

De „San Antonio”

## De motorschoener San Antonio. Snoode plannen.

Zooals het Nieuwsblad gisteren meldde, zijn Zondag twee opvarenden van den Rotterdamschen motorschoener „San Antonio” door de Rivierpolitie verhoord in verband met plannen, die zij zouden hebben gesmeed, het schip tot zinken te brengen. Wegens gebrek aan bewijs zijn beide zeelieden echter op vrije voeten gesteld.

Toen de „San Antonio”, welke gistermiddag te Terneuzen arriveerde, hebben wij aan boord nadere informaties ingewonnen.

De heer Hammerstein, een zoon van den reeder, die de reis meemaakte, gaf ons het volgende relaas.

← Wij waren op weg van Marokko naar Engeland om daar een lading klei in te nemen voor Terneuzen.

Onder de bemanning bevonden zich twee personen, die ons nogal wat last veroorzaak-

ten. Tijdens het passagieren in een der havenplaatsen, die we onderweg aan deden, raakten zij slaags met de politie, terwijl hun gedrag ook aan boord te wenschen overliet.

Uit een afgeluisterd gesprek bleek dat beiden duistere plannen smeedden. Zoodra de San Antonio de Zuid-Portugeesche haven Tavira verlaten zou hebben, zouden zij trachten het schip tot zinken te brengen, om aldus in het bezit van de uitkeering van zeersico te komen.

De kapitein werd van hun duister voornemen op de hoogte gesteld en deze nam onmiddellijk maatregelen om hun plannen te verijdelen. De politie te Tavira werd ingelicht en even voor wij vertrokken werden de beide matrozen van boord ge'haald en door de politie gearresteerd. Via Lissabon zijn zij toen op transport gesteld naar Nederland. Aan boord was men merkbaar opgelucht toen beide individuen onder de hoede van de politie waren gesteld. We hebben de res toen rustig naar Par voortgezet. Aldus het relaas van den heer Hammerstein.





Dit motor schoenerschip, lang 155' Eng. voeten, <sup>126</sup> tussen de  
stevens, breed 27' - en hol 12' 4" heeft een draagvermogen  
van 403 Eng. Ton op 10' 6" diepgang. Het is gebouwd  
van staal, volgens Engl. Lloyd voorschriften.

Het is voorzien van een Dieselmotor, vervaardigd  
door de Nederl. Fabriek van Werktuigen + Spoorwegmaterieel  
te Amsterdam, sterk 150 à 200 E.P.K., met verstelbare  
brander zeilschroef. Vaartsnelheid: 8 mijl beladen.

49

126

---

Eigendom A.M. Zels.



3/m stalen. gaffel schoener. "San Antonio"  
met Diesel motor.

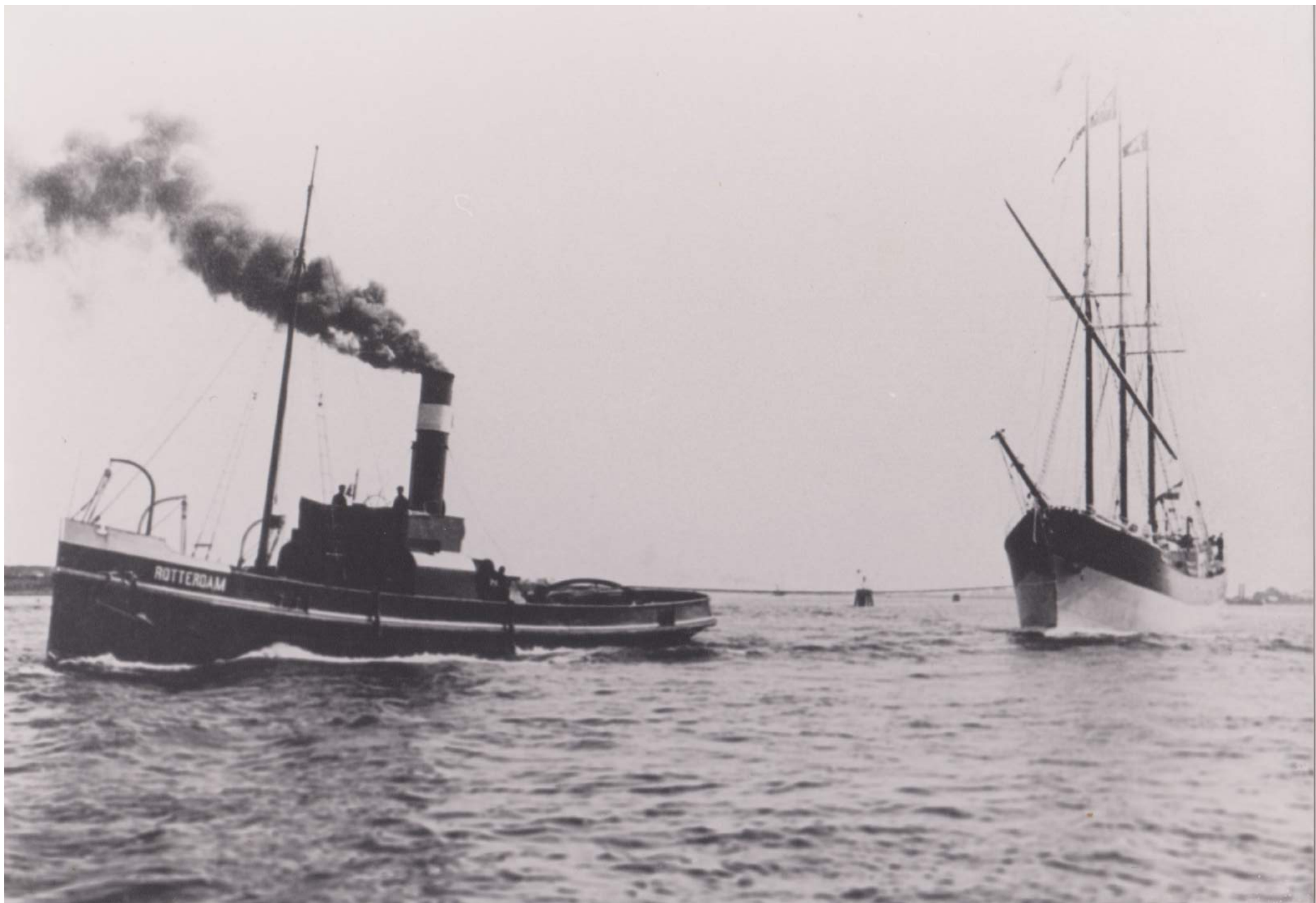
19 Aug. 1909. te water wef. Jan Smits Bzn. Alhambra.

Reclerij. Hammersteen

lang. 155 breed 27. diep 12.4 Eng voet. 213 Ryt Ton.

Zie boek. E de Groot.

"San Antonio"



San Antonio

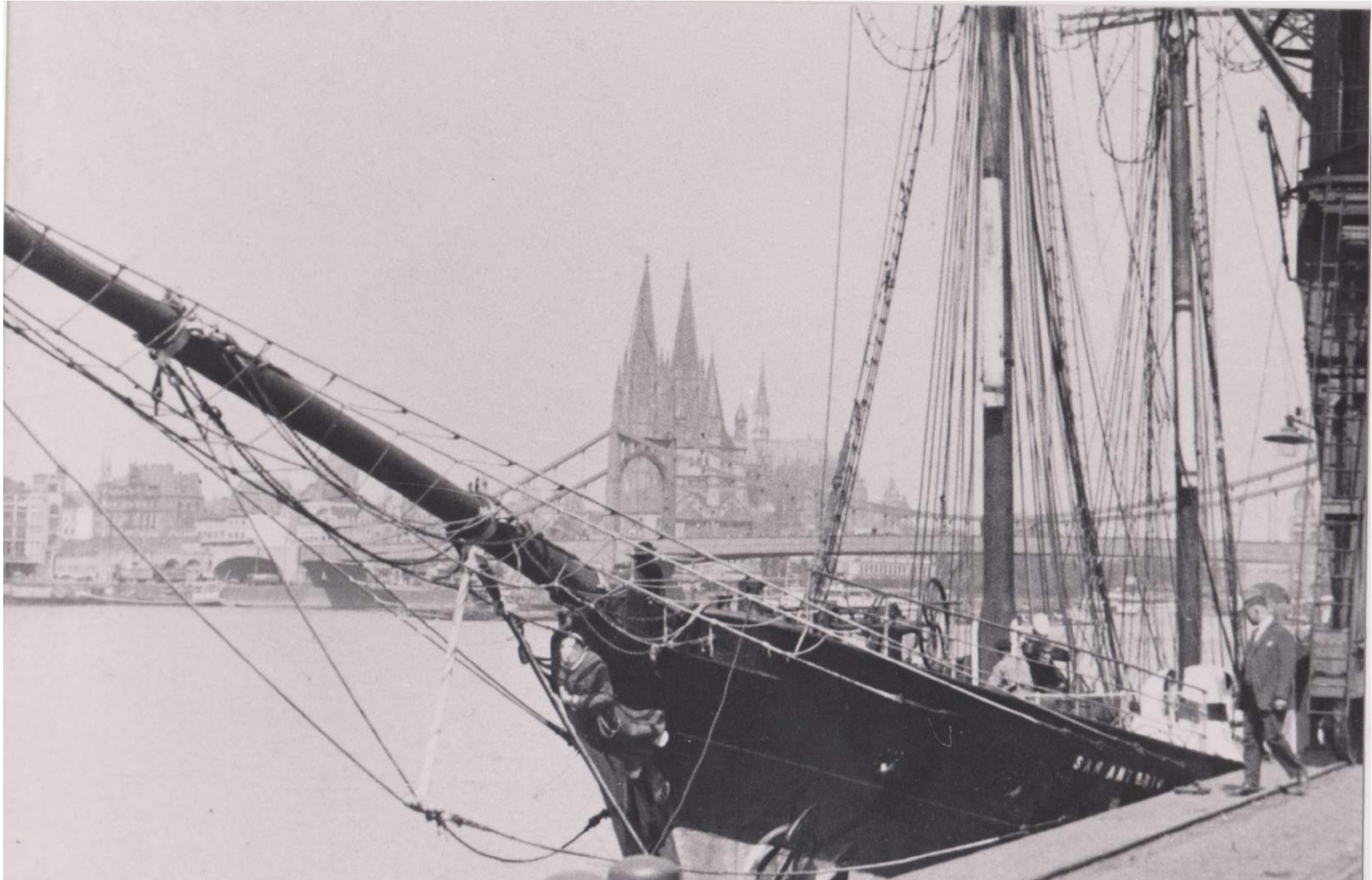
waarschijnlijk 1<sup>o</sup> reis  
in 1909.

gesleept n. zee door  
Rotterdam van H. Smit & Co





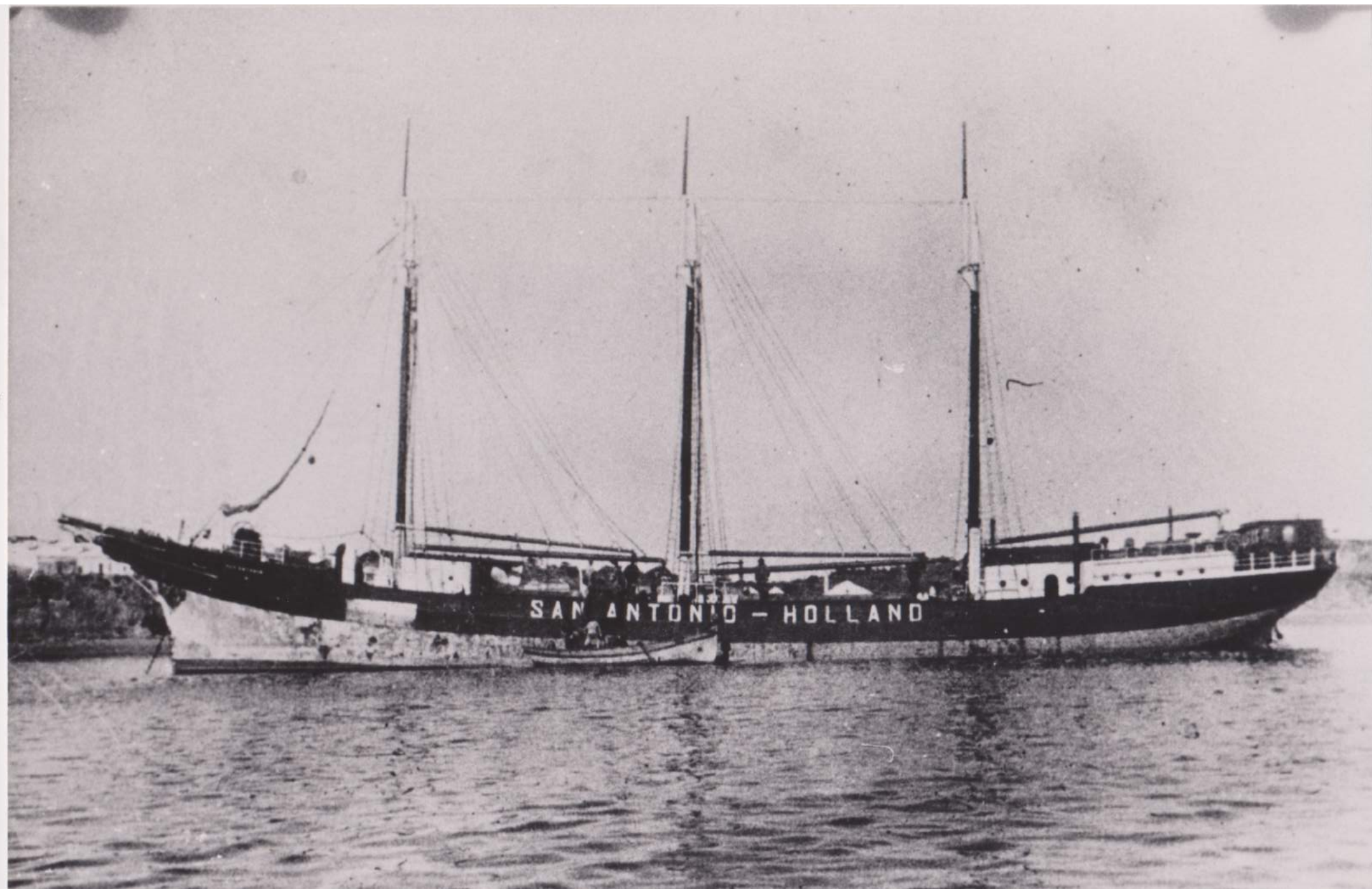




Sam Antonio de Keulen

51





San Antonio

in 1939

Nederland nog neutraal  
en naam en slag op zijde  
i. v. m. identificatie voor  
oorlogsschepen

18







San Antonio

gesleept door sleepboot  
Rotterdam van W. Smit & Co.  
bij proefvaart 1909

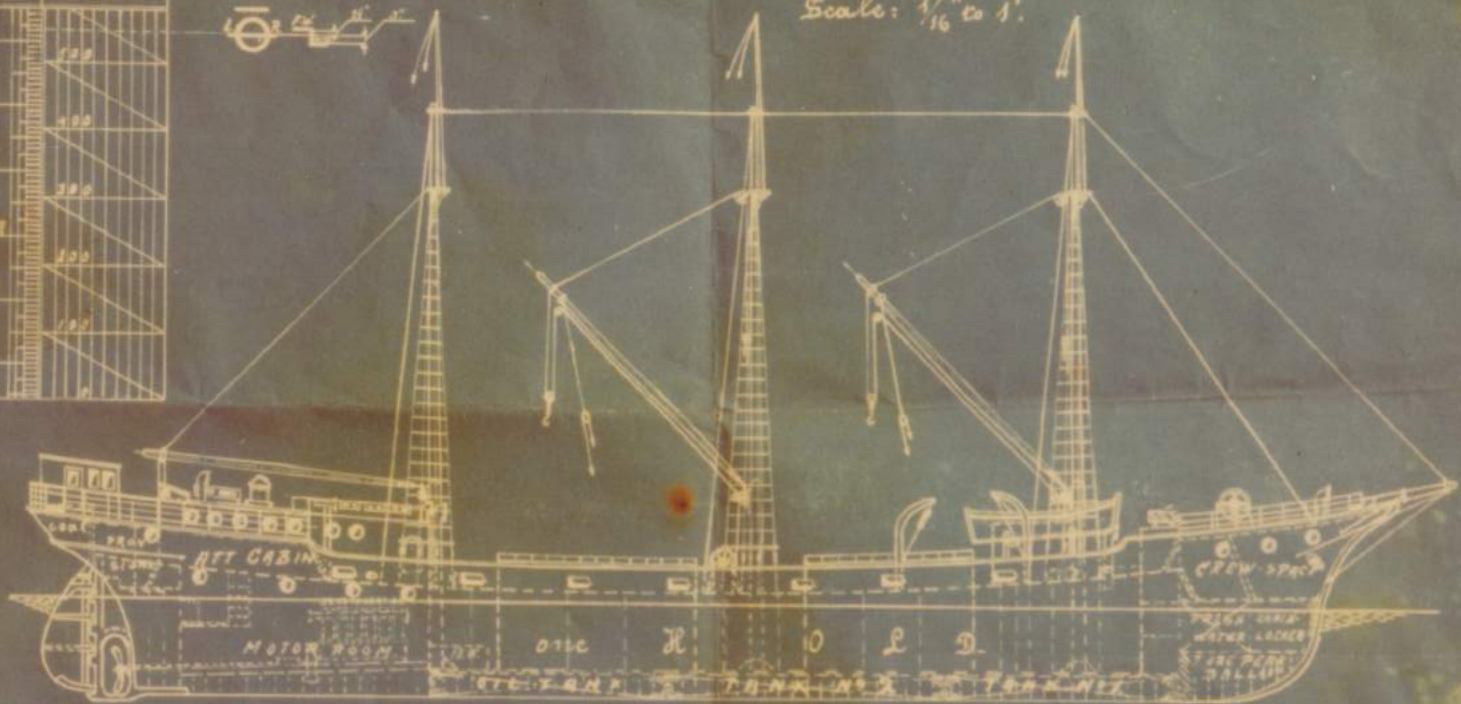
✓



U.S. „San-Antonio. Yard N<sup>o</sup> 453.

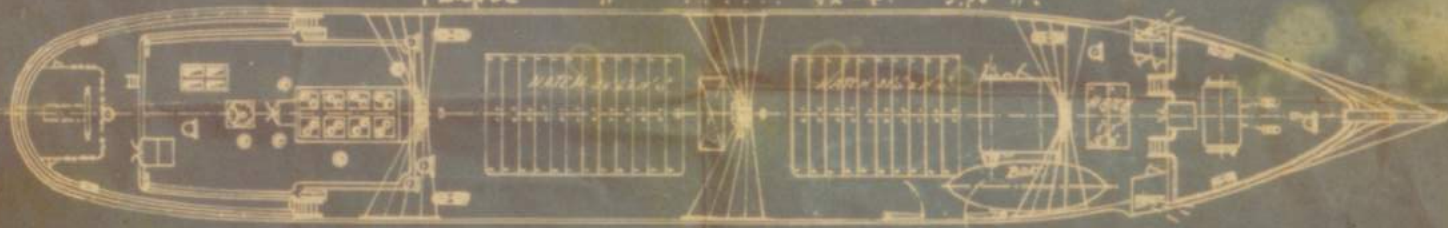
Scale: 1/16" to 1'.

METERS	FEET	TONS
XI	33	1200
X	30	1000
IX	27	800
VIII	24	600
VII	21	400
VI	18	200



Principal Dimensions:

Length over all:	174'-0"	53.03 M.
" betw. p.p.:	155'-0"	47.24 "
Breadth mld.:	27'-3"	8.30 "
Depth "	12'-4"	3.76 "



410,40 RT. gr.  
213,97. net.  
D.W. 21,50.

Holds Capacity.	
Hold No. 1	23217.
Hold No. 2	23217.
Capacity of Tanks	
Fore Tank	16 Tons
Tank No. 1	24 "
Tank No. 2	24 "
Total Water	123 "

Motor:  
Dantz-Diesel  
six revers<sup>es</sup>  
four stroke  
330 H.P.



San Antonio

verbouwing zeilschip / m.s.  
n. motor schip m. Deutz  
motor. (was oorspronkelijk  
een wekspoornotor met  
verstelbare schroef.





San Antonio

aguarvel in eigenden van

hr. A. J. A. M. v. Hammerstein

Merwede straat 40 Bolnes

in 1975



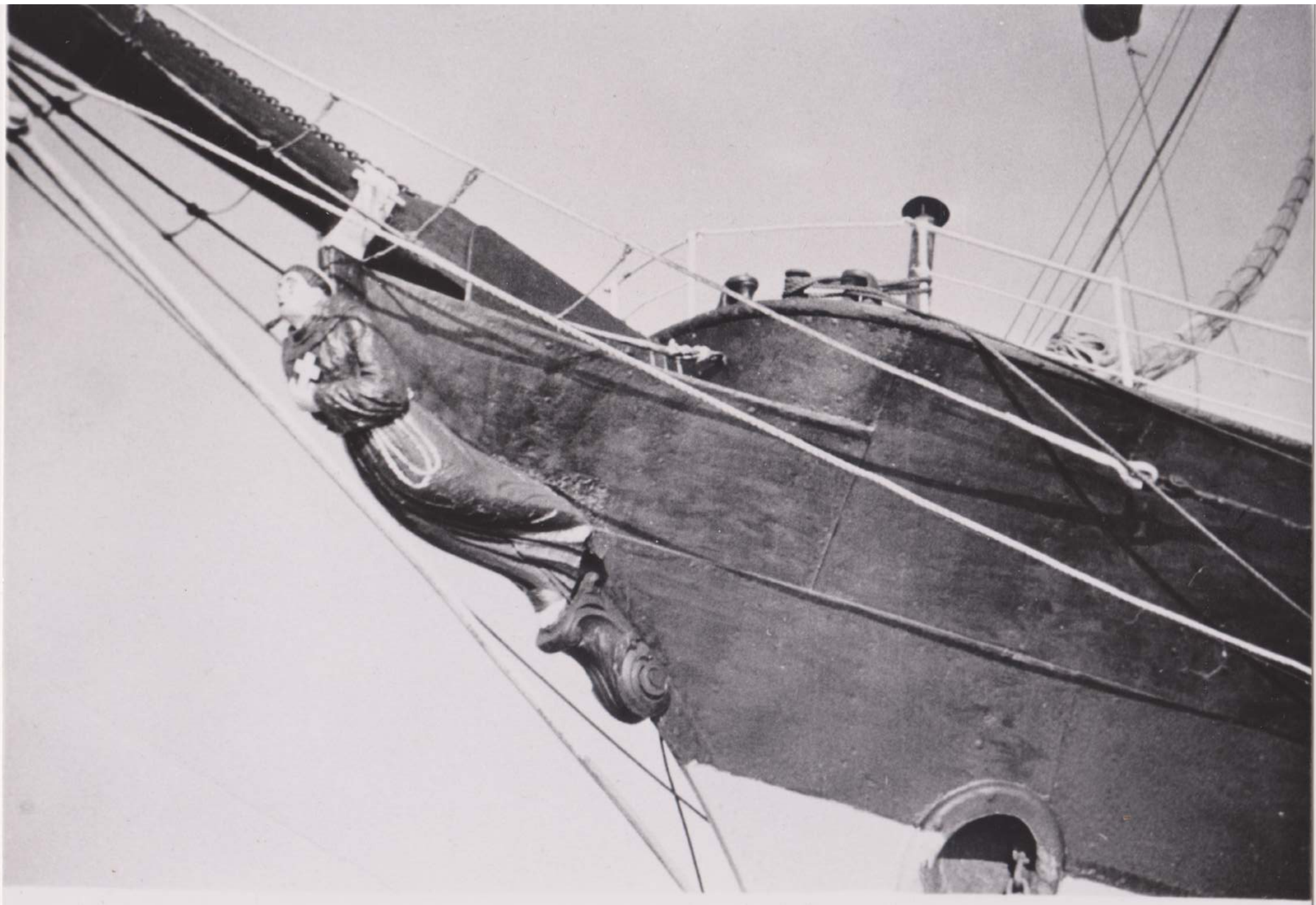


San Antonio

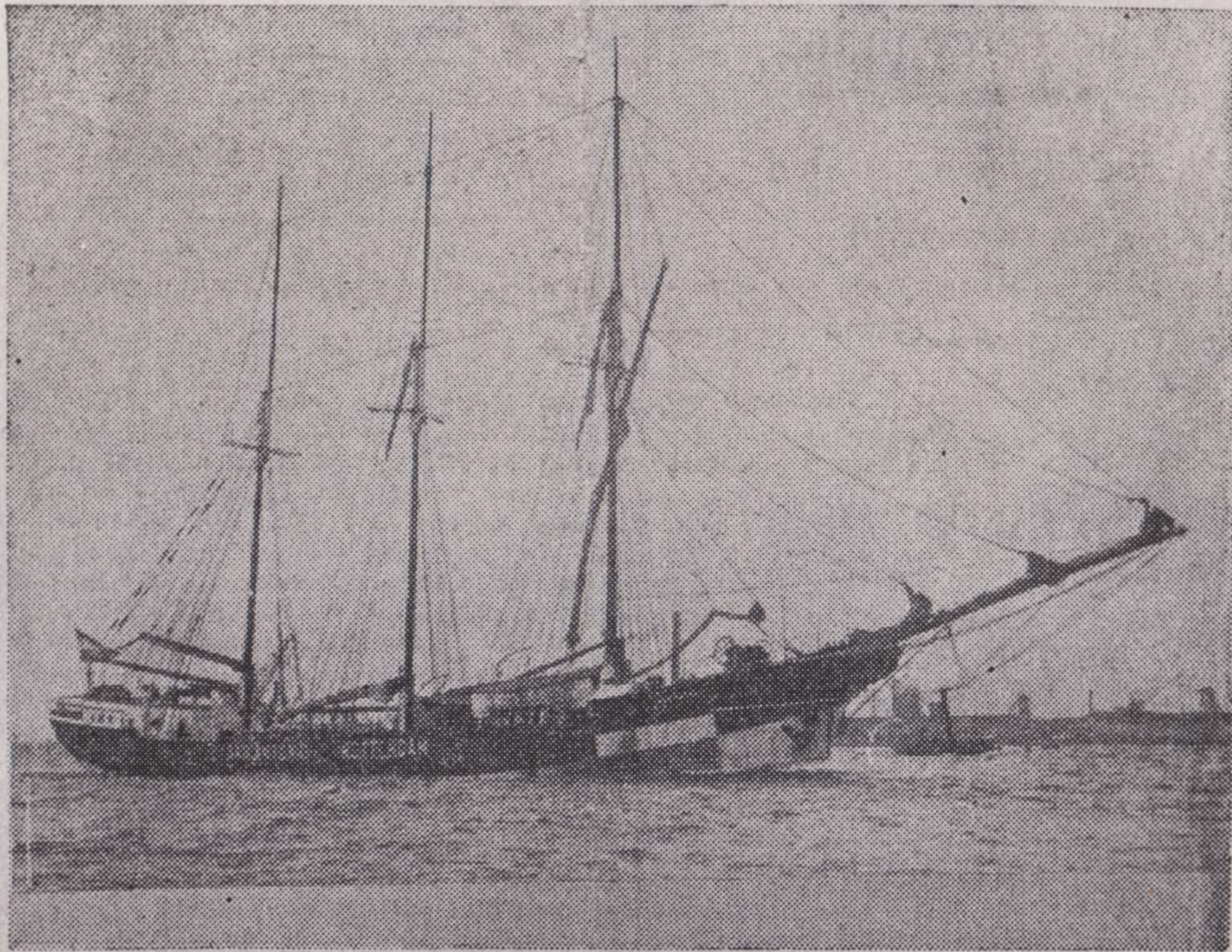
30

126









De schooner met motormasinen San Antonio op de kust van Chili



Le Maroc illustré. - RABAT . - Le "San-Antonio" en rivière

















# San Antonio

Het eerste centrum voor motorvoertuigen  
dat op de oude werf  
werd gebouwd in 1910.  
In 1948 werd zij aan  
Tweede verkocht

---



allen zullen toch overtuigd moeten zijn, dat uitvoering der plannen een belangrijke verhooging van onze weermacht zal geven en dat verwerping den onhoudbaren tegenwoordigen toestand voor

langen tijd zou bestendigen, ten nadeele van de eervolle plaats welke wij in de rij der volkeren innemen.

A.

### DE NEDERLANDSCHE MOTORSCHOENER „SAN ANTONIO”.

Een van de merkwaardigste voorbeelden van een motorschoener vinden we ongetwijfeld vertegenwoordigd in de „San Antonio” van de reederij A. Hammerstein te Rotterdam. Dit schip heeft eene waterverplaatsing van 550 tons en is tusschen de loodlijnen 47 M. lang. De breedte bedraagt 8.20 M. en de diepte 3.75 M. Die diepgang bij afgeladen schip is 3.50 M. waardoor het goederen kan overbrengen van overzeesche havens naar b.v. plaatsen aan den Rijn, zooals Keulen en Coblenz, of naar plaatsen aan de meren ten N. van Stockholm, een en ander zonder overlading.

Over de geheele lengte is het schip voorzien van een dubbelen bodem, die gedeeltelijk is ingericht voor brandstofbergplaats en gedeeltelijk voor ballastwater. Het achterste gedeelte van den dubbelen bodem dient speciaal voor berging van olie voor den motor. Het schip heeft 3 waterdichte schotten, te weten: een achterpiekschot, een schot aan den voorkant van de machinekamer en een aanvaringsschot. De voorpiek is mede bestemd voor waterballast.

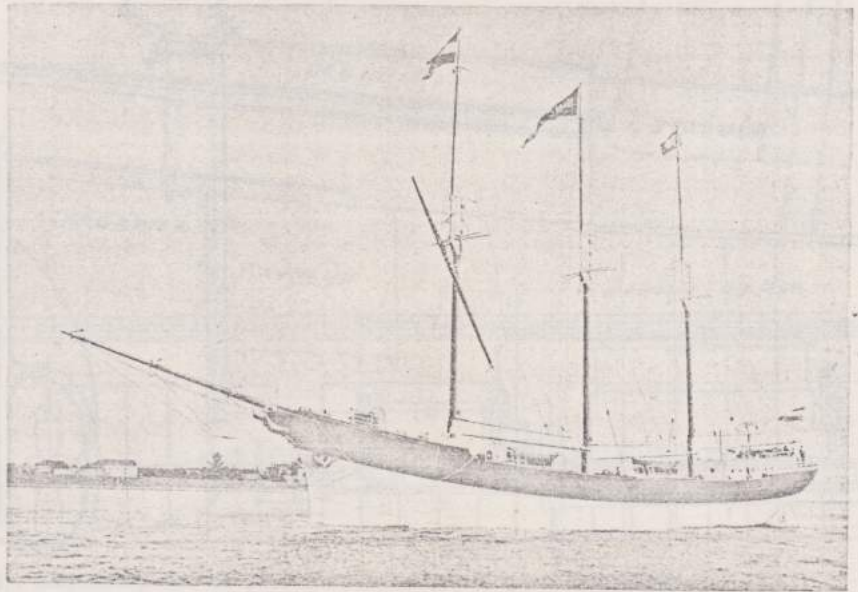
De „San Antonio” heeft een opgebouwen bak, waarin het matrozenlogies en een klein dekhuis op het voordek, waarin een hulpmotor is geplaatst, die de beweegkracht levert voor het ankerspil en de hijschlieren.

Het ankerspil staat boven op den bak en wordt met een ketting zonder eind door de voorste hijschlier in beweging gebracht. De hijschlieren worden door middel van klossen ingekoppeld en op stoppers wordt gevierd. Tevens zijn de hijschlieren voorzien van koppen, waardoor ze ook dienst kunnen doen als verhaalwinches. Het schip heeft schoenertuig, 3 masten met alleen aan den fokkemast eene ra. De masten kunnen gestreken worden. De lengte van masten, stengen, boegspriet en ra is even groot, zoodat voor al deze verschillende bestemmingen hetzelfde waarloos rondhout kan worden gebruikt. Hierdoor behoeft slechts een minimum reserve materiaal te worden meegevoerd.

Aan dek vindt men 2 flinke luiken. De zeilboomen worden als laadboomen gebruikt. Tusschen het aanvaringsschot en de machinekamer zijn geen meerdere schotten aangebracht, zoodat de geheele laadruimte ongebroken blijft en het schip b.v. ook lang hout kan varen.

De machinekamer bevindt zich achteruit. Rond en achter het schijnlicht zijn de verblijven der opvarenden ingericht. Daar treffen we ook kajuit en kombuis aan.

Om te voorzien in de voortstuwung van het schip, als de zeilen niet gebruikt kunnen worden, is in de machinekamer eene volledige motorinstallatie



De gaffel-motorschoener „San Antonio.”

aangebracht. Tengevolge hiervan is het schip niet geheel afhankelijk van den wind en wordt sleeploon gespaard. Het bereikt bij volslagen windstilte toch nog eene snelheid van 8 à 9 Eng. mijlen per uur. In de havens en op waterwegen blijft het volkomen manoeuvreerwaardig.

De motor werd gebouwd en geplaatst door de Nederlandsche Fabrik van Werktuigen en Spoorwagematerieel te Amsterdam. Het is een Diesel motor gewijzigd volgens het eigen systeem van de fabriek.

De omkeering der beweging geschiedt naar het systeem Meissner door het draaien der schroefbladen. Hiertoe is de as hol gemaakt en loopt er eene trekstang doorheen. De omzetting der bladen wordt met behulp van deze trekstang door den motor zelf uitgevoerd. De schroefbladen zijn dus draaibaar opgezet en de dobbelsteen is aan de achterzijde door eene gietijzeren kap waterdicht afgesloten, ten einde het binnendringen van water door de holle as te voorkomen. Overigens is de geheele schroef van brons vervaardigd.

Om den tegenstand in het water zoo gering mogelijk te maken, is eene schroef met twee bladen gekozen. De bladen worden in verticale richting gedraaid, als het schip alleen onder zeil en met



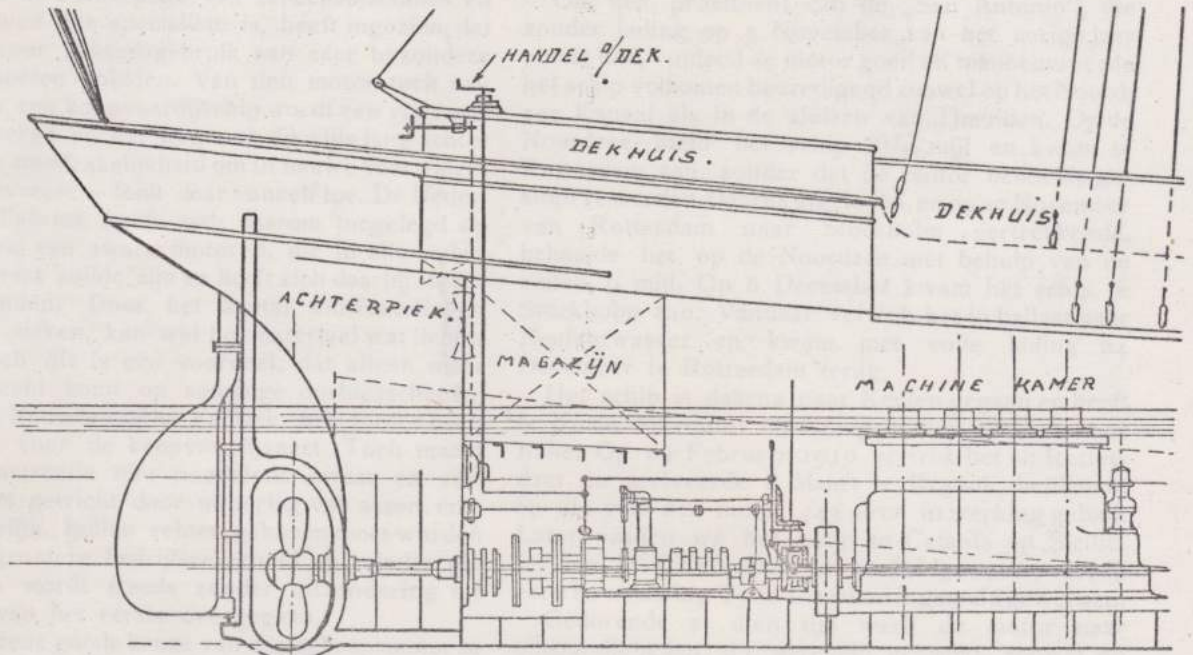
gestopten motor vaart en vallen dan dus binnen het schroefraam. Zij hebben in dien stand hoegenaamd geen invloed op de vaart van het schip.

Omtrent de inrichting van den motor was de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel zoo welwillend de volgende bijzonderheden te vermelden.

Men is overgegaan tot het plaatsen in de „San Antonio” van eene 4-cilinder machine. Hierdoor worden de gewichten beter gebalanceerd en de hinderlijke trillingen zooveel mogelijk voorkomen.

eene scheepsmachine stellen kan; hij is zeer sterk geconstrueerd en toch zijn de voornaamste deelen gemakkelijk te inspecteeren en te verwisselen. Bij het construeeren van de kleppeninrichting en de pompen is de grootst mogelijke eenvoudigheid betracht en er is op gelet, de inrichting zoo te maken, dat de behandeling uiterst gemakkelijk is. Ook op dit gebied bezit de motor vele belangrijke nieuwe details, die onze aandacht ten volle waard zijn.

Iedere klep afzonderlijk kan worden uitgenomen, zonder dat het daartoe noodig is andere deelen te



Het achterschip van de „San Antonio”. Opstelling van den motor.

De motor ontwikkelt bij 200 omwentelingen per minuut 160 E.P.K. (200 I.P.K.). De matige omwentelingssnelheid veroorlooft het gebruik van eene schroef, die bij eene vaart van 7 mijl nog economisch werk doet.

De cilinders van den motor vormen niet zooals gewoonlijk afzonderlijke deelen, maar zijn alle 4 tot één groot gietstuk vereenigd, waardoor de machine zeer sterk is geworden. Door zware stalen steunbouten zijn bovendien de cilinders met de aslagers verbonden en worden door deze steunbouten de krachten, die ontstaan bij het verbrandingsproces in de cilinders, direct opgevangen. Op deze wijze is het onmogelijk, dat in het gietstuk gevaarlijke spanningen zouden kunnen ontstaan.

Alle belangrijke deelen van den motor worden onder druk gesmeerd en is daarom het groote gietstuk, de romp van den motor dus, geheel dicht gebouwd, ten einde het aanzienlijk olieverlies te voorkomen, dat anders altijd bij smeren onder druk ontstaat. Hierdoor is echter het inwendige van den motor niet ontoegankelijk geworden, want juist door de toepassing van de stalen steunbouten is het mogelijk geworden het omhulsel te voorzien van groote openingen, die echter door deksels gemakkelijk af te sluiten zijn. De motor beantwoordt zoodoende aan de hoogste eischen, die men aan

verwijderen. Het verwisselen van eene klep is tengevolge hiervan een quaestie van minuten. Het verwijderen van de verticale as, waarop de reguleur is aangebracht, kan geschieden zonder dat de horizontale duimas (d.i. de as, waardoor de laadkleppen worden bewogen) behoeft te worden weggenomen.

De brandstofpompen van alle 4 cilinders zijn vereenigd in één enkel gietstuk, dat tegen den romp van den motor is aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van den reguleur. Ook deze pompinrichting onderscheidt zich door grooten eenvoud. De ruimte, waar het verkoelingswater voor de cilinders doorheen wordt gestuwd, is door groote deksels toegankelijk. Hierdoor wordt het reinigen gemakkelijk gemaakt en ook het verwijderen van mogelijke zoutresten, die het warm geworden verkoelingswater soms achterlaat.

Een ander belangrijk detail, waarvan nog melding gemaakt moet worden, is de inrichting van de circulatiepompen voor het verkoelingswater, de ballastpompen en de lenspompen. Zij zijn aan de achterzijde van den motorromp aangebracht en worden door middel van een ketting zonder eind, systeem Reynold, door de werkass van den motor bewogen. Daar ter plaatse is ook eene kleine pomp aangebracht, die dient om de brandstof uit den dubbelen



bodem naar een reservoir in de machinekamer te voeren, terwijl aan de voorzijde van den motor eene hooge druk luchtpomp geplaatst is.

Eenige reservoirs met samengeperste lucht om den motor in beweging te brengen en om de brandstof in te spuiten, benevens een ander lucht-reservoir met kleinere spanning, om de fluit te bedienen, voltooien de installatie.

Het zal den lezers zeker niet onwelkom zijn een enkel woord te vernemen omtrent de wordings-geschiedenis van dezen motor. De Nederlandsche Fabrik van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, die reeds sedert tientallen van jaren zich bezig houdt met de constructie van scheepsmachines en op dit gebied dus specialiste is, heeft ingezien, dat motoren voor scheepsgebruik aan zeer bijzondere eischen moeten voldoen. Van den motor toch aan boord van een koopvaardij-schip wordt een vrij ruwe dienst gevergd en dat nog wel dikwijls lang achter elkaar. De noodzakelijkheid om in nauwe vaarwaters te manoeuvreren, leidt daar vanzelf toe. De Nederlandsche Fabrik heeft zich daarom toegelegd op het bouwen van zware motoren, die in alle onder-deelen uiterst solide zijn en heeft zich daarbij steeds wel bevonden. Door het aantal omwentelingen grooter te maken, kan wel het materiaal wat lichter vallen, doch dit is een voordeel, dat alleen maar tot zijn recht komt op sommige oorlogsschepen, en dat de Nederlandsche Fabrik met succes heeft opgeofferd voor de koopvaardijvaart. Toch maakt zij de constructie niet noodeloos zwaar en vermindert het gewicht door uitboring van assen, enz. waar mogelijk. Indien echter gekozen moet worden tusschen grootere bedrijfszekerheid en minder gewicht, dan wordt steeds zonder uitzondering tot de keuze van het eerste overgegaan.

Om tot eene goede keuze van den scheepsmotor te komen, heeft de Nederlandsche Fabrik eerst een motor voor haar eigen bedrijf geconstrueerd. Dit is een Diesel motor met 3 cilinders en eveneens geheel afgesloten omhulsel. Reeds meer dan 3 jaren doet deze motor dienst om een gedeelte der elektrische energie voor het eigen bedrijf te leveren en hij is het voorbeeld geweest, waarnaar de tegenwoordige scheepsmotor, zij het dan ook met vele door de ervaring opgedane wijzigingen, wordt gebouwd.

In wat de „Machine Werkplaats” heet, vinden we bij de Nederlandsche Fabrik thans alom motoren in aanbouw en overal zien we motordeelen in bewerking. Zoo is men tegenwoordig bezig aan de soortgelijke motorinstallatie van een ander Nederlandsch koopvaardij-schip, dat tusschen Terneuzen en Londen dienst zal doen. Voorts heeft men er een 6-cilinder motor onderhanden voor eene Nederlandsche petroleumboot, die tusschen Indië en China/Japan zal komen te varen. De beweging van dezen motor van 500 E.P.K. zal direct omkeerbaar zijn, 'zoodat daarbij dus eene schroef met vaste bladen in gebruik komt.

Op den proeftocht van de „San Antonio”, die zonder lading op 5 November van het vorige jaar plaats had, voldeed de motor goed en manoeuvreerde het schip volkomen bevredigend zoowel op het Noord-zee Kanaal als in de sluizen van IJmuiden. Op de Noordzee hield het schip  $8\frac{1}{4}$  mijl en kwam te Rotterdam aan, zonder dat de motor behoefde gestopt te worden. Daarna afgeladen, en op 27 November van Rotterdam naar Stockholm vertrekende, behaaidde het op de Noordzee met behulp van de zeilen 9 mijl. Op 6 December kwam het schip te Stockholm aan. Vandaar vertrok het in ballast naar Neufahrwasser en kwam met volle lading 24 December te Rotterdam terug.

Het schip is daarna naar Keulen gegaan en heeft te Niederdollendorf bij Königswinter geladen voor Italië. Op 13 Februari 1910 vertrok het uit Rotterdam en arriveerde 8 Maart te Bagnoli, hebbende op die reis den motor 443 uren in werking gehad. Later vinden we het schip te Catania op Sicilië, te Zea in Griekenland en te Bridgewater, terwijl eene bevrachting Tyne-Lissabon is gemeld geworden.

Gedurende al dien tijd werd de motor naar omstandigheden, d.i. geregeld gebruikt, zoowel op de binnenwateren als op zee. In de Golf van Biscaye ontmoette het schip zulk slecht weder, dat het met ingedrukte verschansing en andere dekschade binnenkwam, en eene keer was de motor 66 uren achtereen in werking. Steeds was het resultaat alleszins bevredigend, zoowel wat gang en arbeidsvermogen van den motor, als wat manoeuvreerwaardigheid van het schip betreft.

Amsterdam, 27 Juli 1910.

H.



# Mit »ARIADNE« auf Windjammer-Kurs



Erfüllen Sie sich Ihren Jugendtraum auf der »Ariadne« – einem Dreimast-Windjammer von 1909 mit dem Komfort der 70er Jahre. Das kraftvolle Brausen des Windes in den 1000 qm Segeln führt Sie zu fernen Küsten, stillen Buchten, geschäftigen Häfen. Im Gegensatz zu dem feuchten Logis der Janmaaten vergangener Tage sind die 18 mahagonigetäfelten Zwei- und Dreibettkabinen voll klimatisiert und verfügen alle über Dusche und WC.

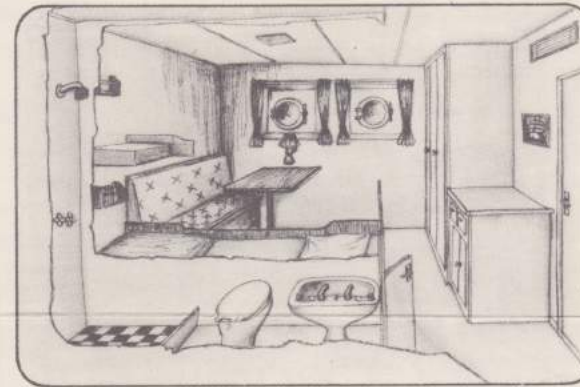
Genießen Sie den Drink an der Bar im 80 qm großen Salon und die köstlichen Mahlzeiten, die Ihnen erstklassige Schiffsköche 5 mal am Tag zubereiten. Steuern Sie mal selbst die 66 m lange »Ariadne« durch Wind und Wetter, helfen Sie beim Segelsetzen, lernen Sie Navigation und bereiten Sie sich nebenbei auf Ihren Segelschein vor – Capt. Paschburg und seine 9 Crew-Mitglieder stehen Ihnen dabei gern zur Seite. Sie können auch Tontauben schießen, Wasserski laufen oder die Geheimnisse des Meeres ertauchen. Faulenzen Sie auf dem riesigen Teak-Deck unter prallen Segeln oder machen Sie mit unseren Segel-Jollen einen Privat-Törn in die ganz kleinen Buchten oder greifen Sie sich zum Landgang eines der 10 bordeigenen Fahrräder – zum Einkaufen und zum Erobern. Vergessen Sie die Förmlichkeit großer Passagierschiffe, das lästige Motorengerümpel und lassen Sie sich ganz vom romantischen Abenteuer an

## SY »ARIADNE« Reiserouten und Häfen 1974

### Die Alte Seglerroute südwärts

1 Hamburg – Amsterdam – London	11. 5. – 18. 5.	1 Woche
2 London – Isle of Wight – Jersey – Brest	18. 5. – 25. 5.	1 Woche
3 Brest – Bretonische Küste – Nordspanien – Lissabon	25. 5. – 8. 6.	2 Wochen
4 Lissabon – Algarve Küste – Gibraltar – Marbella	8. 6. – 15. 6.	1 Woche
5 Marbella – Ibiza – Balearen – Genua	15. 6. – 29. 6.	1 Woche
6 Genua – Elba – Korsika – Cote d'Azur – Genua	29. 6. – 6. 7.	1 Woche
7 Genua – Elba – Korsika – Cote d'Azur – Genua	6. 7. – 13. 7.	1 Woche
8 Genua – Elba – Korsika – Cote d'Azur – Genua	13. 7. – 20. 7.	1 Woche
9 Genua – Elba – Korsika – Cote d'Azur – Genua	20. 7. – 27. 7.	1 Woche
10 Genua – Elba – Korsika – Cote d'Azur – Genua	27. 7. – 3. 8.	1 Woche

Bord eines der letzten Windjammer unter Gleichgesinnten einfangen. Erfrischendes Hochseeklima, Sport und Sonne tun Wunder für Ihre Gesundheit – das sagen nicht nur die Ärzte.



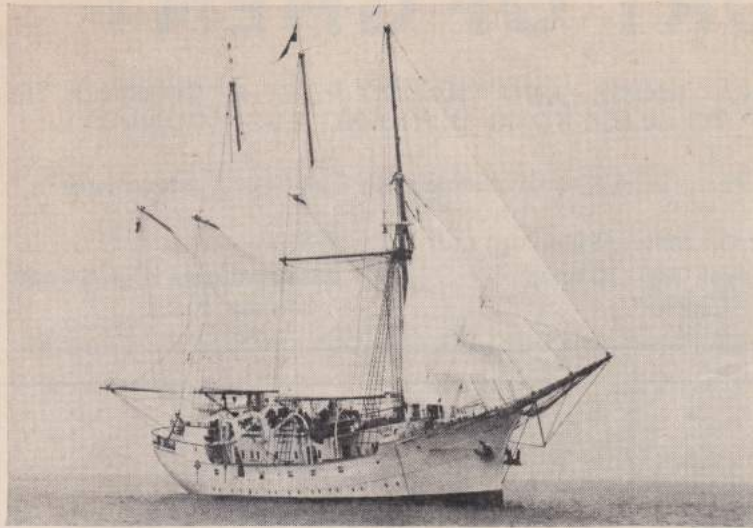
Für Ihre Sicherheit ist natürlich gesorgt: 2 Radar-Geräte, Echolot, Funkpeiler, Selbststeueranlage und Funktelefonie sowie ein 400 PS starker Motor lassen fast vergessen, daß Sie sich auf einem Groß-Segler einer vergangenen Generation befinden. In jedem Detail der nach den alten Originalplänen wieder aufgetakelten »Ariadne« erkennen Sie die Liebe zur alten Segelschifftradition – mit dem Sinn gleichermaßen für Behaglichkeit und durchdachte Sicherheit für Crew, Schiff und Gäste.

### Reise in die Antike

11 Genua/Portofino – Korsika – Ischia – Neapel	3. 8. – 10. 8.	1 Woche
12 Neapel – Stromboli – Messina – Korfu	10. 8. – 17. 8.	1 Woche
13 Korfu – Ithika – Golf v. Korinth – Piräus	17. 8. – 24. 8.	1 Woche
<b>Kreuzfahrt Ägäis</b>		
14 Piräus – Ägäische Inseln – Piräus	24. 8. – 4. 9.	11 Tage
15 Piräus – Mykonos – Kusadasi – Delos – Piräus	4. 9. – 14. 9.	10 Tage
16 Piräus – Ägäische Inseln – Piräus	14. 9. – 25. 9.	11 Tage
<b>Westwärts durch das Mittelmeer</b>		
17 Piräus – Golf v. Korinth – Korfu	28. 9. – 5. 10.	1 Woche
18 Korfu – Golf v. Tarent – Messina – Palermo	5. 10. – 12. 10.	1 Woche
19 Palermo – Sardinien – Palma de Mallorca	12. 10. – 19. 10.	1 Woche
20 Palma de Mallorca – Almeria – Marbella – Tanger	19. 10. – 26. 10.	1 Woche
21 Tanger – Casablanca – Agadir – Lanzarote – Las Palmas	26. 10. – 9. 11.	2 Wochen



## "Of Shoes and Ships . . ."



### Sail Goes Cruising

LAST month a small but exceptionally handsome vessel visited the Pool of London. This was the *Ariadne* (above) a Panamanian-registered auxiliary schooner of 390 tons gross, now on her way to Genoa on the start of a new career as a luxury cruise yacht. This season she will make a series of Mediterranean cruises, mostly of 7-days duration.

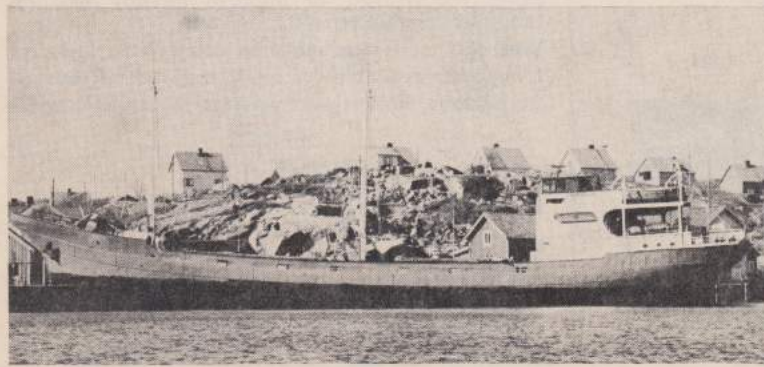
The *Ariadne* carries 46 passengers in two- and three-berth cabins, each with its own facilities and these 18 cabins occupy the former hold space. Above them is a long passenger saloon with a midship bar which divides it into two. The equipment and furnishings throughout are of a high standard. For the more energetic of her passengers the *Ariadne* carries ten cycles. Alternatively, one can go dinghy sailing, water skiing or diving. And for those so inclined there is opportunity to learn how to handle a vessel able to set 1000 sq. m. of canvas. Independent of sail the *Ariadne* can do 10 knots under power alone, this by a 400 h.p. Caterpillar diesel engine.

Her Master, Capt. H. Paschburg, is also part-owner and in his venture he has the financial backing of several leading Hamburg shipping firms. During his seafaring career, the idea of owning such a vessel persisted and last July — after five years — he found his ideal — then named *San Antonio* — near Gothenburg.

As shown (below) she was then a two-masted full-powered motor vessel. Her career as the *San Antonio* started in 1909 when she was built at Alblasterdam for Dutch owners. Although completed as a three-masted schooner, she was unusual for her day in also being fitted — from the start — with an auxiliary (Werkspoor) diesel.

After purchase last year she was taken to Hamburg, where she has since been stripped of her old internals, re-engined and completely refitted.

*Lawrence J. Quinn*



## DIARY

### Conferences

20th-23 June

#### Intermodal Transportation, Containerisation and Pricing

Franklin D. Roosevelt Institute of Maritime and General Studies, 15 State Street, New York.

20th-23rd June

#### EDP (Computer): Its Application to the Transportation Industry

Franklin D. Roosevelt Institute of Maritime and General Studies, 15 State Street, New York.

1st-4th September

#### Cosecon '74 (Offshore Craft)

Hotel Scandinavia, Copenhagen.

3rd-6th September

#### Offshore North Sea '74 Conference

Siddishallen, Stavanger.

9th-11th October

*Financial Times, Petroleum Times and Fairplay*

#### International Offshore Technology

Royal Lancaster Hotel and Savoy Hotel, London.

12th-14th November

#### R.I.N.A. Symposium on Ocean Engineering

Glazebrook Hall, N.P.L., Teddington.

### Exhibitions

22nd June-1st July

#### Sinaval '74

Feria Internacional de Bilbao.

3rd-6th September

#### Offshore North Sea '74 Exhibition

Siddishallen, Stavanger.

24th-28th September

#### Ship, Machinery and Marine Technology Exhibition and Congress

Hamburg Exhibition Grounds, Hamburg.

1st-6th October

#### Oceanexport '74 Offshore

Bordeaux.

7th-11th October

#### Offshore International Exhibition Conference

Olympia, London.

23rd-27th October

#### Containerisation '74

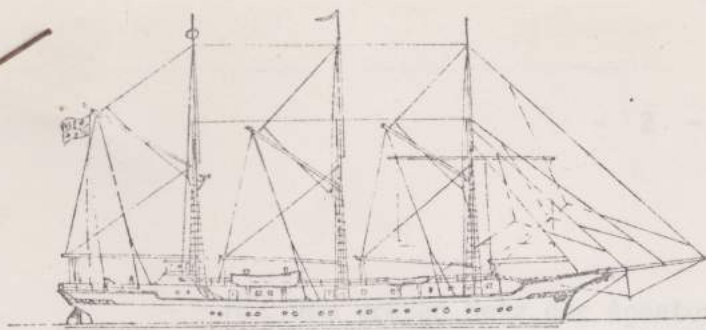
Exhibition Grounds, Munich.

12th-16th November

#### Europort '74

RAI Halls, Amsterdam.





"ARIADNE" Windjammer S.A.

Panama

Capt. H. Paschburg

Dpl. Volkswirt

Wirtschaftsing. (grad.) für Seeverkehr

c/8 2000 Hamburg 1

Ferdinandstr. 55/57

Andreas J. Zachariassen

Tel. 040 / 33 68 96

Telex : o2 162871 zac D

Commerzbank, Hamburg Kto.-Nr. 6134571

zu Ihrer Information möchte ich Ihnen eine neue Variante im Seetourismus vorstellen, die bei Ihren Lesern sicher auf großes Interesse stoßen wird.

Seit vielen Jahren suchte ich in den Häfen Europas originale Windjammer, die sich für einen Umbau und ein Wiederaufrichten mit der alten Takelage eignen. Diese Segelschiffe sollen Liebhabern der See, Abenteuerlustigen, Hochseesportlern und Gästen, die einmal fernab des Massentourismus einen unvergeßlichen Urlaub verbringen wollen, für eine oder mehrere Wochen zur Verfügung stehen.

Für viele wird es die Erfüllung eines langgehegten Jugendtraumes, für alle jedoch ein Erholungs- und Erlebnisurlaub sein, wie man ihn an Land nicht finden kann.

In Schweden habe ich einen ehemaligen Dreimastschoner gefunden, der alle Sicherheitsansprüche der Klassifikationsgesellschaft (Bureau Veritas) und des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages (Solus) erfüllt.

Für die Finanzierung des Umbaus konnte ich einen kleinen Kreis bekannter Hamburger Reeder und Kaufleute gewinnen, die diese Idee mit viel persönlichem Einsatz und Unterstützung durch ihre Reederei-Inspektoren aktiv fördern.

Die Beteiligten sind mehrheitlich erfolgreiche Regatta-Segler mit großer Hochsee-Erfahrung.

Das renommierte Touristikunternehmen Seetours-Hapag-Lloyd hat den Windjammer "Ariadne" in sein Veranstaltungsprogramm aufgenommen und übernimmt die Buchungen der Passagen.



Mit dem großen Netz der Agenturen im In- und Ausland wird einem internationalen Publikum die Möglichkeit gegeben, zusammen mit einem erfahrenen und leistungsfähigen Unternehmen ihre Urlaubsreise individuell zu planen.

Die Anreise kann nach Wunsch mit dem eigenen Wagen, dem Flugzeug (zu günstigen IT- oder Charter-Tarifen) oder mit der Bahn erfolgen. Eine Kombination dieser Segelreisen mit einem Hotel-aufenthalt kann selbstverständlich arrangiert werden.

Daneben besteht auch die Möglichkeit, das ganze Schiff zur Durchführung einer Club-Reise (Tauchclubs z. B.), Betriebsausflügen oder "Incentive-Reisen" zu chartern.

Bekannte Hamburger Ärzte, Fachleute auf dem Gebiet der maritimen Medizin, versicherten, daß ein Urlaub auf einem solchen Großsegler - verbunden mit sportlicher Betätigung - Hochseeklima, Sonne und vielen in der Bordkameradschaft neu geknüpften Bekanntschaften, sehr günstige Kur- und Heilerfolge für im beruflichen Streß stehende Personen haben werde.

Das Schiff bietet 40 Gästen in Zwei- und Drei-Bett-Kajüten Platz, die alle über eigenes WC, Dusche sowie über eine individuell regulierbare Klimaanlage verfügen. Zehn deutsche Besatzungsmitglieder sorgen für das Wohl der Gäste.

Sicher können Sie sich vorstellen, daß die Erhaltung eines alten Großseglers nicht ganz billig ist. Dennoch liegen die Passagepreise pro Woche zwischen DM 980,-- für eine Drei-Bett-Außenkajüte und DM 1.470,-- für die Einzel-Außenkajüte. In diesen Preisen sind jedoch alle sonstigen "Extras" eingeschlossen wie zum Beispiel:

Segelunterricht an Bord, Wasserski, Angeln, Tauchen, Jollensegeln, Tontaubenschießen und sogar die Benutzung der bordeigenen Fahrräder für die "Landgänge".

Alle Gäste können sich darüber hinaus an den Segelmanövern der "Ariadne" jederzeit selbst beteiligen, d. h. Segel setzen, reffen, das Schiff auf Kurs halten usw.

Fünf Mahlzeiten am Tag werden in dem über 80 qm großen Salon gereicht.

Dieser in Hamburg beheimatete Windjammer wird den Verlust der beiden großen Passagierschiffe zwar nicht ersetzen. Dennoch knüpft er an die große Hamburger Seefahrts-Tradition der legendären Windjammer "Pamir" und "Passat" an. Die "Ariadne" wird darüber hinaus gerade bei denjenigen Gästen, die die Unpersönlichkeit großer Passagierschiffe kennen, fehlende "Eleganz" durch behagliche Atmosphäre in mahagonigetäfelten Räumen mit alten Messing-Schiffslampen etc. ersetzen.

Bereits im kommenden Mai wird das Schiff auf der alten Großsegler-Route von Hamburg über Amsterdam, London, Le Havre, San Sebastian, Oporto nach Lissabon segeln. Diese Reise ist besonders interessant für richtige "Seeleute", die auch die Biskaya nicht fürchten.

Das eigentliche Fahrtgebiet des Schoners ist jedoch das Mittelmeer. Fahrten nach Istanbul, Athen, Kreta, Kreuzfahrten durch die Ägäis, die Adria und Fahrten nach Korsika und die Balearischen Inseln, Ibiza, Mallorca stehen auf dem Programm. Für den Winter sind Kreuzfahrten nach den Kanarischen Inseln vorgesehen.

Auskunft über die Details dieser Reisen gibt der Prospekt von Seetours-Hapag-Lloyd und ein in Vorbereitung befindlicher Sonderprospekt.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie in Ihrer Zeitung einmal über dieses Schiff und seine Reisen berichten würden. Ich stehe Ihnen gern zur Beantwortung Ihrer Fragen an Bord zur Verfügung.

Capt. H. Paschburg