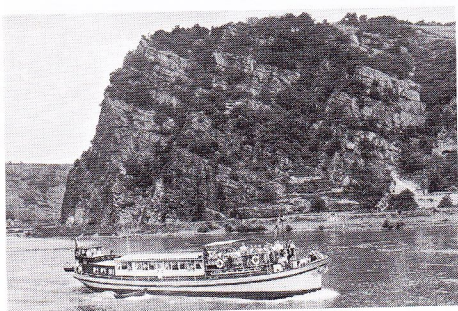
50 JAAR RIVIER-CRUISEVAART

De oproep in ons blad BINNENVAART 98/5 voor gegevens over het daar afgebeelde mvs ALIDA volgeladen met vrolijk vakantie vierende passagiers was voor ons aanleiding om over dit interessante onderwerp wat nader onderzoek te doen. Het blijkt dat het dit jaar exact vijftig jaar geleden is dat met deze tak van binnenvaart is gestart. In 1948 werd schipper Snitjer van het mvs AMBULANT gevraagd om voor de Stichting Watertransport (SWT) zijn schip tijdelijk om te bouwen tot passagiersschip. Snitjer zag hier wel wat in en zo werd zijn schip min of meer de pionier van de heden-tendage luxe cruisevaart over de Europese rivieren en binnenwateren. Opgemerkt dient te worden dat het voor de Eerste Wereldoorlog reeds mogelijk was om op de schepen van de Nederlandsche Stoomboot Reederij (NSR) meerdaagse tochten over de Rijn te maken. Deze schepen waren voorzien van hutten, maar de passagiers die hiervan gebruik maakten zagen dit meer als een vorm van openbaar vervoer dan als vakantiereis. De SWT had goed ingezien dat in de passagiersvaart een groeiemarkt was te verwachten en we kunnen dan ook wel stellen dat in 1948 de huidige passagiersvaart voor meerdaagse tochten over de binnenwateren is gestart. Naast de SWT startte in 1949 schipper Willem Feenstra van het mvs TIJDGEEST eveneens in de passagiersvaart. Anderen volgden weldra. Dat men bij de cruisevaart over binnenwateren in de beginjaren iets anders moet voorstellen dan bij de huidige luxe passagiersschepen is wel duidelijk. Maar toch is het met deze (tijdelijk) omgebouwde vrachtschepen begonnen.

Globaal is de cruisevaart in te delen in vijf periodes.

In de eerste periode (begin vijftiger jaren) werden kleine vrachtschepen (van rond de 200 ton) primitief verbouwd. Het vrachtruim werd schoongeboend, op het achterste gedeelte werd een kleine houten opbouw geplaatst. Dit gedeelte deed dienst als salon. Het voorste deel van het ruim deed dienst als slaapzaal. Hierin werden stapelbedden geplaatst en als scheiding tussen het dames- en heren verblijf werd midscheeps over de scheerstk een dekzeil gehangen. Zo ging dat in die tijd nog. In de tweede periode (eind vijftiger jaren) werden de vrachtschepen voorzien van een grotere houten opbouw en de slaapzaal werd voorzien van aparte slaaphutten. Omdat dit meer ruimte innam dan voordien werden de schepen veelal verlengd of charterde men grotere schepen van rond de 300/400 ton. De vrachtschepen voeren 's-zomers met passagiers (vnl. sociaal toerisme) en 's-winters met vracht. Het opbouwen van deze schepen nam echter steeds meer tijd in beslag. Dit was ook de reden dat sommigen de opbouw ook 's-winters lieten staan. Het schip lag dan gedurende de wintermaanden stil.

In de derde periode (in de zestiger jaren) kregen de vrachtschepen een vaste opbouw en werden de passagiers enkel nog in hutten ondergebracht. In deze periode werden ook veel motorsleepboten omgebouwd tot passagiersschip en kwamen de eerste origineel gebouwde cruiseschepen in de vaart. In de vierde periode (zeventiger jaren) werden de hutten luxer en werden ze allen voorzien van een eigen douche en toilet. Dit hield wel in dat men minder passagiers vervoerde, maar men had meer leefruimte. Gedurende de vijfde periode (tachtiger jaren) vond een overgang plaats van folderreizen naar charterreizen. Thans is het mogelijk dat het schip voordat het in de vaart komt reeds voor de eerste jaren gecharterd is door een buitenlandse reisorganisatie. Het risico voor een dergelijke grote investering wordt daardoor niet meer geheel door de eigenaar gedragen. Iets wat de pioniers in de cruisevaart wel voor lief moesten nemen.

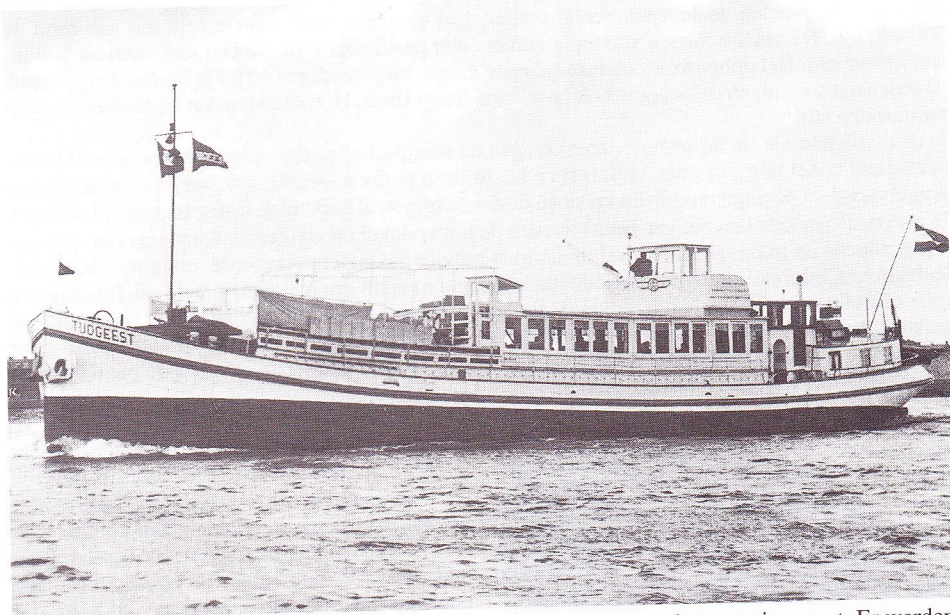


Getracht is in dit boekwerkje een globaal inzicht te geven in 50 jaar rivier-cruisevaart. Natuurlijk is dit overzicht verre van compleet. Vele ondernemers in deze tak van binnenvaart kunnen vanwege ruimtegebrek niet genoemd worden. Desondanks willen we dit boekje opdragen aan alle personen die in de passagiersvaart werkzaam zijn of waren. Persoonlijk heb ik echter de intentie om ooit een boek te mogen schrijven waarin meer aandacht aan de mensen en de schepen in deze bedrijfstak kan worden besteed.

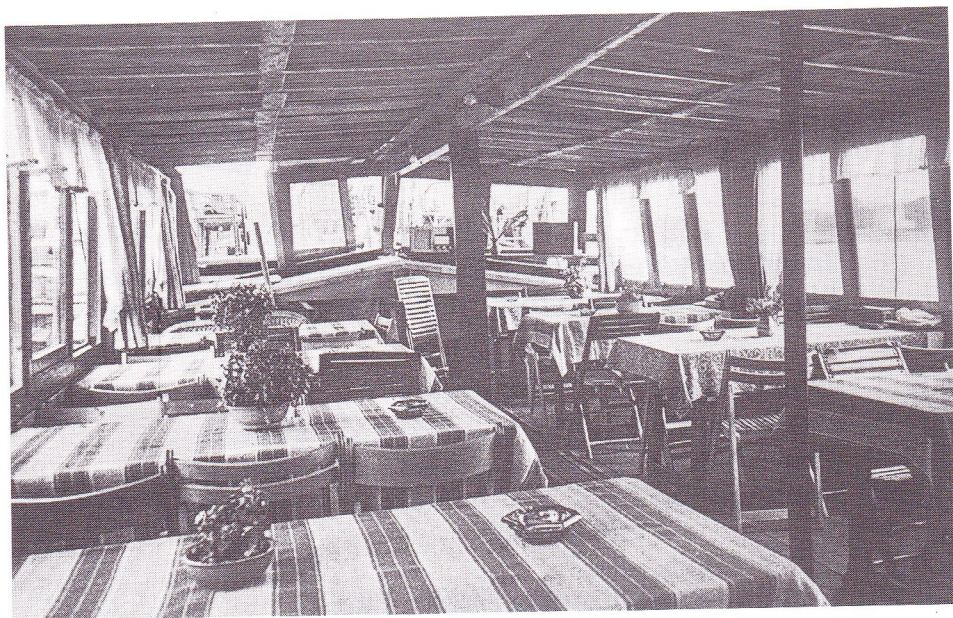
EIND VEERTIGER- EN DE VIJFTIGER JAREN



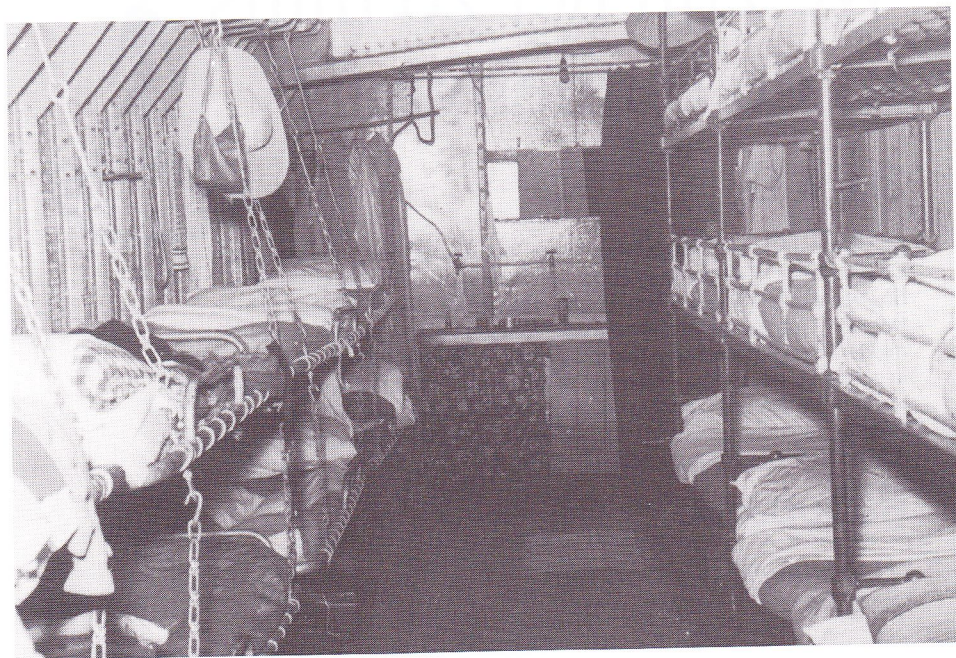
Deze foto, beschikbaar gesteld door mevrouw Snitjer, toont ons het mvs **AMBULANT** van schipper Harm Snitjer uit Groningen. De **AMBULANT** is hier provisorisch omgebouwd tot passagiersschip voor circa 20 passagiers. De buikdenning van het achterste ruim werd zover omhooggebracht dat men zittend op een stoel uitzicht kreeg over water. Op de denneboom werd een houten betimmering op stahoogte gebouwd. Dit deel deed dienst als dagverblijf. Ook was hier een keukentje ondergebracht. De passagiers moesten destijds zelf koken. In het voorste ruim waren de stapelbedden geplaatst. Zo startte de **SWT** in 1948 met de passagiersvaart. Thans heeft deze rederij 3 luxe cruiseschepen in de vaart. De nieuwste aanwinst de **ERASMUS** is ook regelmatig op de Donau waar te nemen.

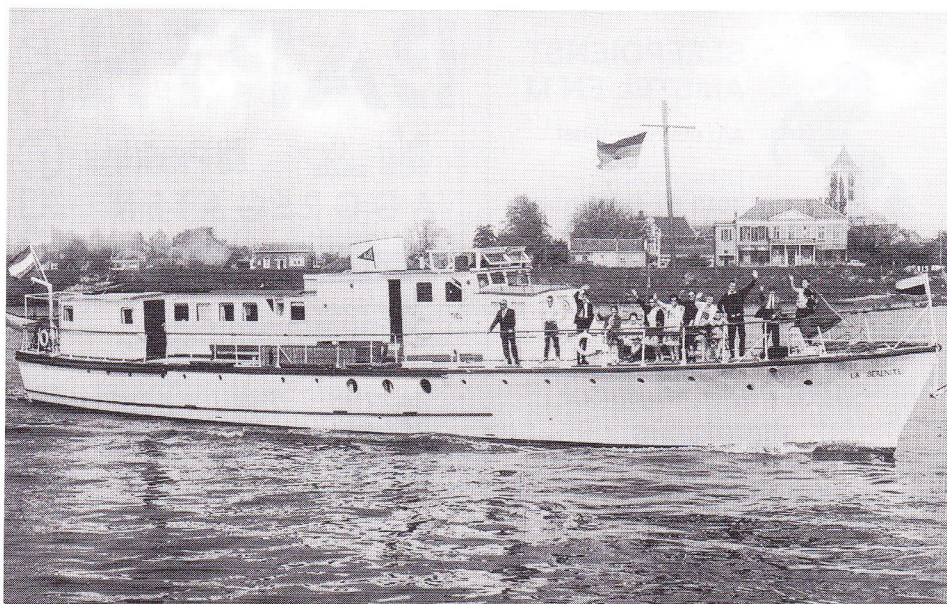


Met de **TIJDGEEST** (30 5033) startte in 1949 Willem Feenstra met de passagiersvaart. Er werden in dat jaar enkele reizen door Nederland gemaakt. Vanaf 1950 werd het schip voorzien van een houten opbouw en in 1951 werd de **TIJDGEEST** verlengd van 29,20 m tot 36,19 m. Het maximum aantal passagiers bedroeg 40. In 1952 werd de 45 pk Kromhout gloeiakopmotor vervangen door een 120 pk **MAN** en werden de eerste Rijnreizen gemaakt.



Deze foto's van de TIJDGEEST uit 1952 geven een goed beeld hoe de schepen in die tijd waren ingericht. De bovenste foto geeft een beeld weer van het dagverblijf, terwijl de onderste foto het nachtverblijf laat zien. De stapelbedden waren afkomstig van voormalige troepentransportschepen. In 1953 nam W.F. Feenstra afscheid van de vaart en ging vanuit Rotterdam zijn bedrijf, Rederij Feenstra, runnen. Intussen was de vloot toegenomen met meerdere schepen. Als zetschipper kwam O. Nootgedacht op de TIJDGEEST. In 1959 werd de TIJDGEEST geheel omgebouwd tot passagierschip en in 1980 werd zij verkocht aan de Stichting Siloam te IJlst en herdoopt in IMMANUEL.

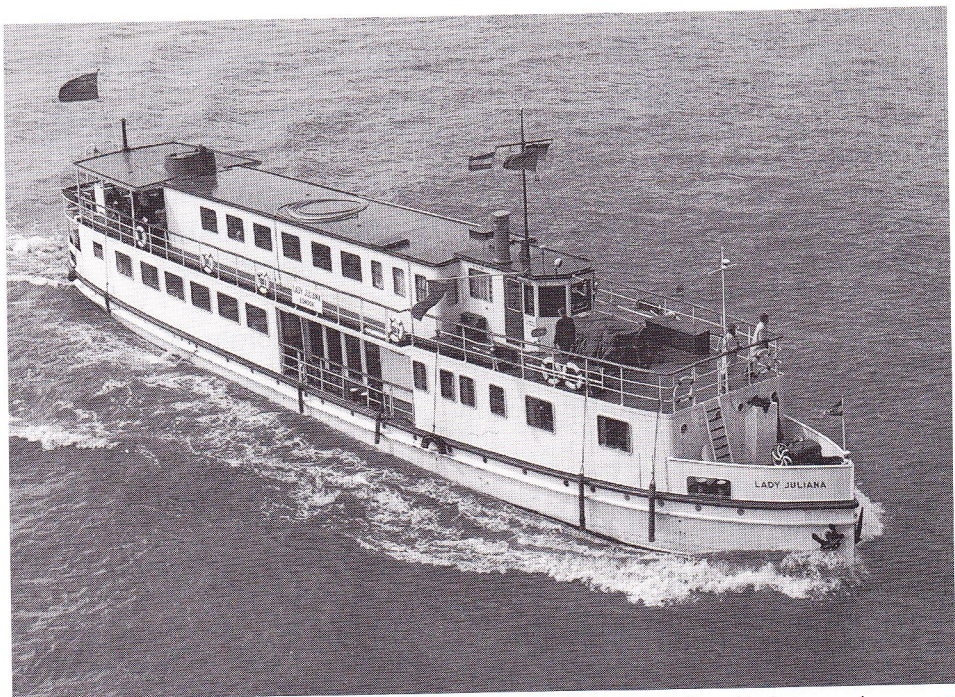




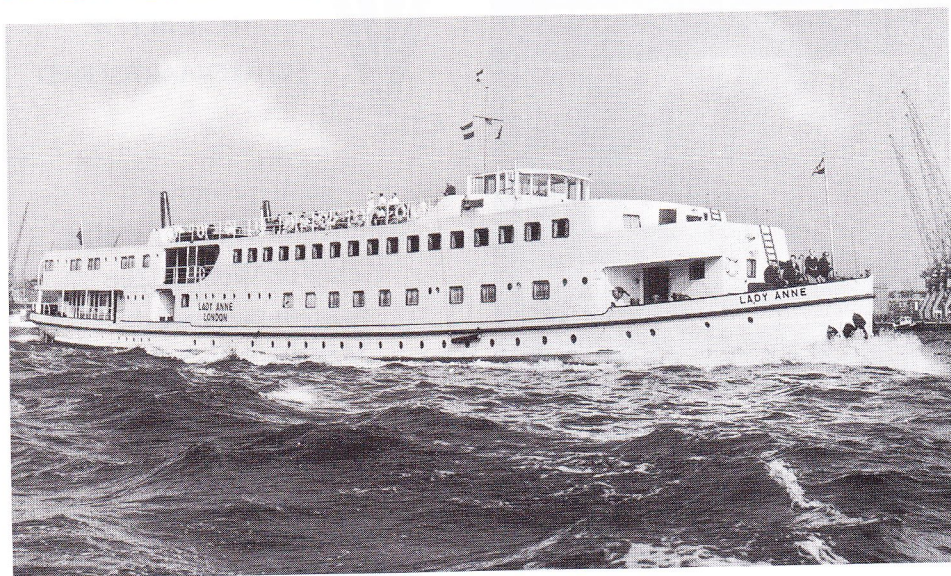
Naast opgebouwde motorvrachtschepen voeren er in de vijftiger jaren ook andere omgebouwde schepen in de passagiersvaart. Populair waren voormalige marineschepen die als motorjacht op de Rijn werden ingezet. Bekende namen uit die tijd zijn: MASTER STANDFAST, TYPHOON, FELICITY, ORCA en de LA SERENITE. De LA SERENITE (33 40141) was een voormalige mijnenveger. Het casco was gebouwd van teakhout. In 1953 in Engeland omgebouwd tot mps en in 1956 aangekocht door G. van Hussen en ingezet voor vakantie-reizen van Tiel naar Rudesheim. Tot 1968 gevaren en daarna verkocht naar zeeverkenner in Haarlem.

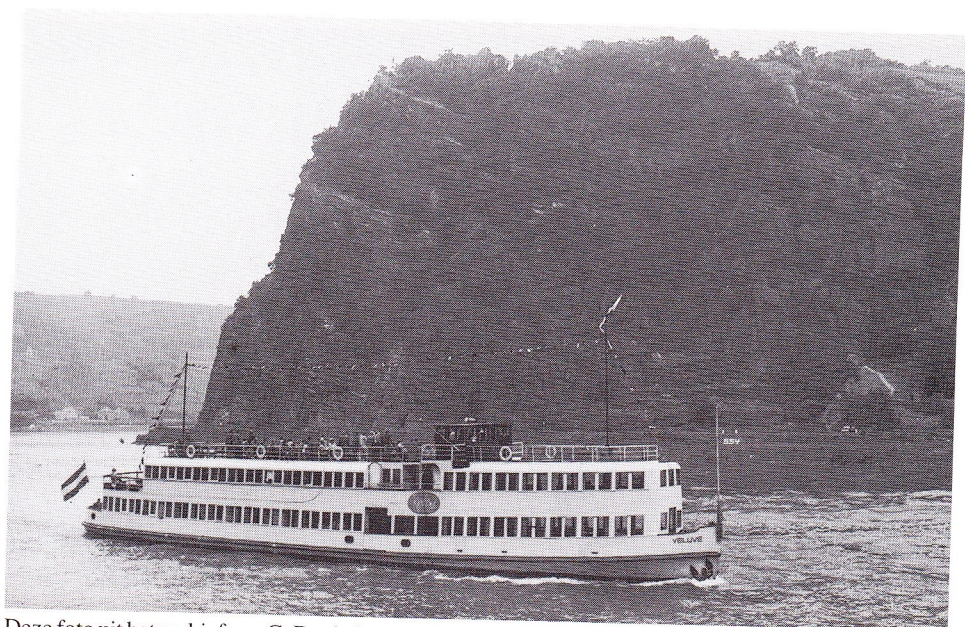


Voormalige stoomboten waren ook in trek als passagiersschip. Op deze foto uit 1953 (archief G. Dexheimer) is de VOLHARDING te zien. In 1907 als stoomboot gebouwd voor vervoer van passagiers en vee op de Zuiderzee. In 1952 startte dhr. Jacobie uit Den Haag met Rijnreizen met dit schip. In 1953 aangekocht door P.J. Signur uit Hilversum. Men voer voor het eigen reisbureau en nog steeds op stoom. Later werd een motor ingebouwd en voer het schip bij diverse eigenaren als ROMANCE en REGINA. In 1976 verkocht en ingezet als (Grieks) restaurantschip in Heidelberg.

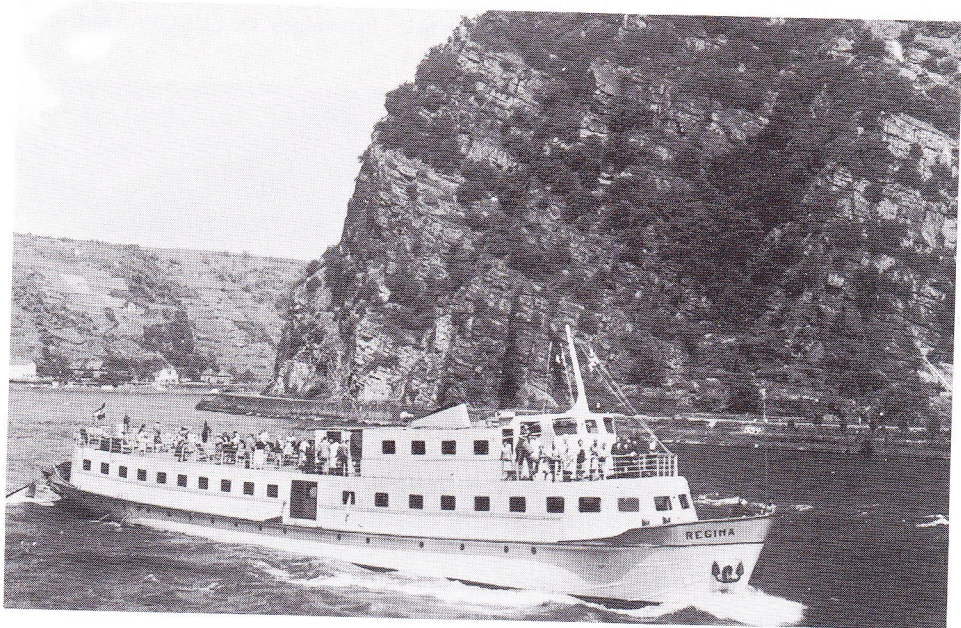


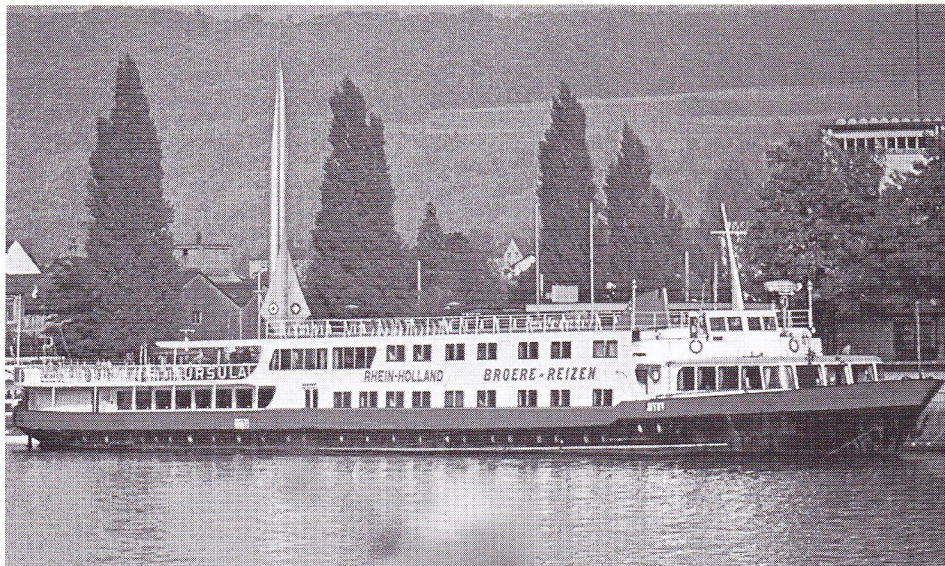
Niet alleen Nederlanders maar ook Engelsen zagen in de vijftiger jaren brood in het organiseren van meerdaagse reizen op de Rijn. Een bekende Engelse rederij uit de beginjaren van de passagiersvaart was Yacht Hollidays Ltd uit Londen. De stuwende krachten hierachter waren de heren D.W. Child en H.E. Offert. De schepen voeren veelal onder de naam LADY ... Op de bovenste foto zien we de LADY JULIANA. In 1948 gebouwd als stoombeurtschip MAASSTROOM en in 1958 omgebouwd tot mps. In 1970 verkocht aan M.J. Smits te Woudrichem en herdoopt in MOEZELSTAR 1 (23 12899). In 1963 was men toe aan een groter schip en werd het mvs WAALWIJK van de NRM omgebouwd tot mps LADY ANNE. Tot voor kort nog in de vaart als AVANTI (20 07059). De LADY ANNE was het vlaggeschip van Yacht Hollidays.





Deze foto uit het archief van G. Dexheimer toont ons de eerste Rijnreis in 1953 van het mps VELUWE. Zij werd in 1936 bij Van der Werf te Deest voor rekening van de Amsterdamse rederij Zwaag gebouwd. De VELUWE voer vnl. op en rondom het IJsselmeer. In 1953 werd het schip tijdelijk omgebouwd tot hotelschip en werd het vaargebied verplaatst naar de Duitse Rijn. De VELUWE werd hiervoor verhuurd aan rederij Rijnland te 's-Gravenhage. De slaap-accommodatie bestond uit 13 twee-en 6 vier- persoonshutten en 2 slaapzalen voor ca. 34 personen. In het totaal konden er 118 passagiers mee. Tevens was er een ziekenboeg voor 2 personen. Het bleek een succes, enkele jaren daarna startte rederij Zwaag zelf in de Rijnpassagiersvaart. Rederij Rijnland liet in 1958 het (waarschijnlijk eerste) nieuwgebouwde hotelschip REGINA (zie foto onder) bouwen. Helaas had het schip maar een kort leven. In de zestiger jaren brandde het schip totaal uit op een werf te Zaandam.

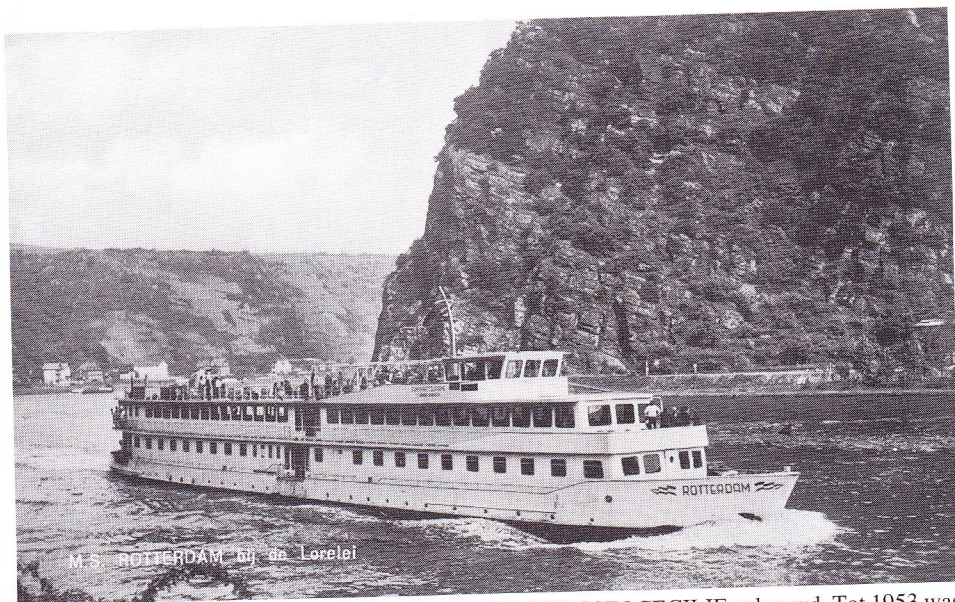




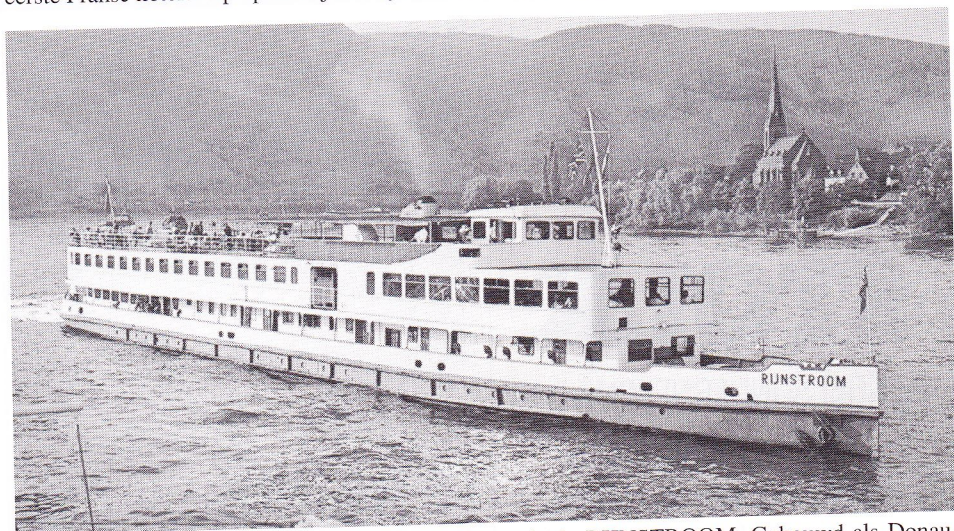
DE ZESTIGER JAREN

De zestiger jaren kenmerkten zich door de permanente ombouw van de voormalige vrachtschepen en de ombouw van voormalige sleepboten tot passagiersschip. Daarnaast verschenen ook de eerste nieuwgebouwde hotelschepen op de Rijn en haar zijrivieren. Het mps SCHWABENLAND, werd in 1960 voor rekening van G. Zimmermann, fabrikant te Stuttgart, gebouwd. Ze werd ingezet op 14-daagse reizen tussen Stuttgart en Rotterdam. In 1963 werd zij verkocht aan de Schweizerische Reederei AG te Basel en werd herdoopt in URSULA met als vaargebied de Rijn tussen Basel-Rotterdam. Thans is zij nog in de vaart als RHINE PRINCESS. Aangestoken door het succes in de cruisevaart liet ook de fameuze Duitse rederij Köln-Düsseldorfer een hotelschip bouwen; de EUROPA. In 1960 kwam zij in de vaart tussen Rotterdam en Basel. Weldra volgde in 1961 nummer 2 voor de KD de HELVETIA. Hierna zou nog een hele vloot volgen. De EUROPA vaart sinds 1997 onder Nederlandse vlag als VICTORIA CRUZIANA.

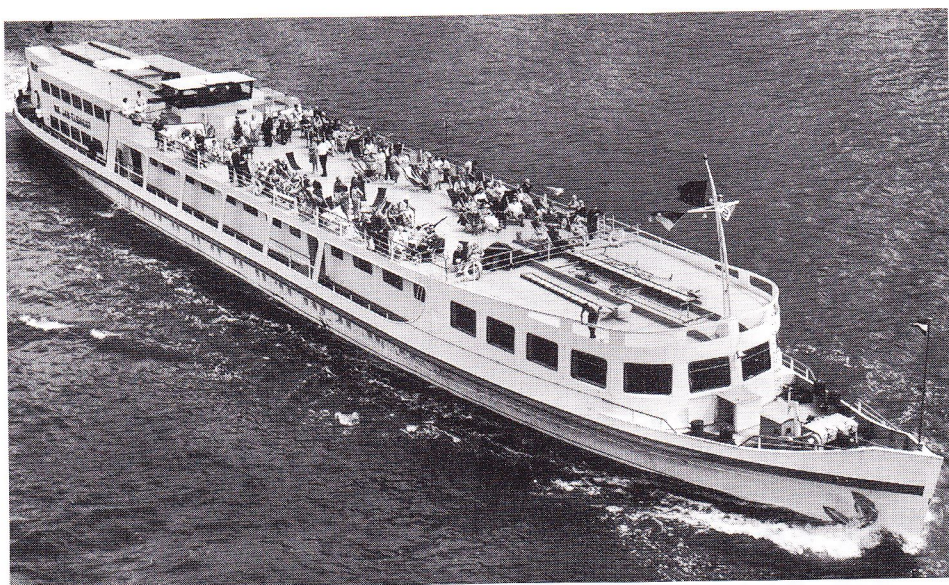




In 1914 werd te Rossau de radersleepboot KRONPRINZESSIN CECILIE gebouwd. Tot 1953 was zij op de Elbe in de vaart. Zij kwam in 1959 naar Nederland en werd omgebouwd tot hotelschip. Zij kwam in 1963 als ROTTERDAM (23 10580) in de vaart voor de NV. Rijnvaart Toerisme te Rotterdam en was hiermee één van de eerste grote hotelschepen. In 1968 kwam zij voor de Firma H. Botter & Zonen in de vaart. In 1984 verkocht naar Frankrijk en was als PETITE FRANCE het eerste Franse hotelschip op de Rijn. Dit jaar werd zij als SMARAGD verscheept naar Portugal.



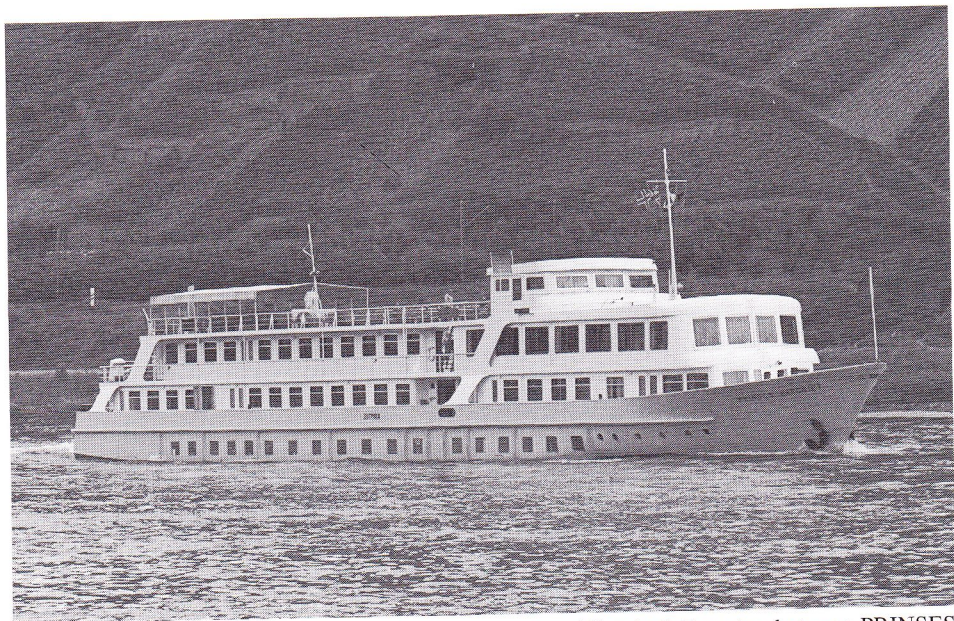
Een schip waar ikzelf goede herinneringen aan heb is de RIJNSTROOM. Gebouwd als Donau-sleepboot PRINCESS ELISABETH kwam zij in 1951 bij Vulcaan als PRINSES BEATRIX op de Rijn in de vaart. In 1963 voor rekening van D. v/d Linden omgebouwd tot hotelschip RIJNSTROOM (23 07664) en vanaf 1968 tot 1976 gevaren voor Rederij Rijnvakantie. In 1974 voer ik als stuurman op dit schip. Voorzien van 3 x 550 pk Sulzer was zij één van de snelste schepen op de Rijn. Als onze machinist zijn best deed bleven we de schepen van de KD voor. Vermeldenswaard waren de telegraafbediening en het enorme stuurrad op de commandobrugg. Bij de passagiers was deze 'kroonprinses' van de Rijnvakantievloot zeer geliefd. Thans doet zij nog dienst als stilliggend hotelschip aan het Veluwemeer.



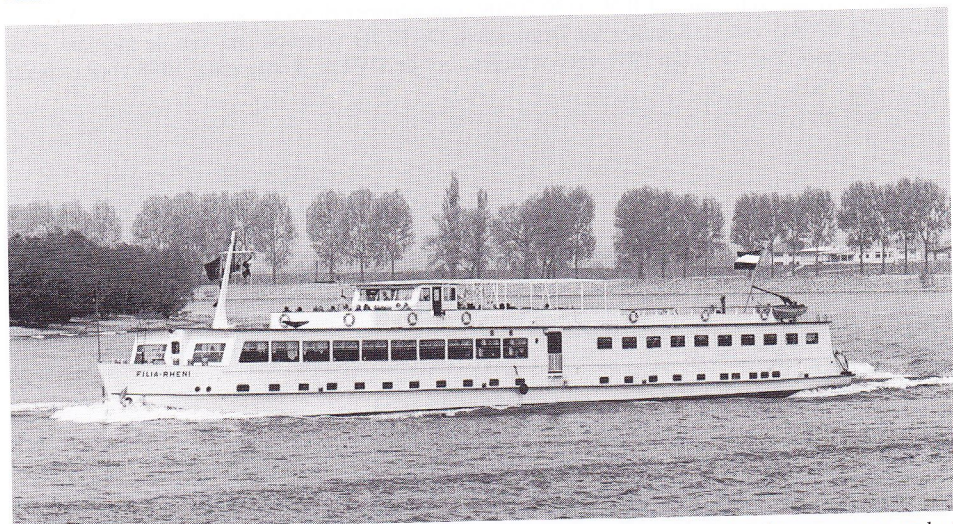
In 1964 besloot de directie van de Stichting Watertransport, na het vele jaren succesvol exploiteren van gehuurde (vracht)schepen zelf een eigen passagiersschip in de vaart te nemen. Hiervoor werd het mvs HELENA ADRIAAN (ex RHENUS 125) aangekocht en omgebouwd tot hotelschip MR. JAN ELSHOUT. Binnen de SWT leverde deze aanwinst de nodige discussie op. Mr. Cornelis W. Kroes was de stuwende kracht achter het plan en dankzij hem werd deze onderneming zeer succesvol. Het schip behoorde toentertijd tot de modernst ingerichte schepen, elke hut was al uitgerust met een eigen douche en wc. Op 29 mei 1964 vond onder gezag van kapitein C. Boon de maidentrip plaats. In 1971 deed het schip dienst als logementsschip bij de RDM in Rotterdam. Op 10-02-1971 brandde het schip geheel uit, helaas kwamen hierbij 8 mensen om. De MR. JAN ELSHOUT werd tot aan het casco gesloopt, met 10 m verlengd en vervolgens geheel opnieuw opgebouwd en is nog steeds in de vaart.



Eén van de fraaist omgebouwde motorsleepboten vind ik persoonlijk de PATRIA (23 12744). In 1968 door T. Nooitgedacht aangekocht als mslb RUHR en bij de firma Hecon te Maasbracht omgebouwd tot hotelschip. Gevaren bij rederij Feenstra en in 1986/1987 verlengd, geheel gerenoveerd en aangepast aan de eisen van deze tijd. Foto: G. Dexheimer - Boppard 1970



In 1959 bracht de heer Ketel, die ervaring had opgedaan bij rederij Feenstra, het mps PRINSES IRENE in de Rijnpassagiersvaart. In 1965 werd bij scheepswerf Amels in Makkum een nieuwbouwschip besteld. Dit schip kwam onder de naam PRINSES MARGRIET (32 70695) in de vaart. Later volgden nog twee nieuwbouwschepen: de PRINSES CHRISTINA en de PRINSES JULIANA. Rederij Ketel werd op 01-10-1958 te Zutphen gevestigd. In 1980 werd de rederij in staat van faillissement verklaard en was het afgelopen met deze bekende rederij.

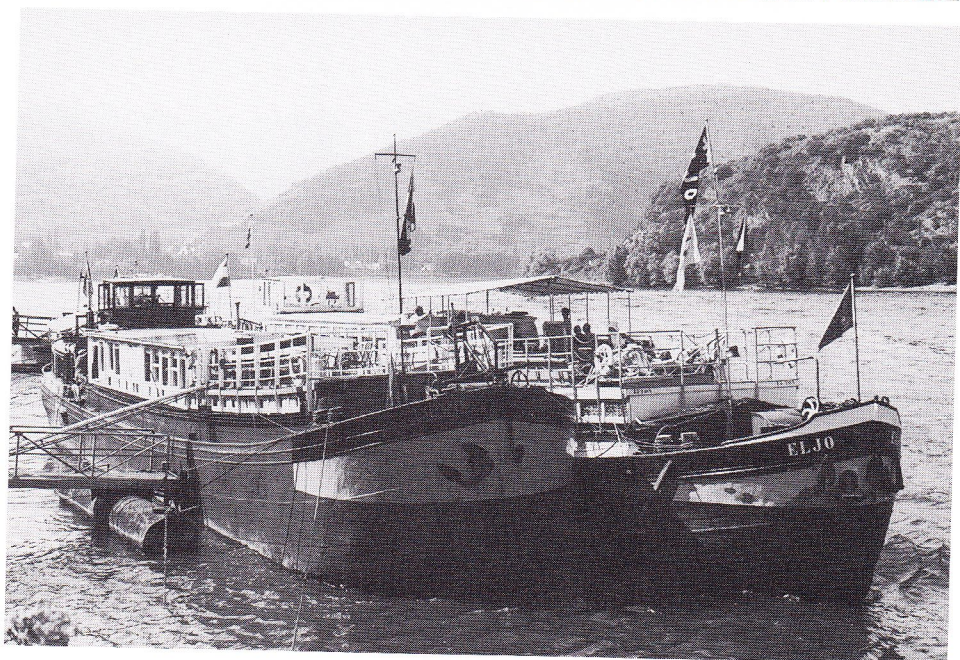


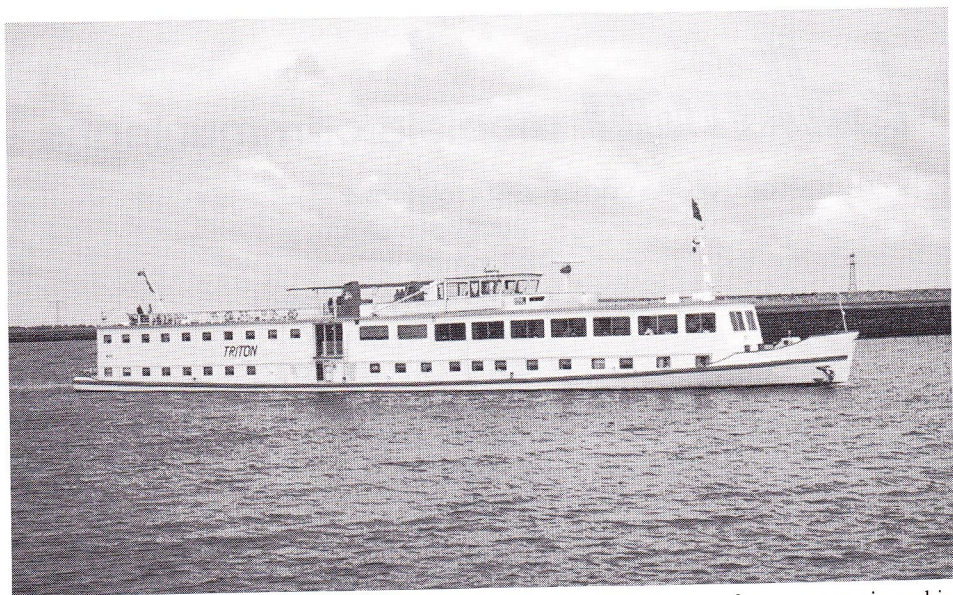
In 1965 werd aan de scheepswerf T. van Duyvendijk te Lekkerkerk de opdracht gegeven voor het bouwen van een hotelschip. Op 7 mei 1966 vond de proefvaart van de FILIA RHENI (23 12198) plaats. Kapitein/eigenaar H. Kamphuisen kon toen niet vermoeden dat met het in de vaart brengen van dit schip de basis werd gelegd voor één van de grootste Nederlandse rivercruisevaart-ondernemingen. Sindsdien varen er al jarenlang passagiersschepen met het achtervoegsel RHENI op de Europese rivieren en binnenwateren. Sinds de zeventiger jaren werkt de Kamphuisen Holding nauw samen met Rederij Rijnvakantie. De FILIA RHENI vaart nu als MOEZELSTAR III bij rederij Boonstra uit Kampen.



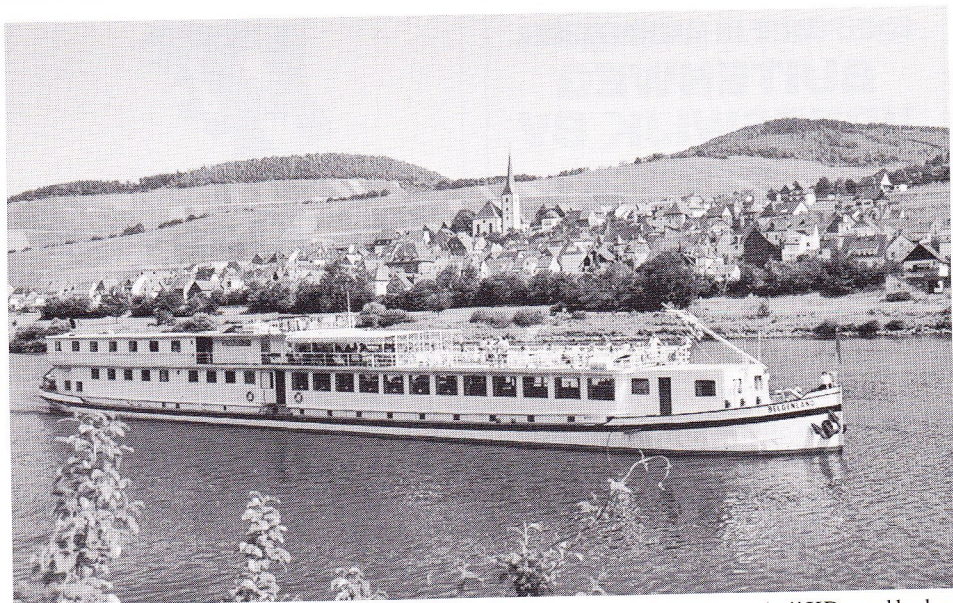
Groeten van de 'Varende Vakantievloot'

In de zestiger jaren waren ook nog regelmatig opgebouwde vrachtschepen te zien. De Varende Vakantie Vloot (V.V.V.) uit Hilversum voer nog regelmatig met deze schepen. Voor de VVV voeren o.a. de AHOY, ANIMO, DINA, LIEWO, LIS en de TOLE. Het betrof hier voornamelijk jeugdreizen. Via deze ontspannen manier van vakantie vieren kon de jeugd kennis maken met het water. Op de bovenste foto is het mvs TOLE (30 50431) te zien. Vanaf 1962 tot 1977 voer dit schip gedurende de zomermaanden voor de VVV. De onderste foto is door Gunter Dexheimer op 22-08-1967 te Boppard genomen. Zij aan zij liggen de LIEWO (30 50509) van schipper Hensen, varende voor de VVV, en de ELJO (23 02684) van L. Schuller uit Drimmelen. De ELJO was ook één van de pioniers in de passagiersvaart. Van 1950 t/m 1957 voer Schuller voor de SWT en startte vanaf 1958 voor zichzelf.

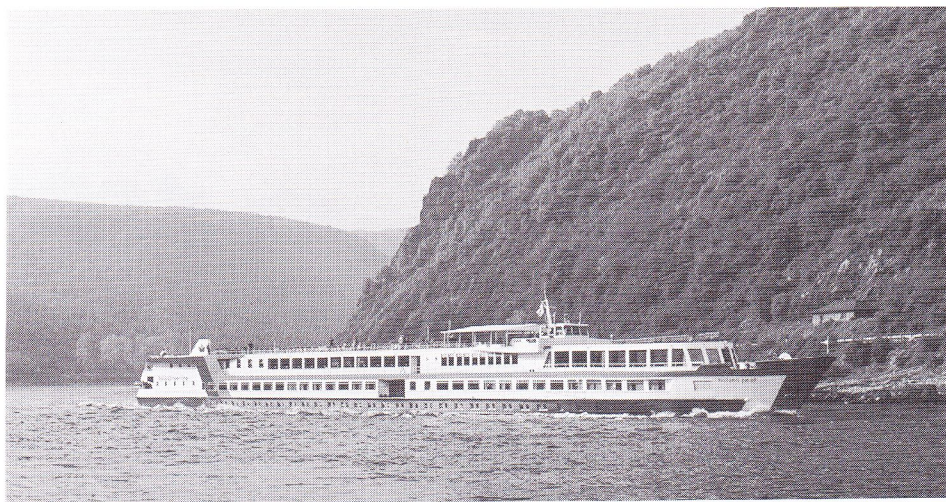




In 1910 werd voor rekening van de Gebr. D. Goedkoop & Zn. het schroef-stoompassagiersschip PRINS HENDRIK gebouwd. Bij het in de vaart komen was zij met 1860 passagiers het grootste schip wat op de Nederlandse wateren voer. Tot WO II bleef het schip in de vaart daarna werd zij te Emmerich tot zinken gebracht. Vervolgens werd zij omgebouwd tot motorsleepboot RUDOLF GELPKE. In 1969 werd zij wederom omgebouwd tot passagiersschip en kwam als TRITON voor Triton Rheinschiffahrts AG te Basel in de vaart. Ze ging bij rederij Feenstra op het traject Arnhem Basel varen. In 1985 verkocht en thans nog als GENERAL KLEBER op de Rijn waar te nemen.

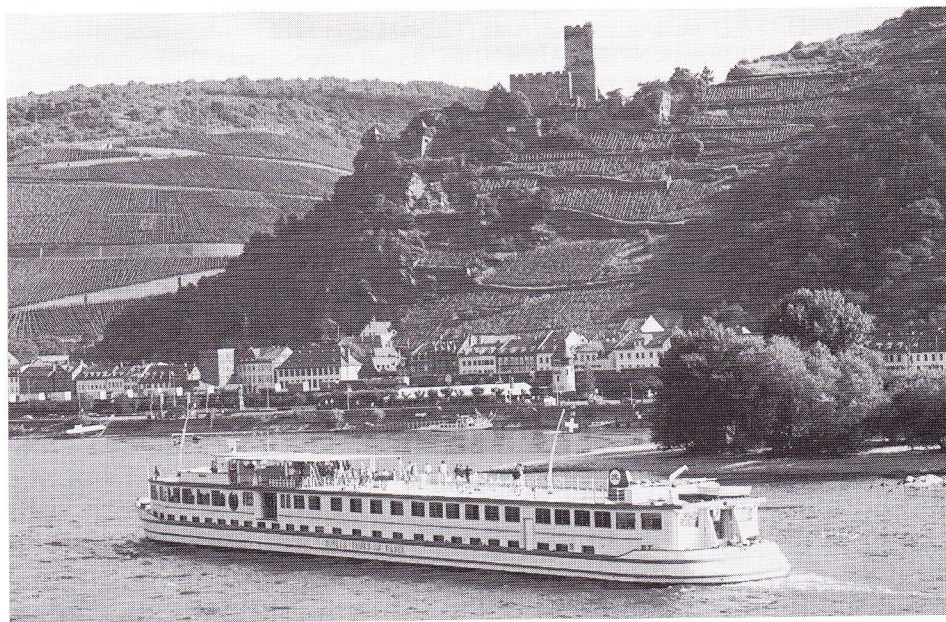


Nadat de (Rijn)-passagiersvaart in hoofdzaak door Nederlanders en de Duitse rederij KD werd bedreven kwam in 1970 ook een Belgisch mps in de vaart. Het schip kreeg de toepasselijke naam BELGENLAND (60 01301). Het betrof hier het voormalige vrachtschip KRUISWIJK van de NRM die voor rekening van de heer P. Wildschut in 1970 werd omgebouwd. Zij kwam voor de Holland Cruise-lijn in de vaart. Op de foto uit 1984 vaart zij op de Moezel.



DE ZEVENTIGER JAREN

In navolging van het succes van de luxe hotelschepen van de KD liet de Nederlandse rederij Holland River Line in 1970 bij scheepswerf Bodewes in Millingen twee 104 meter lange luxe cruiseschepen bouwen. In mei 1971 kwamen de HOLLAND PEARL (op de foto) en de HOLLAND EMERALD in de vaart. De Holland River Line kon de concurrentie met de KD echter niet aan. In 1976 werden beide schepen door de KD overgenomen en varen sindsdien als AUSTRIA en ITALIA.

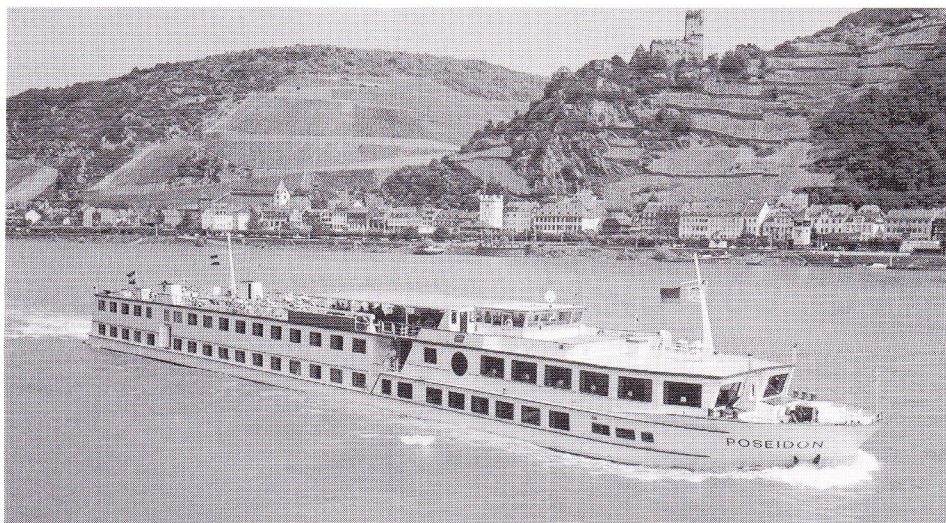


In 1959 kwam de laatste grote nieuwgebouwde Rijnmotorsleepboot de DAMCO XXI / ALEXANDER VAN ENGELBERG in de vaart. Ondanks dat het de modernste sleepboot op de RIJN was kon zij de concurrentie met de duwvaart niet aan. In 1973/1974 werd zij voor rekening van Scylla Tours uit Basel omgebouwd tot mps SCYLLA (70 00985) en was hiermee het eerste schip van deze rederij die later zou uitgroeien tot één van de grootste en modernste rederijen in de cruisevaart. Sinds 1987 is zij als KELLERMAN in de vaart.



De sterkste sleepboten die op de Rijn hebben gevaren behoorden toe aan de Schweizerische Rederei AG te Basel. De sleepboten URI en SCHWYZ kregen een voor die tijd een enorm vermogen: 4 x 900 pk Sulzer en de UNTERWALDEN zelfs 4 x 1000 pk. Tot het eind van de zestiger jaren waren de boten in bedrijf en werden daarna in de zeventiger jaren alle drie omgebouwd tot hotelschip. In 1973/1974 werd voor rekening van H. Kamphuisen de SCHWYZ omgebouwd tot mps REX RHENI (23 13792), nu in de vaart als AMSTERDAM en in 1977 volgde voor dezelfde eigenaar de REGINA RHENI (ex UNTERWALDEN) die nu vaart onder de naam SERENA. In de winter van 1978/1979 werd de laatste van de drie, de URI, omgebouwd tot mps AMICITIA, thans de SALVINIA. Op de bovenste foto liggen de AMICITIA en de AMSTERDAM afgemeerd te Keulen (30-07-1988). De onderste foto uit 1984 toont ons de REGINA RHENI te Mannheim.

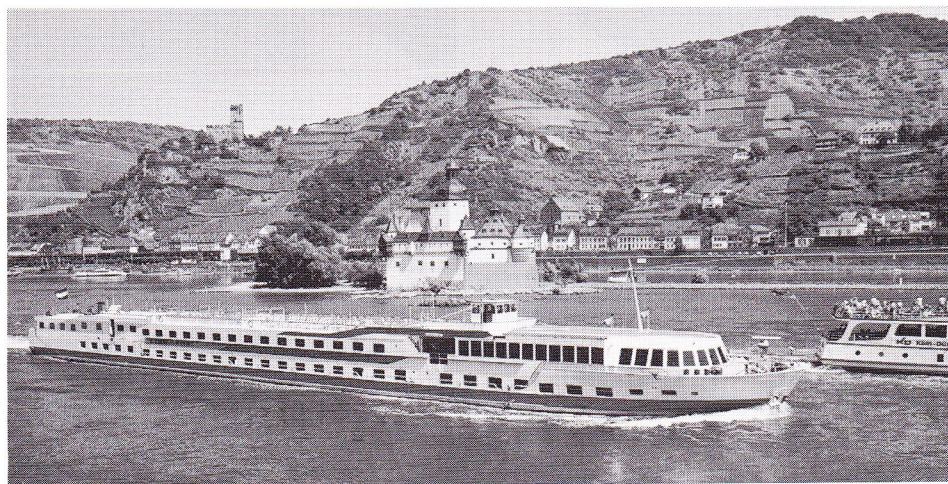




De POSEIDON (22 05549) werd in 1979 bij scheepswerf Peters gebouwd als WILHELM TELL voor rekening van Triton Reisen AG te Basel. Thans in de vaart bij Vof Poseidon te Zwijndrecht.

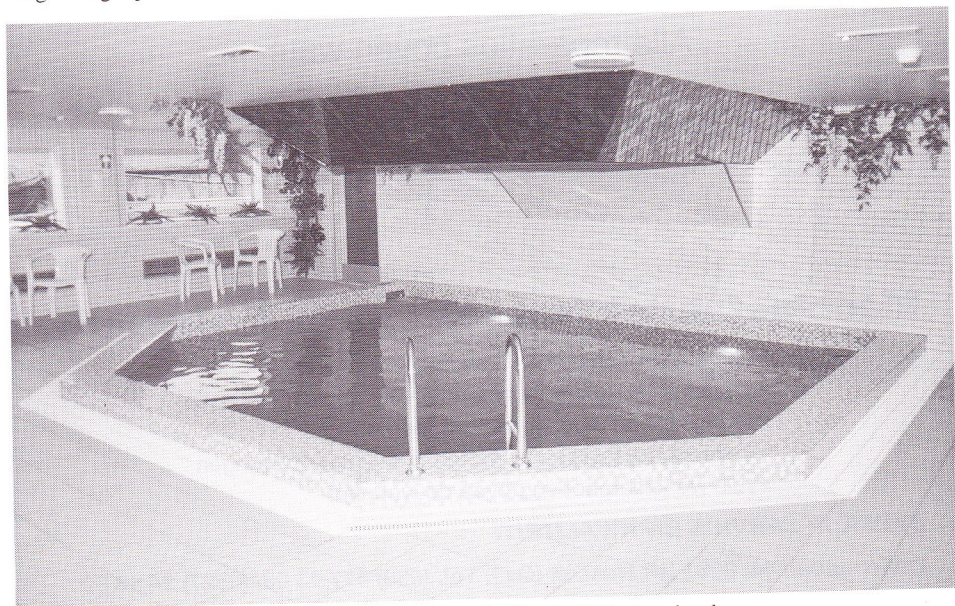
DE TACHTIGER JAREN

In 1979 liep voor de Stichting Watertransport (SWT) het eerste nieuwbouwschip, de MR. CORNELIS W. Kroes van stapel. In 1985 had de SWT het vooruitstrevende idee om haar vaargebied te vergroten en buiten de Rijn en haar zijrivieren op andere Europese rivieren eveneens cruisevaarten te gaan organiseren. Na een grondige studie besloot men de MR. CORNELIS W. KROES per dokschip te verplaatsen naar de Rhône. Zij was hiermee het eerste cruiseschip op deze rivier. Op 28 maart 1985 maakte het in FLEUR DE RHONE omgedoopte schip haar maidentrip op de Rhône. Hierna volgden nog diverse succesvolle reizen. Helaas kwam het schip vanwege de extreem hoge waterstand en de daarmee gepaard gaande hoge stroomsnelheid op 12 mei 1985 in aanvaring met de pijler van de spoorbrug in de Zuidfranse plaats La Voulte. De MR. CORNELIS W. KROES zonk en moest als verloren worden beschouwd. Hiermee leden ook de plannen van de SWT schipbreuk. Het idee om op de Rhône passagiersvaart te gaan bedrijven werd later overgenomen door de Franse rederij Aqua Viva SA die sinds 1986 met succes riviercruises op haar programma heeft staan. Op de onderste foto vaart de MR. CORNELIS W. KROES nog op de Rijn.

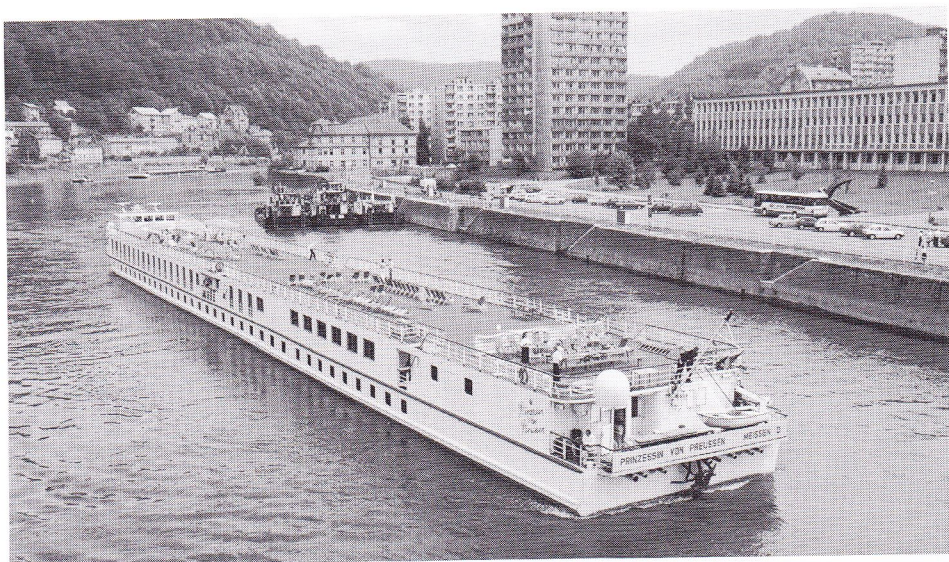




In de tachtiger jaren werd de trend gezet naar cruiseschepen die, voorzien van alle comfort, niet onder hoeven te doen met de luxe cruiseschepen die de wereldzeeën bevaren. De folderreizen gaan langzamerhand tot het verleden behoren. De schepen worden, vaak voor langere tijd, gecharterd door buitenlandse reisbureaus. In 1987 werd bij de werf J.H. van Eijk & Zn. in Sliedrecht de kiel gelegd voor de SWITZERLAND. Met de ingebruikname in 1988 van de SWITZERLAND, gebouwd voor Scylla Tours uit Basel, werd een nieuwe standaard gecreëerd die is berekend op de wensen van de nieuwe generatie. Elke hut beschikt over tv, radio, douche, wc en eigen klimaatbeheersing. Verder is het schip uitgerust met een verwarmd zwembad, sauna, solararium en een fitnessruimte. Voor de voortstuwing werd gekozen voor aquamasters. De voordelen hiervan zijn: minder ruimtebeslag, betere manoeuvreerbaarheid en een zeer laag geluidsniveau. Dit concept sloeg aan, sinds 1988 verschenen er op de Rijn een groot aantal nieuwe cruiseschepen. Alleen al bij Scylla Tours volgde nog vijf maal een nieuwbouw.

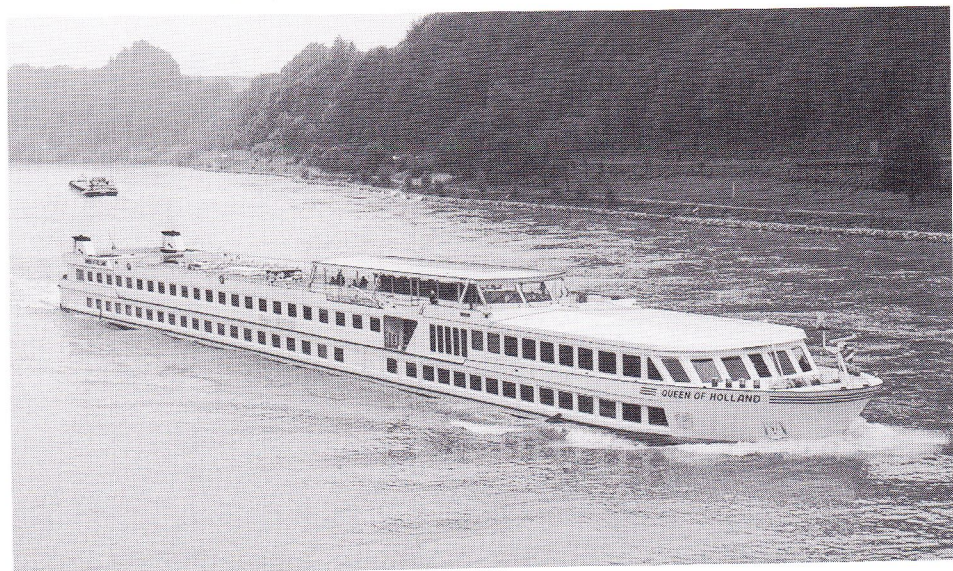


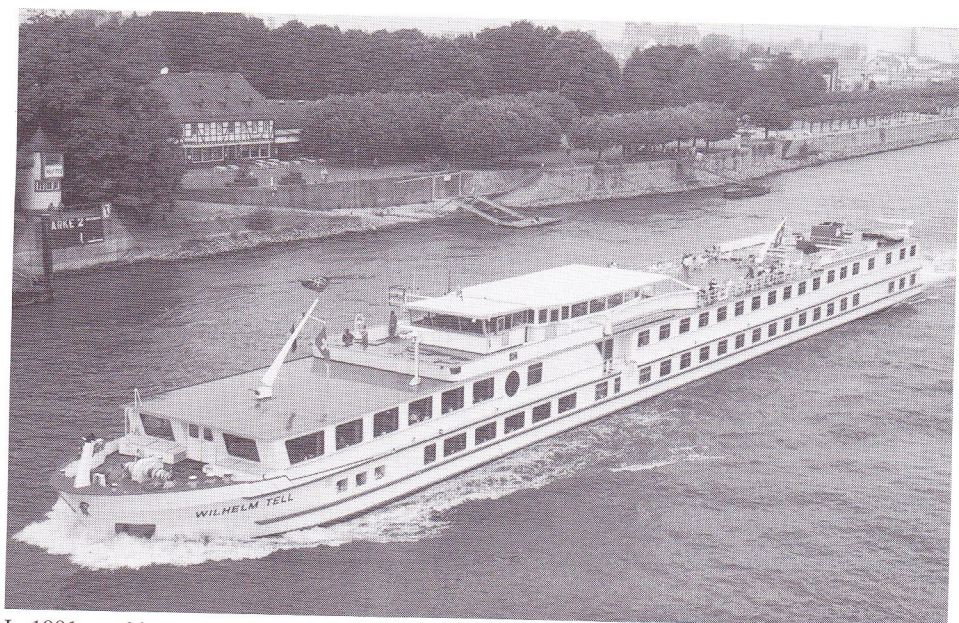
Cruisevaart anno 1988: het verwarmde zwembad a/b van de Switzerland.



DE NEGENTIGER JAREN

Naast de alombekende Rijn cruises worden ook steeds meer andere rivieren bevaren. Na de éénwording van Duitsland kwam bij diverse cruise-operators ook de vaart op de prachtige Elbe in beeld. In 1991 werden een groot aantal schepen met een geringe diepgang op stapel gezet. Daarnaast lieten andere rederijen hun schepen aanpassen om hier hun geluk te beproeven. De Elbe blijft echter een grillige rivier en met haar zeer lage waterstanden toch een probleem voor de cruisevaart. Op 25-09-1992 werd het Main-Donaukanaal voor de scheepvaart geopend. Dit opende wederom perspectieven voor cruise-operators. Alle bekende rederijen hebben sindsdien één of meerdere schepen op de Donau in de vaart. Op de bovenste foto van G. Dexheimer zien we het speciaal voor de Elbe gebouwde mps PRINZESSIN VON PREUSSEN dat in 1991 voor de Duitse Reederei P. Deilmann in de vaart kwam. Op de onderste foto van Gerd Schuth vaart de QUEEN OF HOLLAND van Rederij Rijnvakantie op de Donau t.h.v. Grein.





In 1991 werd het mps NEDERLAND (bouwjaar 1964) van de KD per dokschip naar de Elbe verscheept waar ze als hotelschip in Dresden dienst ging doen. Dit was echter niet haar laatste reis. Sinds 1995 vaart zij als ROAD TO MANDALAY in Burma op de Irrawaddy-rivier. Rivier-cruisevaart vindt hedentendag overal plaats. Sinds enkele jaren zijn ook op de Nijl, de Po en de Douro voormalige Rijnpassagiersschepen waar te nemen.

In 1993 werd de 25-jarige rederij Triton Reisen AG, inclusief de mps WILHELM TELL (bouwjaar 1987, zie bovenste foto van G. Dexheimer te Worms) en de URSULA III (bouwjaar 1991) verkocht aan de KD. De Franse rederij Alsace Croisieres die sinds 1984 actief aan de cruisevaart deelneemt neemt sindsdien met grote regelmaat een nieuw schip in bedrijf en heeft inmiddels een vloot van 10 schepen in de vaart. Op de onderste foto van Gerd Schuth zien we de LA BOHEME (bouwjaar 1995) te Budapest.





In 1996 werd bij scheepswerf Grave voor rekening van Hansa Treuhand AG uit Hamburg de nostalgisch ogende RIVER CLOUD gebouwd. Op de foto van Gerd Schuth ligt zij afgemeerd te Linz. Dit jaar (1998) werden aan de riviercruissevloot de SWISS CORAL (Scylla Tours), de BLUE DANUBE II (Europe Cruise Line) en de RIVER SYMPHONY van Vof. Calypso uit Oss toegevoegd. Dat er nog steeds groei in deze (binnenvaart)markt is getuige het feit dat voor dezelfde rederij het zusterschip RIVER MELODY reeds in aanbouw is. Vijftig jaar geleden begonnen de eerste schippers met de nieuwe uitdaging met het vervoer van vakantiegangers. Hedentendage is de inmiddels luxe riviercruise een niet meer weg te denken fenomeen geworden. Ontspannen over Europese vaarwegen vertoeven, weg van de stress van de autoweg, blijkt toch voor velen de beste manier om de accu op te laden.

s.v.p. hierlangs afknippen



Ik meld mij aan als lid van de Vereniging 'De Binnenvaart'

naam voorletters

adres postcode

plaats telefoon

geboortedatum..... scheepsnaam

datum

handtekening

Postadres: Vereniging 'De Binnenvaart', Postbus 138, 4880 AC Zundert
Postgiro: 625.93.87