

2008 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



60 JAAR RHEIN-CRUISEVAART

60 jaar Rhein-cruisevaart

Zestig jaar geleden is met deze tak van binnenvaart gestart. Vanaf 1948 werden sommige vrachtschepen in de zomer tijdelijk omgebouwd tot passagiersschip. Opgemerkt dient te worden dat het voor de Eerste Wereldoorlog reeds mogelijk was om op de schepen van de Nederlandsche Stoomboot Reedery (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..

Dat men bij de cruisevaart over binnenwateren in de beginjaren iets anders moet voorstellen dan bij de huidige schepen is wel duidelijk. Het reisje langs de Rijn is uitgegroeid tot cruises met luxueuze schepen op de Europese rivieren. Het leukste van een riviercruise: je hebt een raam met een wisselend uitzicht. Riviercruises zijn 'booming business'. Sinds de grenzen met Oost-Europa geopend zijn is een tocht van de Rijn naar de Donau tot aan de Zwarte Zee mogelijk geworden. De schepen zijn in de loop der jaren steeds luxer geworden. De huidige generatie 'river-cruisers' zijn complete vijfsterren hotels. Nog steeds is de river-cruisevaart een groeiemarkt. Bij diverse rederijen is het jaarlijks in de vaart brengen van een nieuw cruiseschip al heel normaal geworden. Terwijl de kostprijs toch rond de tien miljoen euro ligt.

Vereniging 'De Binnenvaart' besteedt in 2008 uitgebreid aandacht aan '60 jaar Rhein-cruisevaart'. In het binnenvaartmuseum in Dordrecht is hierover een expositie ingericht. In het magazine BINNENVAART wordt ruime aandacht geschonken aan de beginjaren van de cruisevaart. Met het cruiseschip SWITZERLAND II werd door leden van de vereniging 'De Binnenvaart' van 25 maart t/m 1 april 2008 een Rhein-musea/shoppingcruise gemaakt van Dordrecht naar Basel. In deze special komen de origineel als cruiseschip gebouwde schepen aan bod. Getracht is een indruk van 60 jaar Rhein-cruisevaart te geven. Natuurlijk is dit overzicht verre van compleet. Vele ondernemers en schepen in deze tak van binnenvaart kunnen vanwege ruimtegebrek niet genoemd worden. Op de website www.debinnenvaart.nl vindt u bij 'De Binnenvaartschepen' een overzicht van de in dit boekwerkje opgenomen (en overige) cruiseschepen met hun (historische) gegevens, compleet met meerdere foto's.



Reeds in 1953 kon men met Rederij Rijnland in 's-Gravenhage een Rhein-cruise maken aan boord van het tijdelijk tot hotelschip omgebouwde passagiersschip VELUWE. Omdat deze reizen zeer succesvol waren besloot Rederij Rijnland in 1958 een schip te laten bouwen wat speciaal voor de meerdaagse Rhein-cruisevaart was ontworpen. We kunnen hiermee aannemen dat dit schip, de VELUWE, het eerste Rhein-cruiseschip was. In de zestiger jaren volgden meer nieuwbouwschepen.

Foto: archief Joop van Doormolen.





Rederij Rijnland in 's-Gravenhage liet in 1958 bij scheepswerf Le Fevre in Boom een nieuw cruiseschip bouwen. De afmetingen waren 50 x 8 m. In april 1958 maakte het in REGINA gedoopte schip haar eerste Rhein-reis. Zij was hiermee het eerste schip wat speciaal voor de meerdaagse Rhein-cruisevaart was gebouwd. Helaas had het schip maar een kort leven. In de zestiger jaren brandde het schip totaal uit op een werf te Zaandam.

Foto: archief Joop van Doormolen.



Al in het begin van de vijftiger jaren ontstond bij een groep medici en andere bij de gezondheidszorg betrokkenen, het denkbeeld om voor thuisliggende patiënten boottochten te organiseren. In 1951 werd één tocht gemaakt met het hiervoor gecharterde mps GELDERLAND. Daarna werd tot 1958 het mps KASTEEL STAVERDEN voor deze vakantietochten afgehuurd door het Rode Kruis. In 1958 gaf het Nederlandse Rode Kruis (NRK) opdracht aan de scheepswerf Bodewes te Millingen een speciaal hospitaalschip te bouwen. Het NRK kon dit doen omdat zij daartoe in staat werd gesteld door het Rampenfonds en het Nederlandse bedrijfsleven. In juni 1959 kwam de (eerste) J. HENRY DUNANT (2310503) in de vaart.

Foto: Ned. Rode Kruis.





De URSULA (7000661) werd in 1960 gebouwd als SCHWABENLAND voor rekening van G. Zimmerman, fabrikant te Stuttgart. Vaargebied: 14-daagse reizen Stuttgart-Rotterdam. Het was een van de eerste origineel als cruiseschip gebouwde schepen. In 1963 aangekocht door de Schweizerische Reederei AG in Basel en herdoopt in URSULA. Sinds 1992 in de vaart als RHINE PRINCESS.
Foto: Leo Schuitemaker (Kaub 1988).



Aangestoken door het succes in de cruisevaart liet de fameuze Duitse rederij Köln-Düsseldorfer (KD) eveneens een cruiseschip bouwen, de EUROPA (4401140). 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.
Foto: Willem Keizer.



In 1964 kwam als derde nieuwbouw voor de KD de NEDERLAND (4200200), lxbxd: 101,60x11,60x1,46 – 4 x 425 pk Deutz Voith Schneider – 192 passagiers in de vaart. Met haar forse afmetingen was zij een imposante verschijning op de Rijn. Zij vaart sinds 1995 onder Burmaanse vlag op de rivier Irrawaddy, met als thuishaven Rangoon. Foto: archief Willem Keizer.



De VOLTI SUBITO (2103879) werd in 1964/1965 gebouwd bij Stami in Dordrecht voor rekening van H. van de Kolk. Ze voer tot 1977 bij rederij Feenstra en vervolgens bij rederij Interruise in Arnhem. In 1983 is het schip geheel verbouwd. Ze werd verlengd, kreeg nieuwe motoren en er werd op het achterschip een hefbaar stuurhut geplaatst. Sindsdien vaart het schip als DIANA en is geschikt voor de vaart op de Duitse kanalen. Foto: Gerd Schuth (Urmitz 2006).





In 1965 kwam voor rekening van rederij Zwaag in Amsterdam de HOLLAND in de vaart. De opbouw was van aluminium gemaakt. Aan boord bevonden zich 85 luxueus ingerichte hutten waarvan er 60 met een eigen badkamer waren uitgerust. Vaargebied: Amsterdam-Straatsburg. In 1977 verbouwd bij Bodewes in Millingen voor de vaart op de Nijl. Een dag voor de proefvaart brandde het schip geheel uit en zonk door het vele bluswater. In 1978 gelicht en weer in de vaart gebracht als FLEUR. In 1983 toch naar de Nijl verkocht.

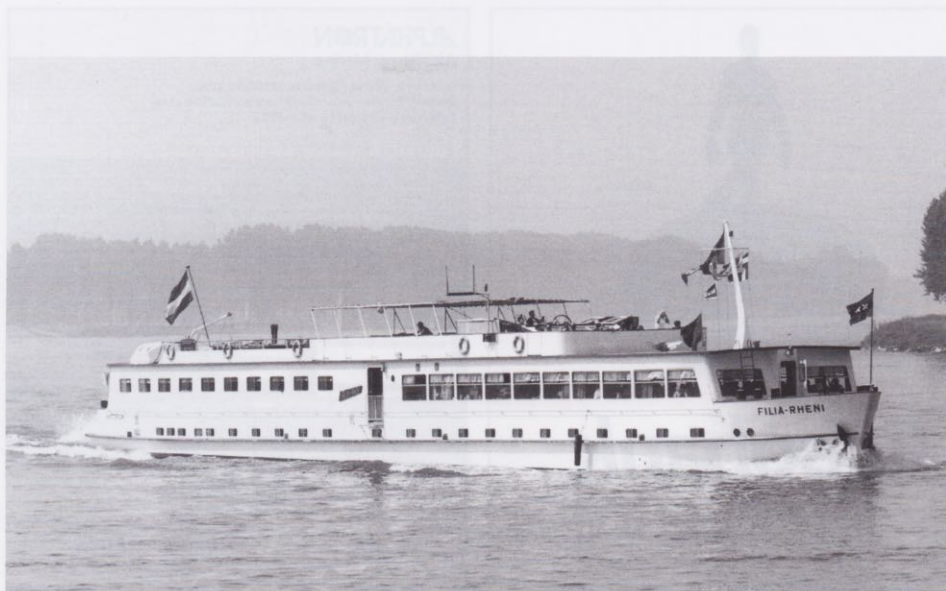
Foto: archief Leo Schuitemaker.



In 1959 startte Rederij Ketel met PRINSES IRENE in de passagiersvaart. In 1965 werd bij scheepswerf Amels in Makkum een nieuwbouwschip besteld. Dit schip kwam onder de naam PRINSES MARGRIET 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. Sinds 1979 vaart het schip als VIGINIA.

Foto: Rederij Ketel.





Op 7 mei 1966 vond de proefvaart van de FILIA RHENI (2312198) 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 voeren er jarenlang passagiersschepen met het achtervoegsel RHENI op de Europese rivieren en binnenwateren. Thans is het schip in de vaart als MOEZELSTAR.

Foto: G. Dexheimer (Gernsheim 1967).



De ROTTERDAM werd in 1969 door Botel Cruises in de vaart gebracht. In 1980 is zij op eigen kracht naar Zweden gevaren en heeft daar dienst gedaan als hotel/restaurantschip. Vanaf 1984 werd zij weer ingezet in de Rijnvaart onder haar vertrouwde naam ROTTERDAM.

Foto: Dieter Henken (Boppard 2007).





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 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. Op de foto zien we de HOLLAND EMERALD (2006951). Zij vaart sinds 2007 als BELLRIVA. Foto: archief Willem Keizer.



Omdat de oude J. HENRY DUNANT aan vervanging toe was werd in 1979 besloten een landelijke inzamelingsactie te houden voor de bouw van een nieuw hospitaalschip. De actie leverde bijna 8 miljoen gulden op. Op 24-02-1973 kwam de nieuwe J. HENRY DUNANT (2402045) in de vaart. De oude J. HENRY DUNANT, die tot 1972, 422 vaartochten met 30.000 gasten en 1500 vrijwilligers had gemaakt, werd verkocht aan de Stichting Varende Recreatie in Utrecht en voer daarna onder de naam PRINS WILLEM ALEXANDER. Foto: Teun van der Zee.





De SOLARIS (2104726) ligt hier afgemeerd in Arnhem. Vanuit deze plaats vertrokken vele cruiseschepen voor een Rijnreis. Het schip is in 1974 gebouwd voor rekening van Duferei BV (Duo-Feenstra-Rietsma). De SOLARIS werd in secties gebouwd in de constructiewerkplaats De Jong en Snoey te Goes. In 1984 met 16 m verlengd. Thans in de vaart als FORTUNA.

Foto: Leo Schuitemaker (Arnhem 1983).



In 1976 kwam voor Rederij Ketel de PRINSES JULIANA in de vaart. De vormgeving was afgeleid van een duwboot, nl. een vierkant voor- en achterschip. T.b.v. de elektriciteitsvoorziening waren er 4 generatorsets van elk 160 kW geplaatst. Door deze voorziening kon, als het schip afgemeerd lag, ook aan andere schepen elektra worden geleverd. Nog steeds onder dezelfde naam in de vaart.

Foto: G. Dexheimer (Oberwesel 1990).





In 1974 werd voor rekening van Scylla Tours uit Basel de sleepboot de DAMCO XXI/ALEXANDER VAN ENGELBERG omgebouwd tot cruiseschip SCYLLA. Zij was hiermee het eerste schip van deze rederij, die later zou uitgroeien tot één van de grootste en modernste rederijen in de cruisevaart. In 1977/78 kwam voor Scylla Tours haar eerste nieuwbouw, de CALYPSO (7001096), in de vaart.

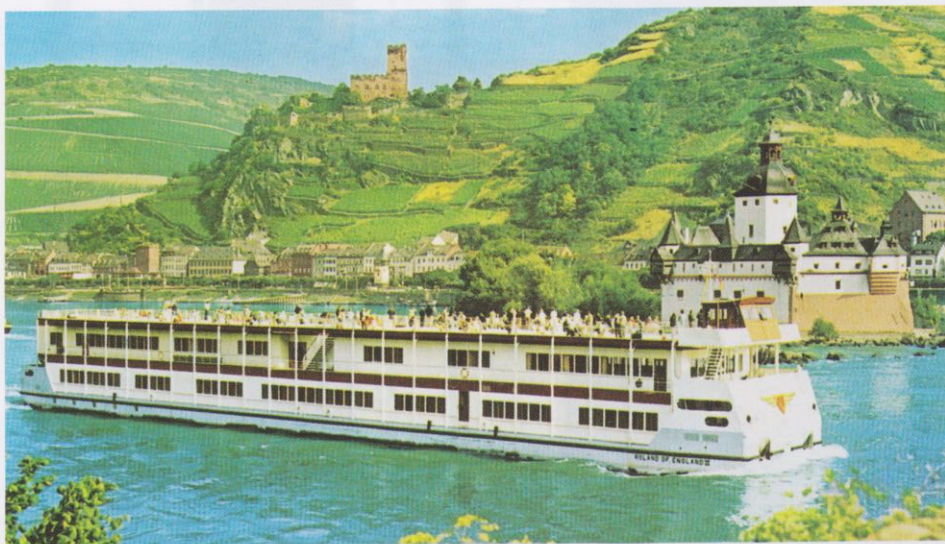
Foto: Gerd Schuth (Marckolsheim 1988).



De ESMERALDA (2315764) werd in 1978 gebouwd op de Schlichting Werft in Travemünde voor rekening van K. Kamphuisen in Zwijndrecht. Vanaf 1983 voer het schip onder haar doopnaam bij de Stichting Watertransport.

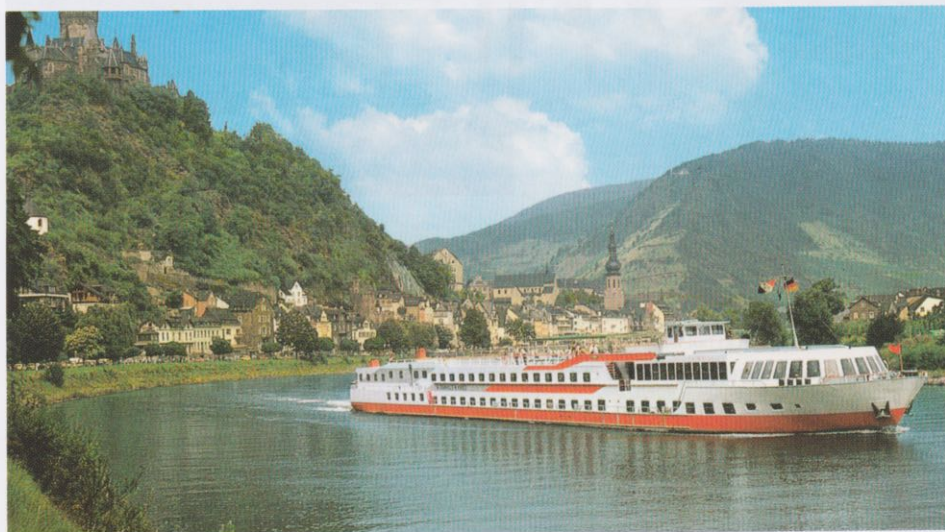
Foto: Leo Schuitemaker (Beneden Leeuwen 2007).





Een heel apart cruiseschip was de ROLAND OF ENGLAND III. Het schip is in 1978 op de werf Ravesteyn in Deest gebouwd als catamaran. Ze kwam voor de Engelse European Yacht Cruises Limited in de Rijnvaart. Sinds 2002 heeft zij op diverse plaatsen als onderkomen voor vluchtelingen of werfarbeiders gelegen.

Foto: archief Leo Schuitemaker



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. 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.

Foto: SWT.





De REX RHENI (2007993) van H. Kamphuisen werd in 1978/79 in 2 secties gebouwd. Het voorschip is gebouwd door Bodewes in Millingen en het achterschip door de werf Slob in Papendrecht. Nog steeds onder haar bouwnaam in de vaart. Foto: Teun van der Zee.



Bij scheepswerf Peters in Kampen liep voor Triton Reisen AG in Basel de eerste nieuwbouw voor deze rederij van stapel. Op 12 juni 1979 was de proefvaart van de WILHELM TELL (7001172). Sinds 1987 vaart het schip als POSEIDON onder Nederlandse vlag. Triton Reisen werd in 1993 overgenomen door de KD Deutsche Flusskreuzfahrten GmbH. Foto: archief Leo Schuitemaker.





De ST. ALBAN werd in 1979 gebouwd als hotelschip SPREE BERLIN. Eigenaar E. Stoffers in Berlijn wilde zijn klanten naast zijn hotels ook hotelkamers op het water aanbieden. Dit schip voer later als VICTORIA. De ST. CASPAR werd in 1981 als hotelschip SANSSOUCI voor Hotelschiff Berlin GmbH in Berlin gebouwd.

Foto: Leo Schuitemaker (Düsseldorf 1984).



Vanaf 2006 was Nederland een cruiseschip rijker. De EASY CRUISE TWO, de ex SANSSOUCI, waarop je voor bodemprijzen van Amsterdam via Rotterdam naar Brussel kon varen. Het schip was geheel door Jan de Bouvrie gestyled. Wat met de Easyjetvliegtuigen wel een succesformule werd, lukte te water niet. In 2007 liep dit project schipbreuk.

Foto: Leo Schuitemaker (Rotterdam 18-04-2007).





De bijzonder fraai gelijnde SIRONA (4305250) is in 1980 gebouwd als motorjacht voor cruises. Opdrachtgever voor de bouw was Schiffstouristik Coll  . Foto: Leo Schuitemaker (Kaub 1993).



Rederij Feenstra was al sinds 1949 actief in de Rhein-cruisevaart. Gestart met (tijdelijk) voor passagiersvaart omgebouwde vrachtschepen. Later werden deze schepen omgebouwd tot cruiseschepen met een permanente opbouw. In 1980 kwam voor rekening van Rederij Feenstra de WILLEM FEENSTRA (2316074) in de vaart. Het schip heeft echter maar 1 jaar voor Feenstra gevaren. Op 15-12-1981 werd het schip executoriaal geveild en werd aangekocht door Filia Rheni BV. Thans op de Donau in de vaart als DANUBIA. Foto: archief Leo Schuitemaker.





In 1984 werd de OLYMPIA (7001408) opgeleverd aan Scylla Tours AG in Basel. In 1997 werd het schip als VENEZIA ingezet voor cruisevaarten op de Po in Italië. Thans vaart het schip weer onder haar bouwnaam op de Rijn.
Foto: Urs Vogelbacher.



Koningin Beatrix doopte op 09-02-1985 het nieuwe hospitaalschip DE ZONNEBLOEM (2205451). Dit schip voor zieken, gehandicapten en hulpbehoevende ouderen kon gebouwd worden uit de opbrengst van de 1-2-3- Show die in 1984 op tv werd gepresenteerd. Het schip was eigendom van de gelijknamige stichting. In 2006 kwam een nieuwe ZONNEBLOEM in de vaart. Het oude schip werd overgedragen aan het Leger des Heils en ligt in Rotterdam onder de naam HARBOURLIGHT.
Foto: G. Dexheimer (Kaub 1991).





In 1985/86 werd op de scheepswerf De Biesbosch in Dordrecht voor rekening van een Franse rederij de ARLENE gebouwd. Het schip werd vervolgens per dokschip naar de Rhône vervoerd. Het in 1985 mislukte Rhône-avontuur van de Stichting Watertransport werd door een combinatie van Franse rederijen, bijeen in de rederij Aqua Viva SA, in 1986 voortgezet. Op 12-05-1986 maakte de ARLENE haar eerste Rhône-reis. Vervolgens hebben diverse buitenlandse rederijen cruiseschepen varen op de Rhône. De ARLENE vaart thans op de Rijn. Foto: Gerd Schuth (2007).



In 1987 werd bij de werf J.H. van Eijk & Zn. in Sliedrecht de kiel gelegd voor de SWITZERLAND (7001515). Met de ingebruikname in 1988, gebouwd voor Scylla Tours AG in Basel, werd een nieuwe standaard gecreëerd die is berekend op de wensen van de nieuwe generatie. Hierna volgde een ware revolutie in de cruisevaart en werden er tientallen superluxe schepen in de vaart gebracht.

Foto: Gerd Schuth (april 1988).





Na het succes van de ARLENE op de Rhône gaf de Franse rederij Aqua Viva SA aan scheepswerf De Biesbosch een vervolgopdracht voor de bouw van een zusterschip. Dit schip werd in 1989 als NORMANDIE ingezet voor cruisevaarten tussen Honfleur aan de Normandische kust en Parijs over de Seine. Maar ook dit schip is tegenwoordig op de Rijn waar te nemen.

Foto: Gerd Schuth (2007).



Sinds 1984 was de Franse rederij Alsace Croisieres in Strasbourg actief in de cruisevaart. Gestart werd met omgebouwde schepen. In 1991 kwam de eerste nieuwbouw, LIBERTE, in de vaart. Hierna volgden nog tientallen nieuwbouwschepen voor deze rederij. Thans varen de Croisi Europe schepen op vele Europese rivieren. De LIBERTE vaart sinds 2004 als ABEL TASMAN.

Foto: G. Dexheimer.





Op de Elbe werden sinds de Tweede Wereldoorlog geen toeristische vaartochten gemaakt. Met de eenwording van de beide Duitslanden kon dit toeristische gebied worden ontsloten. De KD bestelde hiervoor bij de scheepswerf De Biesbosch 2 identieke schepen. Vanwege de lage waterstanden op de Elbe werd voor de voortstuwing gebruik gemaakt van 3 pomjets, i.p.v. schroeven. In 1991 kwamen de THEODOR FONTAINE (zie foto) en de CLARA SCHUMANN op de Elbe in de vaart.

Foto: Gerd Schuth (2004).



Nadat de KD en Scylla Tours hun vaargebied hadden uitgebreid met cruises op de Elbe besloten ook anderen hier actief te worden. De Dresdner Kreuzfahrten GmbH liet in 1991 de DRESDEN bouwen.

Foto: Gerd Schuth (Bad Schandau-Elbe).



De familie Besjes was reeds vele jaren actief in de cruisevaart met hun omgebouwde vrachtschip ZWAANTJE S. In 1991 werd besloten om een klein nieuw cruiseschip, de ZWAANTJE (2319936), in de vaart te brengen.

Foto: Ruud Mulder.



Een ander schip wat in 1992 speciaal voor de vaart op de Elbe werd gebouwd is de KÖNIGSTEIN van de Königstein-Partenreederei Potsdam. Dit schip werd ook ingezet voor vaarten op Havel en Moldau. Tegenwoordig komt men dit schip ook op de Rijn tegen.

Foto: Gerd Schuth (2004).





De bijzonder fraai gelijnde PRINCESSE SISSI (1822735) kwam in 1994 voor Alsace Croisieres in de vaart.
Foto: Gerd Schuth (2006).



Voor de vaart op de Donau werd in 1995 door scheepswerf Peters in Kampen de BLUE DANUBE (7001644) opgeleverd aan de EC Line AG in Basel. Het schip vaart nu onder de naam FIDELIO.
Foto: Gerd Schuth (Linz a/d Donau).





In 1968 startte Rederij Rijnvakantie in Rotterdam met omgebouwde sleepboten in de cruisevaart. Het was hiermee een van de pioniers die met grotere schepen Rijnreizen organiseerde. Het duurde tot 1995 voordat zij haar eerste eigen nieuwbouwschip, QUEEN OF HOLLAND (2321750), bestelde bij scheepswerf De Hoop in Lobith. Sinds 2005 vaart het schip als RIVER BARONESS.

Foto: Willem Keizer (Sliedrecht).



In 1996 werd door scheepswerf Grave BV in Grave voor Classic Cruises Shipping AG in Basel de RIVER CLOUD (7001647) opgeleverd. Met haar klassieke lijnen is dit volgens kenners een van de fraaiste schepen die er in de Rhein-cruisevaart werkzaam zijn.

Foto: Dieter Henken (2006).





In 1997 kwam de AMADEUS voor Lüftner Reisen in Passau in de vaart. Hierna volgden bij de huiswerf De Hoop in Lobith nog 5 opdrachten voor de bouw van volgende AMADEUS schepen. De schepen zijn herkenbaar aan de bijzondere zonnetenten.

Foto: Gerd Schuth (1997).



De VIKING DANUBE (4608050) was in 1999 de eerste van een hele serie cruiseschepen die bij scheepswerf De Merwede in Hardinxveld voor rekening van Viking River Cruises gebouwd zijn. In 1997 stelden de oprichters van deze rederij als doel: binnen 10 jaar een vloot van 100 schepen op de Europese rivieren te hebben varen.

Foto: Gerd Schuth (Koblentz).





De Kamphuisen Groep uit Arnhem bracht in 1999 klassieke schoonheid uit de jaren '20 en moderne technologie en comfort bijeen in de RIVER QUEEN (2323692). Het schip heeft hierdoor van binnen en van buiten een eigen unieke uitstraling. Foto: Dieter Henken (Boppard 2004).



De RIVER MELODY (70017180) was het tweede schip van een serie van vier die in anderhalf jaar gebouwd zijn in opdracht van de Symphonie Holding. Deze firma had hiervoor een contract voor 10 jaar afgesloten met Grand Circle Travel, één van de grootste postorderreizenverkopers in de Verenigde Staten. De RIVER MELODY kwam in april 1999 in de vaart. Foto: Dieter Henken.





Scheepswerf De Hoop in Lobith leverde in het millenniumjaar 2000 de DEBUSSY (7001738) op aan de opdrachtgever Debussy Schiff AG in Basel.

Foto: Gerd Schuth.



De CLASSICA werd in 2000 bij scheepswerf De Merwede in Hardinxveld gebouwd als VIKING STAR (4608380) voor Viking River Cruises.

Foto: Gerd Schuth (2007).





Vanwege de grote investeringen in de moderne riviercruisiers wordt het vaarseizoen veelal verlengd. Dat het ook onder winterse omstandigheden prima vertoeven is langs de Rijn, toont ons deze foto van de SWISS CROWN (7001725 - bouwjaar 2000) van Scylla Tours AG in Basel.

Foto: Gerd Schuth (2006).



Voor de vaart in het Elbe/Oder gebied liet WT Cruises (tot 1996 SWT) in 2000 de EUROPA bouwen. Door haar afmetingen en lage kruiplijn was zij geschikt voor de Duitse kanalen en behoorde ook Berlijn tot de bestemmingen.

Foto: Gerd Schuth (2003).



In 2002 zag Reederei Seetours, die voordien alleen actief was in zeecruises, ook de voordelen van eigen riviercruiseschepen. In rap tempo kwamen er vanaf 2002 een aantal imposante schepen in de vaart. Opvallend zijn de schilderingen op het voorschip. Hier zien we de A ROSA DONNA (bouwjaar 2002) op de Donau.

Foto: Gerd Schuth (2007).



De REMBRANDT (2325543) werd in 2003 voor Own Ships Support BV in Ridderkerk gebouwd bij scheepswerf Grave. Deze werf heeft zich gespecialiseerd in de bouw van luxe riviercruiseschepen.

Foto: Gerd Schuth (2005).





In mei 2003 kwam na een bouwtijd van een jaar de BOLERO (4802180) in de vaart. Het schip was voor 5 jaar verhuurd aan Nicko-Tours. Opdrachtgever voor de bouw van de BOLERO en nog een aantal volgende cruiseschepen was Premicon AG in Keulen. Premicon heeft daarnaast het meerderheidsaandeel in de bekende Köln-Düsseldorfer GmbH. Foto: Gerd Schuth (Keulen 2007).



De Stichting Varende Recreatie (SVR) werd in 1972 opgericht door de Nationale Ziekenhuisraad om vaarvakanties te organiseren voor zorgbehoeftige ouderen, gehandicapten en chronisch zieken. In 1983 kwam voor de SVR de voormalige J HENRY DUNANT in de vaart. Na 20 jaar was men toe aan een nieuw schip. Aan scheepswerf De Merwede in Hardinxveld werd opdracht gegeven een nieuw schip te ontwerpen. In 2003 kwam de nieuwe PRINS WILLEM ALEXANDER (2325776) in de vaart.

Foto: Gerd Schuth.





In 2004 kwam voor Premicon AG in München de JOHANN STRAUS (4802800) in de vaart. Opvallend aan dit schip is de lengte van 127,70 meter en de hele kleine stuurhut.

Foto: Gerd Schuth (Koblenz).



Een nieuw fenomeen is het in de vaart brengen van twin-cruisers. In 2005 kwam het eerste schip, de FLAMENCO (4803820), voor Premicon AG in München in de vaart.

Foto: Gerd Schuth (Mainz).





De constructie van een twin-cruiser bestaat uit twee scheepsdelen die strak aan elkaar gekoppeld worden. Men kan de 25 meter lange aandrijvingseenheid als een duwboot zien, waarin onder andere de motoren, stuurhut en de bemanningsverblijven zijn ondergebracht. Het 110 meter lange deel wat geduwd wordt blijft voorbehouden aan de passagiers. Dat dit nieuwe concept succesvol is blijkt uit het feit dat er in april 2006 twee nieuwe twin-cruisers in de vaart zijn gekomen. Dit waren de BELLEVUE (4804590 - foto boven) en de AVALON TAPESTRY (4804580- foto onder).

Beide foto's: Gerd Schuth.





Dat rivercruiseschepen snel van eigenaar kunnen wisselen bewijst de HEMINGWAY (7001831). In 2006 gebouwd voor rekening van Basilea River Shipping GmbH in Basel. Kort daarna herdoopt in BASILEA RHENUS van Basilea Rhenus Shipping AG in Basel en sinds 2007 in de vaart als SERENITY bij Serenity BV in Bemmelen. Foto: Gerd Schuth (december 2006).



Een heel aparte vormgeving heeft de AMADEUS PRINCESS (2327184) van Lufftner Cruises in Passau. Het schip werd in 2006 gebouwd bij De Hoop in Lobith. De boeg heeft overeenkomsten met een Cadillac. Foto: Gerd Schuth.





Bouwnummer 711 van de scheepswerf De Merwede in Hardinxveld is de AURELIA (7001841). In 2006 gebouwd voor Phoenix Reizen. Foto: Gerd Schuth.



De SERENADE 2 (2328761) werd in 2007 onder andere voor de Japanse markt ontworpen. De hutten zijn zelfs voorzien van een ligbad. Opdrachtgever hiervoor was Euro Cruise Holding in Bommel. Foto: Gerd Schuth (Koblenz 2007).



Bij scheepswerf Jac. den Breejen in Hardinxveld-Giessendam is de laatste jaren een groot aantal cruiseschepen gebouwd. In 2007 werd op deze werf de NESTROY (7001848) voor Swiss Cruises International AG in Basel opgeleverd.

Foto: Gerd Schuth (2007).