

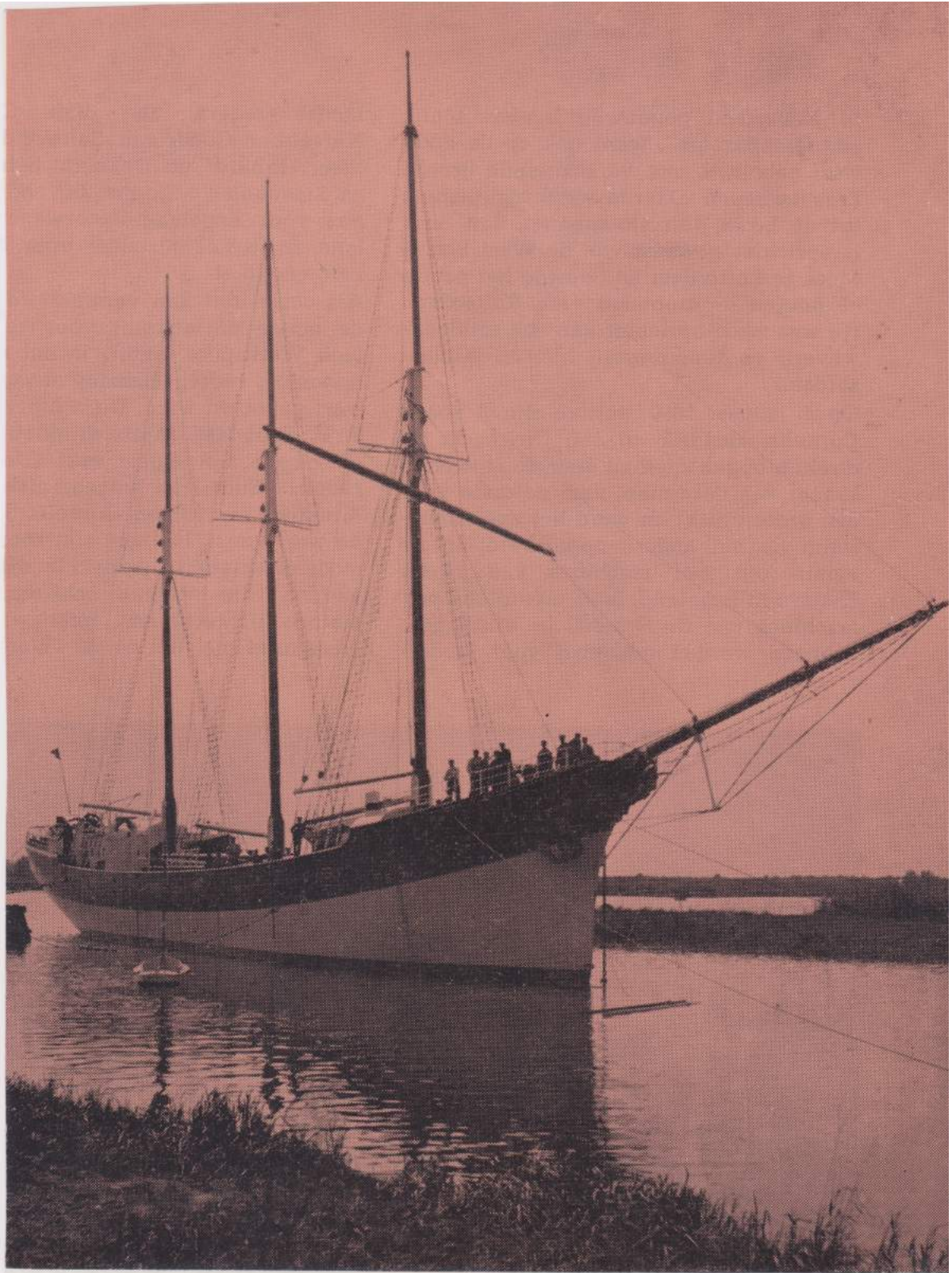
SAN ANTONIO



curiositeit

Kilgat Alblasserdam

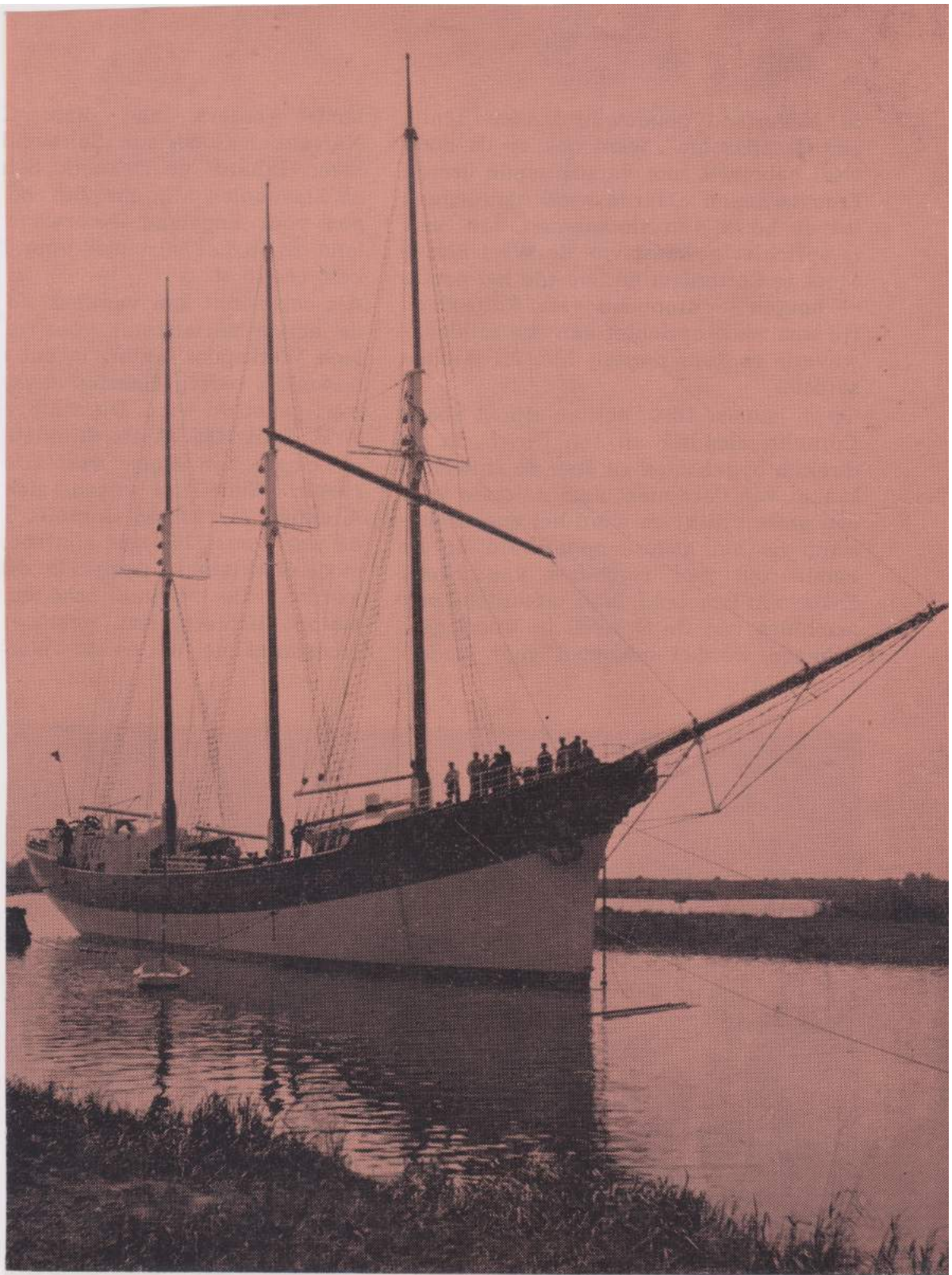
Op de werf in Alblasserdam bouwde men het laatste houten schip in Nederland. Als curiositeit kan ook vermeld worden, dat de eerste dieselmotor voor zeeschepen (een Werkspoormotor) in de San Antonio — voor rederij Hammerstejn gebouwd — geplaatst werd. De foto dateert uit 1909. Dit schip droeg een boegbeeld dat de Heilige Antonius voorstelde.



curiositeit

Kielgat Alblasserdam

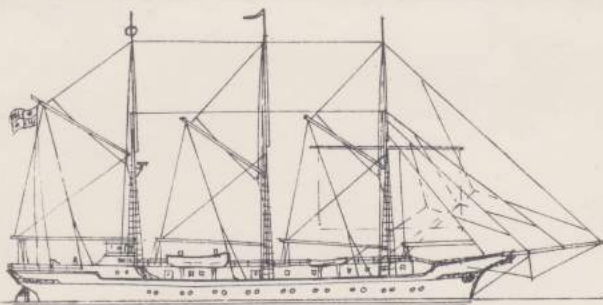
Op de werf in Alblasserdam bouwde men het laatste houten schip in Nederland. Als curiositeit kan ook vermeld worden, dat de eerste dieselmotor voor zeeschepen (een Werkspoormotor) in de San Antonio — voor rederij Hammersteyn gebouwd — geplaatst werd. De foto dateert uit 1909. Dit schip droeg een boegbeeld dat de Heilige Antonius voorstelde.



curiositeit

Kielgat Alblasserdam

Op de werf in Alblasserdam bouwde men het laatste houten schip in Nederland. Als curiositeit kan ook vermeld worden, dat de eerste dieselmotor voor zeeschepen (een Werkspoormotor) in de San Antonio — voor rederij Hammersteyn gebouwd — geplaatst werd. De foto dateert uit 1909. Dit schip droeg een boegbeeld dat de Heilige Antonius voorstelde.



„Ariadne“ Windjammer S. A.

Panama

Capt. H. Paschburg

Dipl.- Volkswirt

Wirtschaftsing. (grad.) für Seeverkehr

c/o BESI Shipping Comp., Panama

Sotiros Str. 6, P. O. B. 119

Piräus / Greece

Telegramme: Besi sons Piräus

Mr. A.M.Lels

H Rotterdam (20)
Wilhelminakade 86

NV	AL	JD	FB	GAM	AvT
21 AUG. 1974					
JB	AvD	I	WV	BO	HO

auf See, 14.8.

Sehr geehrter Herr Lels,

Mit großer Freude habe ich Ihren Brief vom 25. Juli erhalten. Es ist schade, daß Sie die "Ariadne" ex "San Antonio" nicht in Amsterdam am ~~16~~ 20. Mai besucht haben. Ich konnte dort sowohl die Vertreter der Firma Werkspoor begrüßen, die auf der "San Antonio" den ersten Dieselmotor auf einem Schiff eingebaut haben und mir ein Foto der Probefahrt schenkten, als auch die Tochter des früheren Auftraggebers, Latour Hammerstein. Diese ältere Dame hat sich sehr gefreut, daß ich Ihr Schiff wieder so umgebaut habe, wie es früher gesegelt ist.

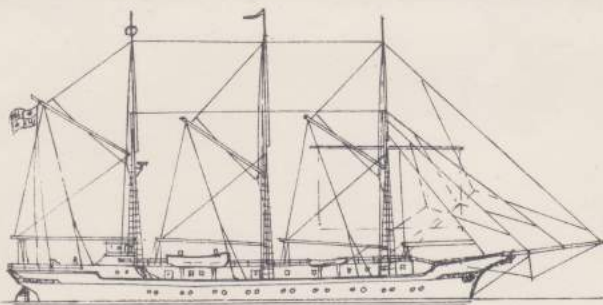
Die originalen Pläne konnte ich von der Verolme Werft erhalten, die von den Plänen der Scheepswerf Jan Smit Ablasserdam ein Microfilm- Archiv hat.

Ich habe das Schiff von seinem schwedischen Eigner gekauft, dort fuhr es als Küstenmotorschiff, hatte nur noch Lademasten und einen riesigen Brückenaufbau.

Die Gallionsfigur ist im übrigen im Museum in Skillinge in Schweden. An Bord habe ich noch den größten Teil der Tagebücher von 1940 an, Informationen über die Reisen vorher fehlen mir, Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir dabei helfen könnten, die Reisen, die das Schiff vor dieser Zeit machte zu verfolgen. Sehr erfreut bin ich über Ihr Angebot, mir die Beschaffung der Kopie der Gallionsfigur zu versuchen. An Bord habe ich noch in dem originalen Kapitänssalon die Figur des San Antonius stehen. Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie einmal eine Reise auf diesem Schiff mitmachen könnten und lege deshalb einige Prospekte und Fotos bei.

Mit freundlichen Grüßen,

H. Paschburg



„Ariadne“ Windjammer S. A.

Panama

Capt. H. Paschburg

Dipl.- Volkswirt

Wirtschaftsing. (grad.) für Seeverkehr

c/o BESI Shipping Comp., Panama

Sotiros Str. 6, P. O. B. 119

Piräus / Greece

Telegramme: Besi sons Piräus

Mr. A.M.Lels

H Rotterdam (20)
Wilhelminakade 86

NV	AL	JD	FB	GAM	AvT
21 AUG. 1974					
JB	AvD	i	WV	BO	HO

auf See, 14.8.

Sehr geehrter Herr Lels,

Mit großer Freude habe ich Ihren Brief vom 25. Juli erhalten. Es ist schade, daß Sie die "Ariadne" ex "San Antonio" nicht in Amsterdam am ~~16~~ 20. Mai besucht haben. Ich konnte dort sowohl die Vertreter der Firma Werkspoor begrüßen, die auf der "San Antonio" den ersten Dieselmotor auf einem Schiff eingebaut haben und mir ein Foto der Probefahrt schenkten, als auch die Tochter des früheren Auftraggebers, Latour Hammerstein. Diese ältere Dame hat sich sehr gefreut, daß ich Ihr Schiff wieder so umgebaut habe, wie es früher gesegelt ist.

Die originalen Pläne konnte ich von der Verolme Werft erhalten, die von den Plänen der Scheepswerf Jan Smit Ablasserdam ein Microfilm- Archiv hat.

Ich habe das Schiff von seinem schwedischen Eigner gekauft, dort fuhr es als Küstenmotorschiff, hatte nur noch Lademasten und einen riesigen Brückenaufbau.

Die Gallionsfigur ist im übrigen im Museum in Skillinge in Schweden. An Bord habe ich noch den größten Teil der Tagebücher von 1940 an, Informationen über die Reisen vorher fehlen mir, Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir dabei helfen könnten, die Reisen, die das Schiff vor dieser Zeit machte zu verfolgen. Sehr erfreut bin ich über Ihr Angebot, mir die Beschaffung der Kopie der Gallionsfigur zu versuchen. An Bord habe ich noch in dem originalen Kapitänssalon die Figur des San Antonius stehen. Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie einmal eine Reise auf diesem Schiff mitmachen könnten und lege deshalb einige Prospekte und Fotos bei.

Mit freundlichen Grüßen,

H. Paschburg

heer van der Laan Sr vroeg u het navolgende te willen zeggen:

SAN ANTONIO: de naam van de kapitein, die hij a/b heeft vervangen, was Prins;
heren Hammerstein: de beide Nederlandse Hammersteinen waren Alex en Simion; degene, die Duitser is gebleven heette: Anton.
Hij had e.e.a. anders aan u verteld blijkbaar.
PS.

22/8'74

getrouwd
reis leeg hoven
to met Pading
n. Saffi
izer midd. zee
c

v. boon
nes te stagen
net bo kake
ffels

was boort.
Antonio overan
oorlogschip

Hoog boeten waken af
bentou Hamerstein
ken ver huve verbond
in mei '40
Hamerstein Vlag vaner a steen
Anton. zeevan

Simon.
in meidagen in weineldig
achtermost enst
ton n. Engeland gekom
kragt. Stur felan. uit Vlaardinge

1° wereldoorlog in Vigo
duitse onderzeeis bevoonan
ander duitse redding

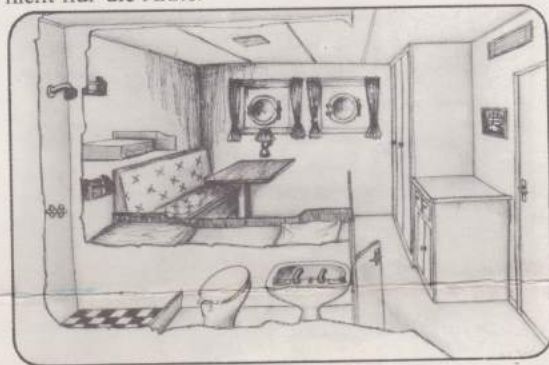
H. hadde rijn schipe - en bevoonan
zweedse schepen
agentsche a ranges beoy
* Schou hein.

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 Janmaatzen 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 Segeljollen 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 Motorengerumpel und lassen Sie sich ganz vom romantischen Abenteuer an

Bord eines der letzten Windjammer unter Gleichgesinnten einfangen. Erfrischendes Hochseeklimate, 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.

SY »ARIADNE« Reiserouten und Häfen 1974

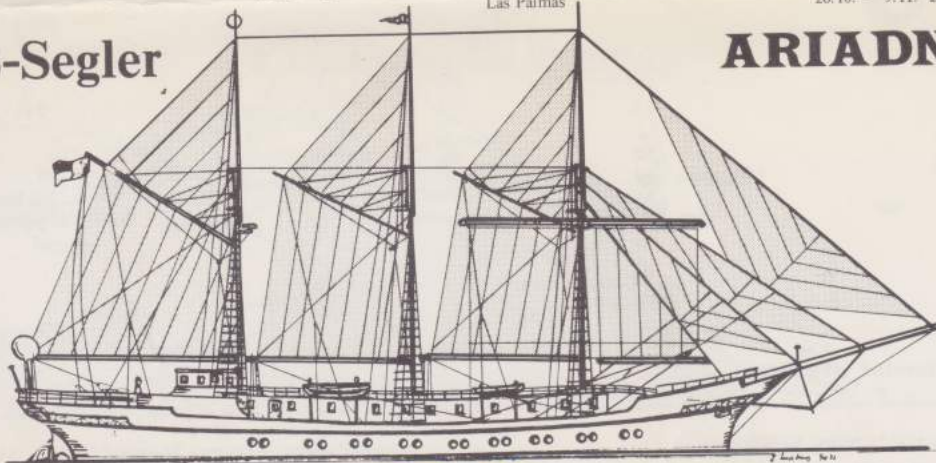
Die Alte Segleroute südwärts

1 Hamburg – Amsterdam – London	11. 5. – 18. 5.	1 Woche
2 London – Isle of Wigh – 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

Reise in die Antike

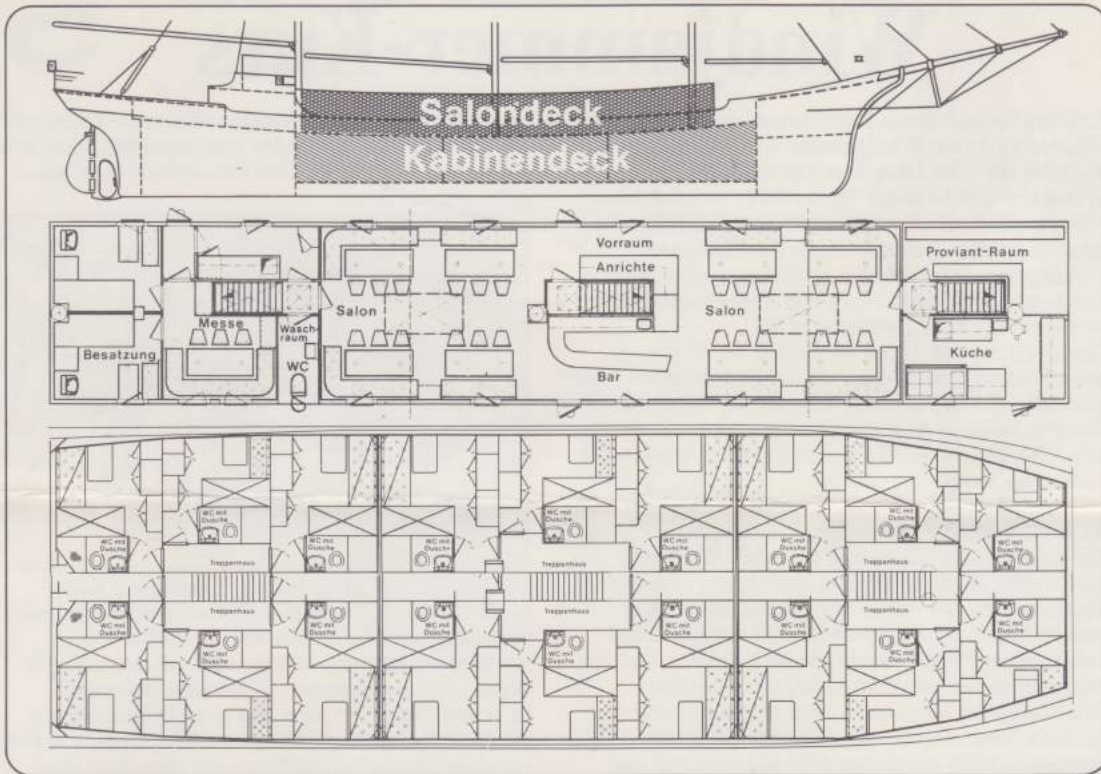
11 Genua/Portofino – Korsika – Ischia – Neapel	3. 8. – 10. 8.	1 Woche
12 Neapel – Stromboli – Messina – Korfu	10. 8. – 17. 8.	1 Woche
13 Korfu – Ithika – Golf v. Korinth – Piräus	17. 8. – 24. 8.	1 Woche
Kreuzfahrt Ägäis		
14 Piräus – Ägäische Inseln – Piräus	24. 8. – 4. 9.	11 Tage
15 Piräus – Mykonos – Kusadasi – Delos – Piräus	4. 9. – 14. 9.	10 Tage
16 Piräus – Ägäische Inseln – Piräus	14. 9. – 25. 9.	11 Tage
Westwärts durch das Mittelmeer		
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

Groß-Segler



ARIADNE

Dreimast-Schoneryacht »ARIADNE«



Reederei: »Ariadne« Windjammer S. A. Panama
 Eigentümer: namhafte Hamburger Reeder und Kaufleute
 Kapitän: H. Paschburg, Dipl. Volkswirt, WirtschaftsIng. (grad.) für Seeverkehr, Kapitän A6
 Länge ü. A.: 66 m
 Segelfläche: 1000 m²
 Breite: 8,30 m
 Tiefgang: 3,00 m
 Ausrüstung: 2 Radar, Echolot, Funkpeiler, UKW + GW Telephonie
 Motor: 400 PS Caterpillar, 4 Hilfsdiesel/Generatoren
 Geschwindigkeit: 10 kn
 Decksfläche: ca. 350 qm

Kabinen: 18 Kabinen für maximal 46 Personen
 Klasse: 100prozentige Tiefseeklasse des Internat. Bureau Veritas
 Besatzung: 10 Mann: 1 Kapitän, 1. Offizier, 3 Matrosen, 2 Köche, 2 Stewards/essen, 1 Maschinist

Baujahr: 1909/1973/74 vollständig erneuert und umgebaut nach originalen Zeichnungen.
 BRT: ca. 480

Rufzeichen: PEXT

Rettungsgeräte: Nach Vorschriften internationaler Schiffssicherheitsverträge.



Buchungen in allen Reisebüros

Generalagent: Seetours Hapag Lloyd GmbH & Co. KG
 6000 Frankfurt/M Weißfrauenstraße 3
 Tel: 0611-29 20 75/76 Telex: 04-13 83 6

Preisliste und Beförderungsbedingungen

1) Pauschalpreise pro Person und Woche:

bei Unterbringung in

Dreibettaußen Dusche/WC DM 980,-

Doppelaußen Dusche/WC DM 1.090,-

Zweibettaußen Dusche/WC DM 1.190,-

Einzelaußen Dusche/WC DM 1.470,-

Sämtliche Kabinen sind voll klimatisiert.

2) Ermäßigungen

a) pro Person:

für Reise 1 und 2 DM 100,-

für Reise 3 DM 200,-

Ermäßigung bei Buchung von zwei aufeinanderfolgenden Reisen 5%

b) Kinder:

Kinder unter 12 Jahren in Begleitung ihrer Eltern zahlen bei Unterbringung in der gleichen Kabine DM 600,- pro Woche.

c) Sonderpreise für Gruppen:

Gruppen ab 10 Erwachsenen:

5% Ermäßigung

Gruppen ab 20 Erwachsenen:

10% Ermäßigung und 1 Reiseleiter frei

Die vorstehend genannten Ermäßigungen sind nicht kombinierbar.

3) In den Pauschalpreisen enthaltene Leistungen:

Windjammer-Seereise ab/bis Hafen einschließlich voller Bordverpflegung (Frühstück, 2. Frühstück, Mittagessen, Kaffee, Abendbrot).

Freie Benutzung der Bordeinrichtungen inklusive Tauchausrüstung, Wasserski, Segeljollen, Fahrräder.

Beitrag für die Mitgliedschaft im Windjammer Sailing Club.

Ein- und Ausschiffungsgebühren.

Reise-Rücktrittskosten-Versicherung.

4) Vollcharter:

Die „Ariadne“ ist besonders geeignet zur Vollcharter z. B. für Gruppen, Vereine, Clubs etc.

Charterpreise für das komplette Schiff pro Tag DM 4.350,-. Verpflegungskosten werden separat berechnet und richten sich nach den Wünschen und Vorstellungen des Charterers. Preis nach Vereinbarung.

5) Anmeldung/Bezahlung:

Bitte geben Sie uns Ihre Anmeldung so frühzeitig wie möglich auf. Bei Anmeldung ist eine Anzahlung von DM 250,- pro Person erforderlich. Die Restzahlung ist 6 Wochen vor Abfahrt, spätestens jedoch bei Empfang der Reiseunterlagen zu entrichten. Mit der Anmeldung werden gleichzeitig die Reise- und Beförderungsbedingungen vom Reisetilnehmer anerkannt. Die Teilnehmer werden mit der Buchung der Reise Mitglied des „Windjammer Sailing Club“ für das laufende Kalenderjahr. Ziel und Aufgabe dieses Clubs ist die Erhaltung originaler Großsegler.

Preisliste und Beförderungsbedingungen

6) Rücktritt:

Bei Rücktritt von der Reise bis 45 Tage vor Abfahrt wird lediglich eine Bearbeitungsgebühr von DM 75,- pro Person berechnet. Bei kurzfristigerem Rücktritt werden folgende Annullierungsgebühren einbehalten:

bis 30 Tage vor Abfahrt	25 %
bis 15 Tage vor Abfahrt	50 %
bis 7 Tage vor Abfahrt	75 %
bei noch späterem Rücktritt	100 %

Personen, die sich zu einer Annullierung gezwungen sehen, haben die Möglichkeit, sich von einer Ersatzperson vertreten zu lassen, die die Reise in unveränderter Form übernehmen kann. In solchen Fällen entfallen die Annullierungsgebühren. Es wird lediglich die Bearbeitungsgebühr berechnet. Die Ersatzperson muß mindestens 7 Tage vor Reiseantritt angemeldet sein. Bricht ein Reisender die Reise vorzeitig ab, kann grundsätzlich keine Rückvergütung er-

folgen. In den aufgeführten Passagepreisen (außer Vollcharter) ist die Prämie für die Reise-Rücktrittskosten-Versicherung enthalten. Die Bedingungen dieser Versicherung erhalten Sie mit der Buchungsbestätigung ausgehändigt.

7) Fahrplan- und Programmänderungen:

Fahrplanänderungen und/oder Routenänderungen und/oder Verlängerungen oder Verkürzungen der Liegezeiten in den Anlaufhäfen sind vorbehalten, da oft Wind und Wellen und die Erfahrung des Kapitäns entsprechende Änderungen bedingen. Muß die Reise durch die Reederei abgesagt werden, so werden die eingezahlten Beträge zurückgezahlt. Ein weitergehender Anspruch wird ausgeschlossen.

8) Preisänderungen:

Die Preise entsprechen den zum Zeitpunkt der Ausschreibung (Februar 1974) gültigen Tarifen. Änderungen vorbehalten.

9) An- und Abreise-Arrangements:

Individuelle oder organisierte An- und Abreise. Bei den organisierten An- und Abreise-Arrangements sind Flug-, An- und Abreisen von allen deutschen Flughäfen vorgesehen. Preise auf Anfrage.

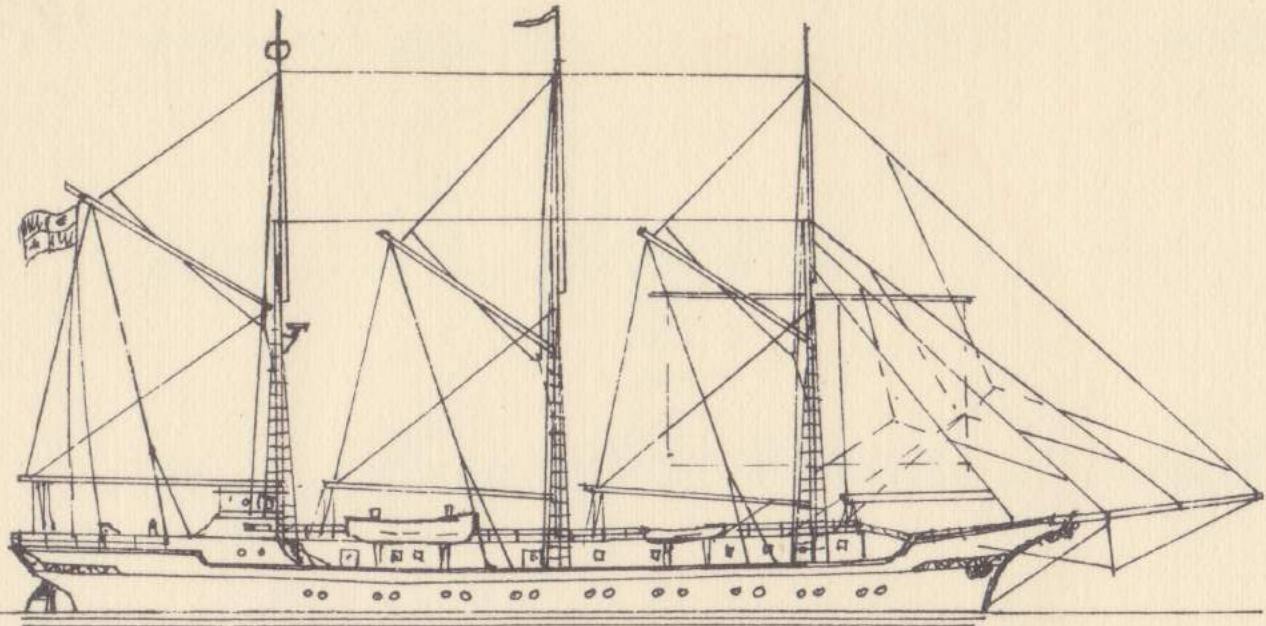
10) Beförderungsbedingungen/ Haftung:

Die Beförderung erfolgt ausschließlich zu den Reedereibedingungen, die mit der Buchungsbestätigung an den Reisenden ausgehändigt werden. Er erkennt diese Bedingungen bei Akzept seiner Reise, ebenfalls für alle Mitreisenden, an.

11) Reederei:

„Ariadne“-Windjammer S. A., Panama City, Ave Elou Alfaro 11-35
Gerichtsstand: Hamburg
Generalagentur: Seetours Hapag-Lloyd GmbH & Co. KG, 6 Frankfurt/M., Weißfrauenstr. 3
Buchungen in allen Reisebüros





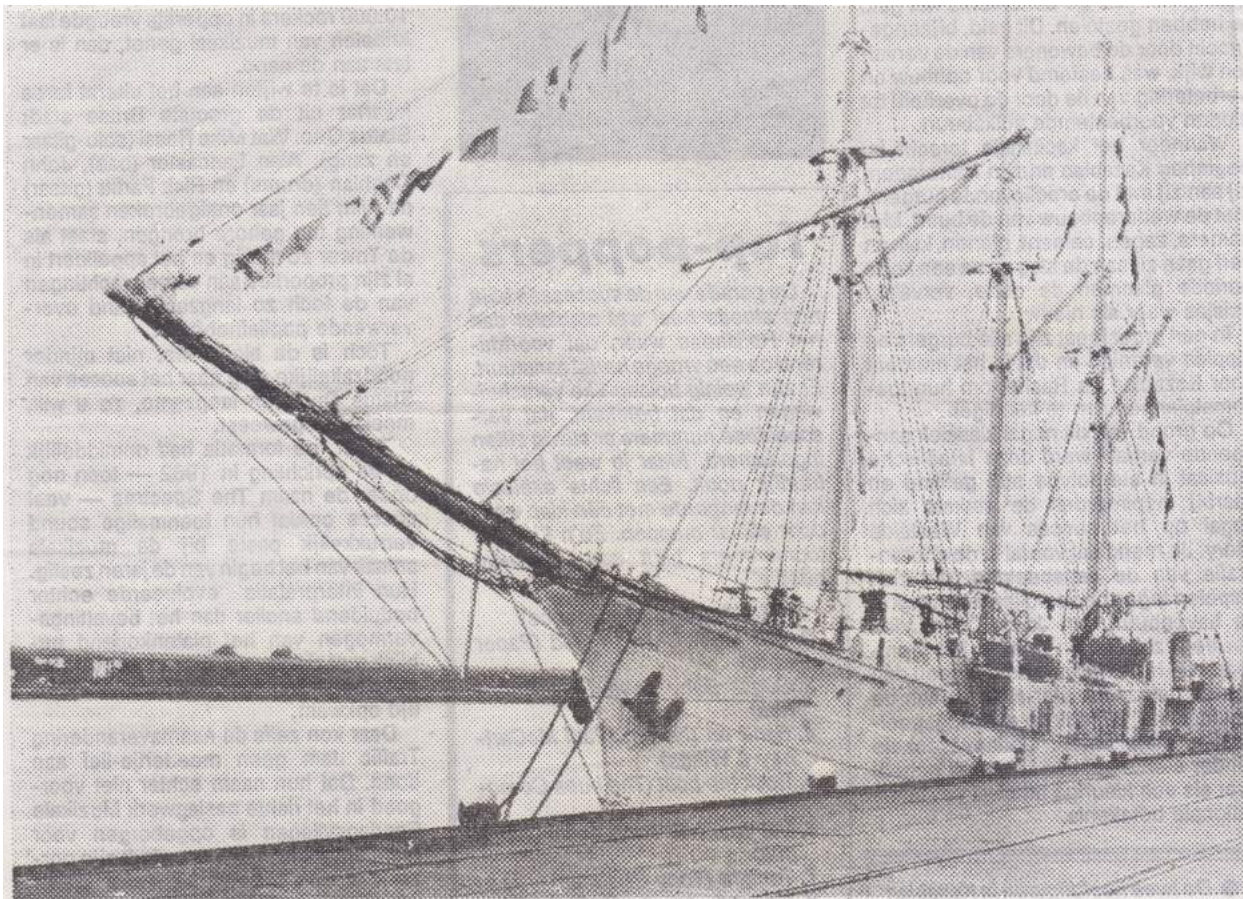
Einladung

Captain Paschburg gibt sich die Ehre, Sie zu
einer / einem Cocktail

am 10. August, um 15.00 Uhr

in Amsterdam Ichaven

an Bord des Dreimastschoners „Ariadne“
einzuladen.



● De Ariadne, vroeger San Antonio, in Amsterdam.

De San Antonio krijgt boegbeeld

De San Antonio, in 1909 bij Smit in Alblasserdam als zeilschip gebouwd en voorzien van de allereerste Stork Werkspoor dieselmotor als hulpmotor, is weer van 1.000 m² zeil voorzien. De Hamburgse kapitein Hartmut Paschburg (28) heeft het verwaarloosde schip, dat tussen Malmö en Rostock voer, gekocht en dank zij de originele werftekeningen in de oorspronkelijke staat teruggebracht.

Wel heeft hij de naam veranderd: Ariadne heet het 65-jarige vaartuig nu. Dat verdriet de Alblasserdammer A. Lels, lid van de raad van bestuur van de Holland Amerika Lijn. Deze verzamelaar van alles wat met de zeilvaart van de Napoleontische tijd te maken heeft — hij heeft in zijn collectie meer dan duizend schepen — heeft er veel voor over dat de oorspronkelijke naam weer op dit degelijke Alblasserdamse kwaliteitsproduct terugkomt.

Daarom heeft hij kapitein Paschburg een voorstel gedaan: in ruil voor de naam San Antonio krijgt u van mij het originele boegbeeld of een kopie ervan. Dat ontbreekt nu op de driemaster.

Kapitein Paschburg is koopvaardijofficier geweest en heeft economie gestudeerd. Zijn grote wens was altijd een oud zeilschip te bezitten. Daarnaar is hij jarenlang op zoek geweest tot hij in Zuid-Zweden de oude San Antonio vond. Hij betaalde er een f 150.000 voor en liet het schip op de werf van Scheel & Jöhnk in Hamburg naar oude

bouwtekeningen veranderen. Het schip kreeg luxe hutten (achttien), zodat het maximaal 46 passagiers op een „avontuurlijke“ reis in de Middellandse zee en de Kanarische eilanden kan meemen. Het geld werd verschaft door reders en zeezeilers, waarbij bekende namen te vinden zijn: Oldendorff, Ahrenkiel, Leonhardt, Zachariassen, Sieh en Bendix Todsén en Albert Bull.

Amsterdam

Op zijn eerste reis heeft kapitein Paschburg Amsterdam aangelopen. Met de dochter van de reder Hammerstein, die destijds het schip als zee- en Rijnvaartuig had laten bouwen, heeft hij toen herinneringen opgehaald.

In zijn hut heeft hij nog de scheepspapieren van na 1940. Van voor die tijd is geen documentatie meer aanwezig; zij is verloren gegaan bij de brand in de oorlogsdagen van mei 1940 toen het kantoor van de rederij aan de Leuvehaven in vlammen opging.

Uit dat gesprek is het de redersdochter gebleken dat kapitein Paschburg zelf ook al op zoek is geweest naar het originele boegbeeld. Het moet in een museum in Zweden staan, maar dat wil het onder geen beding verkopen. Wel is het bereid medewerking te verlenen om het te kopiëren.

Aan het beeld zit nog een andere geschiedenis vast. Toen het schip in 1948 door Hammerstein naar Noorwegen was verkocht als opleidingsschip,

zat het boegbeeld er niet meer aan. Dat wilde de rederij zelf behouden. De tweede machinist, bijgelovig als hij was dat de San Antonio zonder beeld een ramp zou overkomen, welgerde mee uit te varen. Er hielp niets aan — het boegbeeld moest weer aan boord. In het vooronder en niet aan de steven werd het provisorisch vastgezet. De reis verliep dan ook voorspoedig.

Berisping

In de verzameling van de heer Lels, die — merkwaardige parallel — als privépersoon is geïnteresseerd in een rederij die een zee- en Rijnship heeft laten bouwen voor het vervoer van talkproducten van Scandinavië naar Duitsland, komen over de San Antonio uit 1910 en 1914 bijzonderheden voor.

Het betreft een technische beschrijving van de eerste reizen van het schip, een stranding bij Rabat en een klacht van een tweede-machinist tegen kapitein Simeon Hammerstein. Deze had de machinist door elkaar geschud toen hij met matrozen van een Frans oorlogsschip dat een schot voor de boeg had gegeven, aan dek stond te praten. Hij hoorde op de stookplaat thuis. De gezagvoerder kreeg voor zijn hardhandig optreden een berisping.

In het archief-Lels zijn ook de laatste gegevens van de San Antonio opgenomen. Daarbij behoort de aankondiging dat de HAL-dochter Zeetours agent voor de rederij van de Ariadne is. Daar kan men „monsteren“ als tijdelijk zee-man, met het recht om in het want te klimmen, maar ook om vijfmaal per dag te eten, te waterskiën, te zonnen of bij landtrips de aan boord aanwezige fietsen te gebruiken.

Wacht te Kooi

Woensdag 14/8-74

12^{de} jaargang
no 33

July 25th, 1974.

Capt. H. Paschburg,
Master ARIADNE.

Dear Capt. Paschburg,

With great pleasure I read the article in Fairplay of June the 20th, regarding your ship ARIADNE. Being born in Alblasserdam and having a collection on information of practically all sailing-ships, which were built in Holland after the Napoleontic days, I was very pleased to read that there is still one ship left under sail, which was built in Alblasserdam.

./.
Since reading the article I have requested some people there to find and collect any information, which is still available on the construction of the ship, while I further enclose two photostatic copies of photos which I found in my archives. You will notice that there was a figurehead originally on the ship and I will also try to find some closer details of same.

If you promise me to bring the ship back under the original name of SAN ANTONIO, I will try to acquire a figurehead for you, which is similar to the original one.

./.
I also found a clipping of a Rotterdam paper, which must have been printed in about 1937, regarding the behaviour of some crewmembers.

In case you have the opportunity to write me back, please do not hesitate to do so in the German language since I speak and read this language without any trouble, writing - however - becomes a little bit more difficult.

Maybe it is of interest to you that my function is managing director of the Holland America Line so that, in some way, we are colleagues in the cruise-business.

Wishing you all success with your venture, I remain,

Yours faithfully,

July 25, 1974.

To the Editor of
Fairplay International Shipping Weekly,
1, Pudding Lane,
London, EC3R 8AA.
England.

Dear Sir,

./.
Please find enclosed a letter destined for
Capt. H. Paschburg of the ARIADNE, which I
wrote to him in connection with an article
in the Fairplay International Shipping Weekly
of June the 20th, 1974 on page 15.

I would appreciate it very much if you could
pass on this letter to Capt. Paschburg.

Thanking you in anticipation for your cooperation,
I remain,

Yours faithfully,



Stan Huygens



Schoonheid van een schoener

De Amsterdamse haven kon gisteren zo als decor voor de tv-serie „Onedin-lijn” gebruikt worden.

Drie schitterende zeilschepen lagen ten oosten van het Centraal Station.

Eerst passeerde ik de driemast-stagzeil-schoener Te Quest, die broederlijk naast de tweemast gaffelzeilschoener Te Vega gemeerd lag.

Het zijn schuilschepen, waarmee Amerikaanse jongeren negen maanden de wereld rondtrekken terwijl de lessen aan boord gewoon doorgaan.

Even verderop bij het Passengers-terminal lag de driemast-schoener „Ariadne” te deinen.

Het is een oud Nederlands met de hand geklonken schip, dat in 1909 door de werf Jan Smit in Alblasterdam werd afgeleverd.

De „Ariadne” heette toen „San Antonio” en was gebouwd in opdracht van de Rotterdamse kapitein-eigenaar Alex Hammerstein.

Folder

De Ariadne was het eerste zeilschip dat met een scheepsdieselmotor van Werkspoor werd uitgerust. Werkspoor liet dan ook onmiddellijk een folder drukken, waarin op de voordelen van de dieselmotor werd gewezen. Men had geen last meer met stokers en tremmers. De olie nam veel minder plaats in dan steenkool, het schip was altijd vaarklaar; de ketels hoefden niet eerst verwarmd te worden.

In de kapiteinshut met de mooie houten betimmering dronk ik een whisky. De heer G. M. den Bezemer, divisiedirecteur van Stork-Werkspoor Diesel was ook aan boord van de oude klant gekomen. Zijn dieselmotor heeft zo'n dertig jaar dienst gedaan op de San Antonio en draait nu nog ergens in een gemaal in de Diempolder. Mevrouw P. Latour-Hammerstein was er ook en kwam wat jeugdsentiment ophalen, want ze mocht als kind vaak met vader mee varen.

We bekeken oude, met kroontjespennen geschreven



Werkspoor-directeur den Bezemer (links) met het echtpaar Latour-Hammerstein en kapitein Paschburg met een oude foto van de schoener San Antonio.

scheepsdagboeken, uit de jaren veertig. „We hebben in konvooi gevaren”, staat er steeds. De San Antonio heeft nog Britse troepen, die bij Duinkerken in het nauw waren gedreven, overgevoerd naar Engeland.

Maar de San Antonio heet nu Ariadne. Een groep van Hamburgse reders heeft het schip gekocht en opgeknapt. Evenals kapitein Hartmut Paschburg, die bij hen als eerste officier voer, zijn het enthousiaste zeilers. De jonge Paschburg heeft zelf ook zijn geld gestoken in het project. Men wil met de Ariadne avon-

tuurlijke cruises gaan maken. Er is een bemanning van tien koppen (ook de kok kruipt in het want als het moet) en er kunnen 45 passagiers mee met de schoener. „Het is half hobby en half business”, vertelde de kapitein mij, „de reders zijn al blij als het ze geen geld kost.

Op de Ariadne rook het heerlijk naar teer. Alles ziet er erg romantisch uit en na mijn 7de whisky zei ik: „Ik geloof dat het zeemansleven mij wel ligt.”

Waarop een wakkere matroos opmerkte: „Wacht maar even tot u buitengaats bent.”

Biggs nicht nach London

Eigener Bericht - SAD
London/Rio de Janeiro,
 8. Mai
 Posträuber Roland Biggs (44) ist wieder ein freier Mann. Biggs, 1964 in England wegen Beteiligung am großen Postraub zu 30 Jahren Gefängnis verurteilt, im Juli 1965 aus dem Londoner Gefängnis geflohen und erst im Februar dieses Jahres in Rio de Janeiro (Brasilien) wieder verhaftet, sucht ein neues Zufluchtsland. Biggs ist entschlossen, von Rio aus sofort in das Land zu fliegen, das ihm Straffreiheit zusichert. Die brasilianischen Justizbehörden haben Biggs — wie berichtet —

aus seiner Untersuchungshaft entlassen. Biggs muß sich jedoch während der nächsten 30 Tage mindestens einmal in der Woche bei der Polizei melden. Hat er nach 30 Tagen noch kein neues Gastland gefunden, soll er abgeschoben werden. Der brasilianische Justizminister Armando Falcao gab eine Erklärung darüber ab, warum Biggs von Brasilien nicht nach Großbritannien ausgeliefert wird. Zwischen den beiden Ländern besteht kein Auslieferungsabkommen. Großbritannien, so Falcao, habe einen Gefangenenaustausch abgelehnt.

Hollywood-Studio brannte nieder

Eigener Bericht - SAD - ap
Los Angeles, 8. Mai
 Ein Feuer hat in den 50 Jahre alten Samuel-Goldwyn-Filmstudios in Hollywood einen Millionenschaden angerichtet. Der Brand, dessen Ursache noch ungeklärt ist, zerstörte drei Aufnahmehallen und das Hauptverwaltungsgebäude, in dem sich unter anderem die Büros von William Conrad („Can-

non“), Billy Wilder und Darren McGavin („Der Einzelgänger“) befanden. Drei Menschen wurden verletzt.

In den Samuel-Goldwyn-Studios wurden so bekannte Filme wie „Pony und Bess“, „Irma la Douce“, „West Side Story“ und auch die im deutschen Fernsehen gezeigte Serie „Cannon“ hergestellt.

Heeresflieger haben Geburtstag

Eigener Bericht

kow. Itzehoe, 8. Mai
 Seit 15 Jahren sind die Heeresflieger Schleswig-Holsteins auf dem Flugplatz „Hungriger Wolf“ bei Itzehoe zu Hause. Seit 15 Jahren, genau seit dem 4. 5. 1959, ist das Heeresfliegerbataillon 6 (die ehemalige Heeresfliegerstaffel 814) vom „Hungrigen Wolf“ nicht mehr wegzudenken.

Damals war der Flugplatz ein besserer Acker mit einigen Baracken, bei Regen Schlamm, bei Trockenheit Staubwüste. Und noch heute erzählen langgediente Piloten von Landung und Start unter Hochspannungsleitungen, die quer über den Platz liefen, und Schafherden, die beim Anflug überlistet und auseinandergetrieben werden mußten. Die erste große Bewährungsprobe für die Heeresflieger beim „Hungrigen Wolf“ kam mit

Hubschrauberflugtag und einem Tag der offenen Tür“, erklärt der Kommandeur, Oberstleutnant Baumann. Die Waldersee-Kaserne auf dem „Hungrigen Wolf“ ist von 10 bis 17 Uhr geöffnet, um 14 Uhr beginnt ein umfangreiches Programm.

Flugvorführungen aller beteiligten Hubschrauber sind geplant sowie eine Hubschrauber-Ausstellung, Geräteschau, Platzkonzert, Freiflugverlosung, Erbsen-Eintopf, Sende-

Windjammer „Ariadne“

Romantisch



"Seetours"
Mr. De Vost tot wederen Cappel
van Horn

läuft zur ersten Testfahrt aus k auf hoher See Altes Schiff im neuen Glanz

Hamburg, 8. Mai

Heute verläßt die „Ariadne“, ein Dreimast-Windjammer, den Hamburger Hafen zur ersten Testfahrt nach ihrem Umbau. Cuxhaven, die Nordsee, Cuxhaven. Dann, am 11. Mai, wird's ernst: Dann

geht der weiße Großsegler auf seine erste große Reise nach Amsterdam und London. Bis Ende August wird er im Mittelmeer kreuzen, im Oktober vor den Kanarischen Inseln sein und den Winter über in der Karibik eingesetzt werden.

Lange lag der jetzt so stolze, von Schleuten umringte Topp-Segel-Schoner verborgen in einem Winkel des Hamburger Hafens bei der Schiffswerft Scheel & Jöhnk in Harburg (das Hamburger Abendblatt berichtete darüber in einem Teil seiner Auflage). Gestern war der Windjammer am Hafengeburtstag eine der Attraktionen an der Überseebrücke Innenkante. Und für viele der Windjammer-Freunde wird die 480 BRT große „Ariadne“ die Erfüllung eines Traumes,

fuhr. Das Schiff war zwar äußerlich vergammelt, aber die Hauptsache: „Der Rumpf war voll in Ordnung.“

Paschburg ist ein „All-roundman“. Nach dem Abitur Seemann, hat er während der Ausbildung zum Kapitän auf großer Fahrt gleichzeitig Volkswirtschaft studiert. Er ist Diplom-Volkswirt und graduiertes Wirtschaftsingenieur.

In sein Schiff hat er den letzten Pfennig hineingesteckt. Er wird Kapitän und Segellehrer des Windjammers sein und die Geschäfte des Schiffes betreiben. Reeder ist er schon — mit 20 000 Mark als Teilhaber der in Panama ansässigen „Ariadne“ Windjammer S.A.

Der Umbau der alten „San Antonio“, deren Kauf nur knapp 170 000 Mark kostete, hat inzwischen weit mehr als zwei Millionen Mark verschlungen. Die Finanzierung war nur mit Hilfe bekannter Hamburger Reeder und Kaufleute, die selbst alle erfolgreiche Regatta-Segler mit großer Hochsee-Erfahrung sind, möglich. Unter ihnen finden sich so bekannte Namen wie Oldendorff, Ahrenkiel, Leonhardt, Zachariassen, Sieh und Bendix-Todsen sowie Albert Büll von dem im letzten Jahr so erfolgreichen Segler „Saudade“.

Paschburg denkt an gemütliche Segeltörns: am Tage segeln, abends in stillen Buchten vor Anker gehen und am Strand beim Lagerfeuer gesellig beisammensitzen. Der urlaubshungrige See-Abenteurer

Fotos: HANS GÜNTHER KIESEL

Von JÜRGEN DOBERT und PETER KRUKOW

wenn sie eine der vielen Ein- oder Zwei-Wochen-Reisen auf dem 1909 gebauten Schoner buchen.

Ein Traum wird mit der Indienststellung der „Ariadne“ aber auch für den aus einer alten Hamburger Seefahrerfamilie stammenden Hartmut Paschburg (28) Wirklichkeit. Vor acht Jahren entwickelte der begeisterte Segler in Övelgönne den kühnen Plan, sich einen alten Windjammer zu kaufen, den man modernisiert, aber nach den alten Schiffbauplänen wiederaufgerigt, in den Seetourismus schicken kann.

„Von Trondheim bis Lissabon habe ich die europäische Küste abgesucht“, erzählt der bärtige Seemann. Nach langem Suchen und mehreren erfolglosen Zugriffen fand er in Schweden die „San Antonio“, die in der Ostsee als Frachter zwischen Rostock und Malmö

Seefahrerromantik weckt der Blick in die Takelage des stolzen Dreimast-Schoners „Ariadne“ (480 BRT). Hamburger Reeder und Kaufleute finanzierten die teure Wiederherstellung dieses 85 Jahre alten Schiffes, das sich an der Überseebrücke



Im Kabinett nur noch „Harold“

Eigener Bericht - SAD

London, 8. Mai

Der britische Premierminister Harold Wilson hat eine Tradition abgeschafft: Seit 250 Jahren mußten sich die Minister bei Kabinettsitzungen mit ihren Amtsbezeichnungen anreden, neuerdings jedoch genügt der Vorname. Wilson selbst ist von allen Amtskollegen einfach „Harold“ zu nennen. In seinen ersten Regierungsjahren von 1964 bis 1970 hatte sich auch Wilson an die Gepflogenheiten gehalten, doch diesmal will er der Kabinettsitzung das Image einer kollegialen Versammlung geben. Im Unterhaus allerdings bleibt weiter für Regierung wie Opposition die Anrede „recht ehrenwerter Gentleman“ oder „recht ehrenwertes Mitglied“ vorgeschrieben.

Schon viele Buchungen

In seiner gemütlichen Kapitänskajüte zeigt Paschburg stolz die Original-Baupläne der holländischen Werft. Wie er herausfand, hat die „Ariadne“ Geschichte: „Die alte San Antonio soll das erste Segelschiff gewesen sein, das vollständig als Motorschiff gebaut war.“ Von dem jetzt eingebauten 400-PS-Motor möchte Paschburg allerdings nur in Notfällen Gebrauch machen. Über genügend Mitreisende macht er sich keine Sorgen. Für die Mittelmeerfahrten liegen u. a. schon zahlreiche Buchungen auch von ehemaligen „Hanseatic“-Passagieren vor, denen dieses Schiff angeboten wurde (Generalagent ist übrigens die Seetours Hapag-Lloyd GmbH & Co. KG in Frankfurt).

Die Preise liegen weit unter denen der Luxuskreuzfahrten an Bord moderner Passagierschiffe. Pauschalpreise pro Person und Woche werden zwischen 980 und 1440 Mark angeboten — mit voller Bordverpflegung.

Eigentlich sollte die „Ariadne“ als Heimathafen den Namen Hamburgs tragen. Doch auch dieses Schiff wurde ausgeflaggt — nach Panama. Ursache: die deutsche Schiffsbesatzungsordnung und die Vorschriften der See-Berufsge-

Kostenloser Autobahn-Service

Eigener Bericht - ap

Bonn, 8. Mai

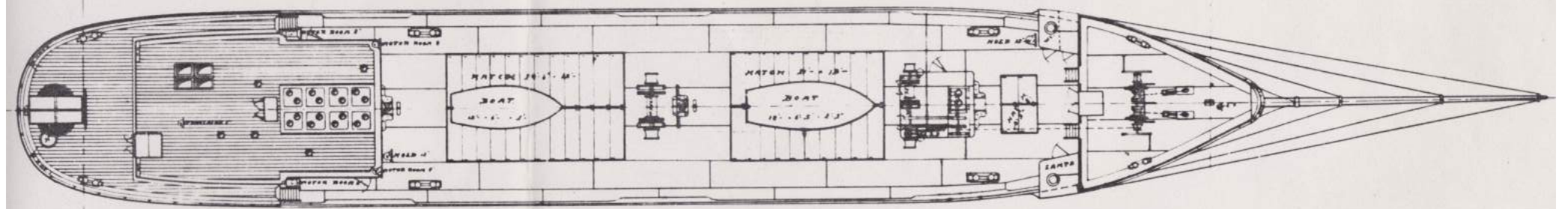
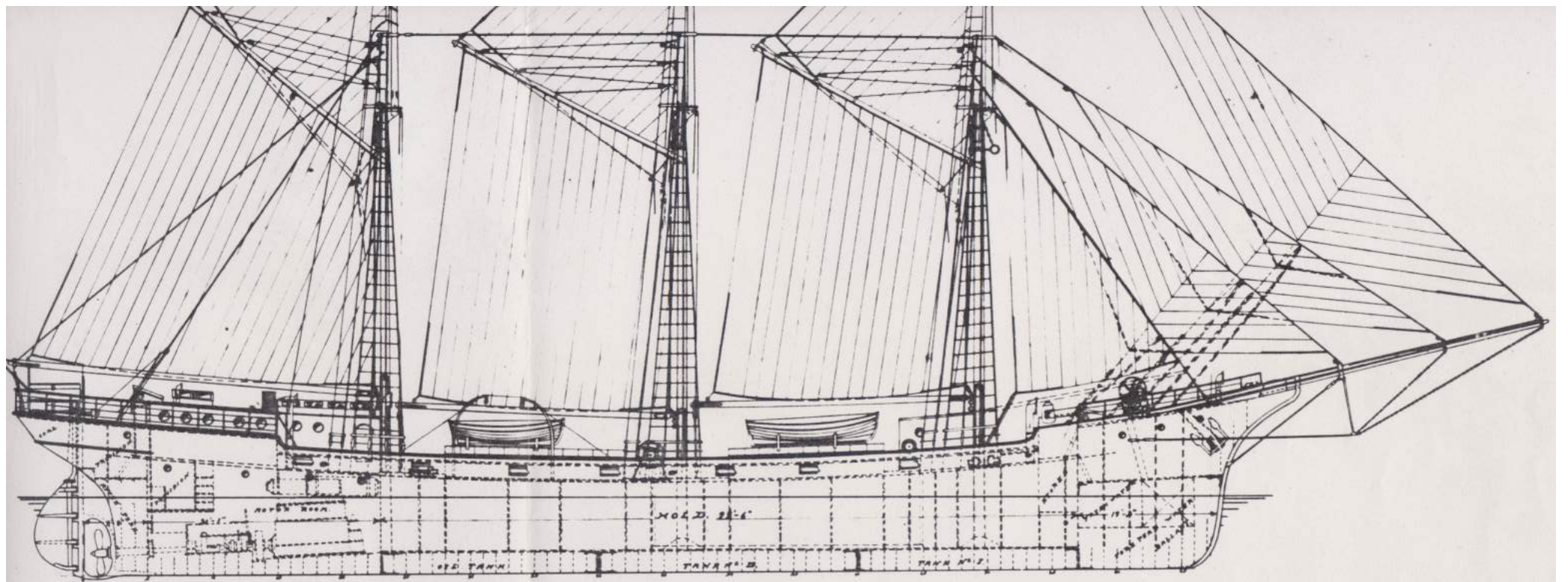
Ein Autobahn-Service-Führer ist ab heute an allen Rast- und Tankanlagen entlang der Autobahn kostenlos zu erhalten. In sieben Sprachen gibt er ausführliche Informationen über Raststätten und Tankstellen. Kleine Kästchen sagen dem Autofahrer, welcher Service ihm an den einzelnen Stationen geboten wird. So weiß die Mutter, ob ein Babywickelraum oder ein Spielplatz vorhanden ist. Kilometerangaben zwischen den einzelnen Stellen weisen darauf hin, wann getankt werden muß. Ausgewiesen sind auch die Radiostationen und ihre Sendegebiete.

Kein Feuer nach dem Absturz

Eigener Bericht - dpa - ap

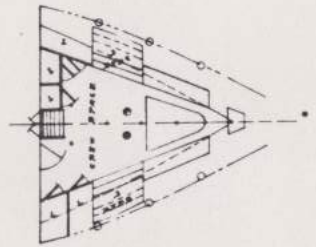
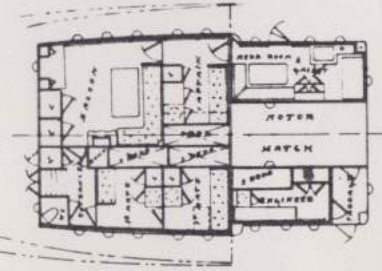
Nürnberg, 8. Mai

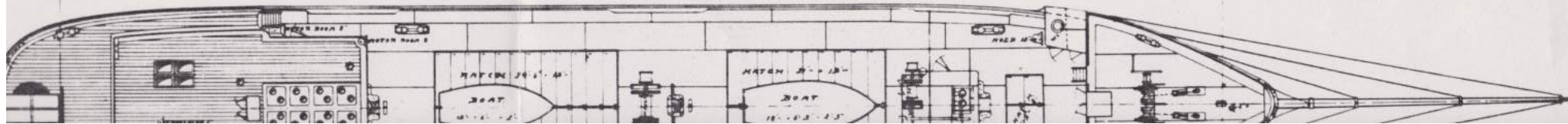
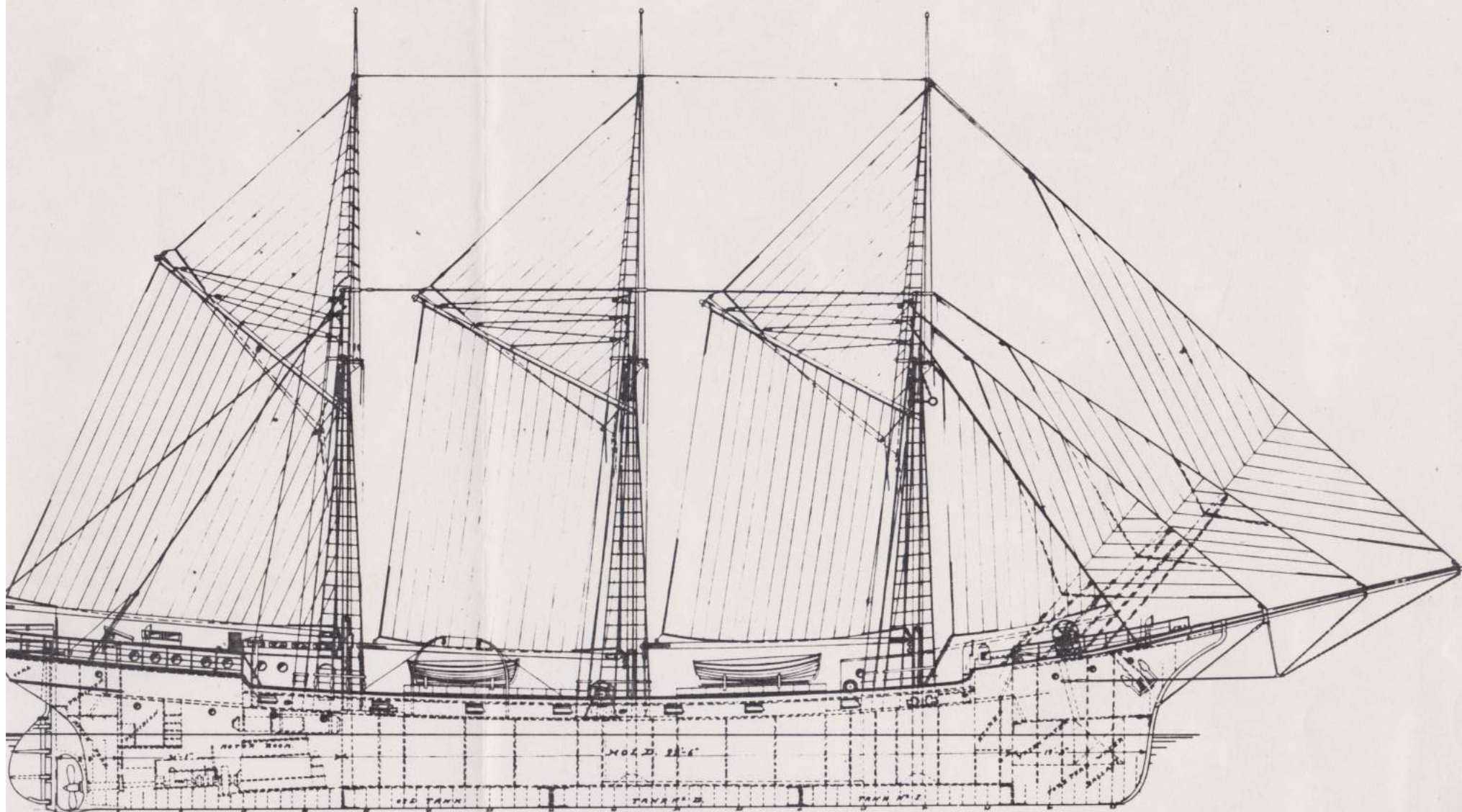
Ersten des Luftfahrt-



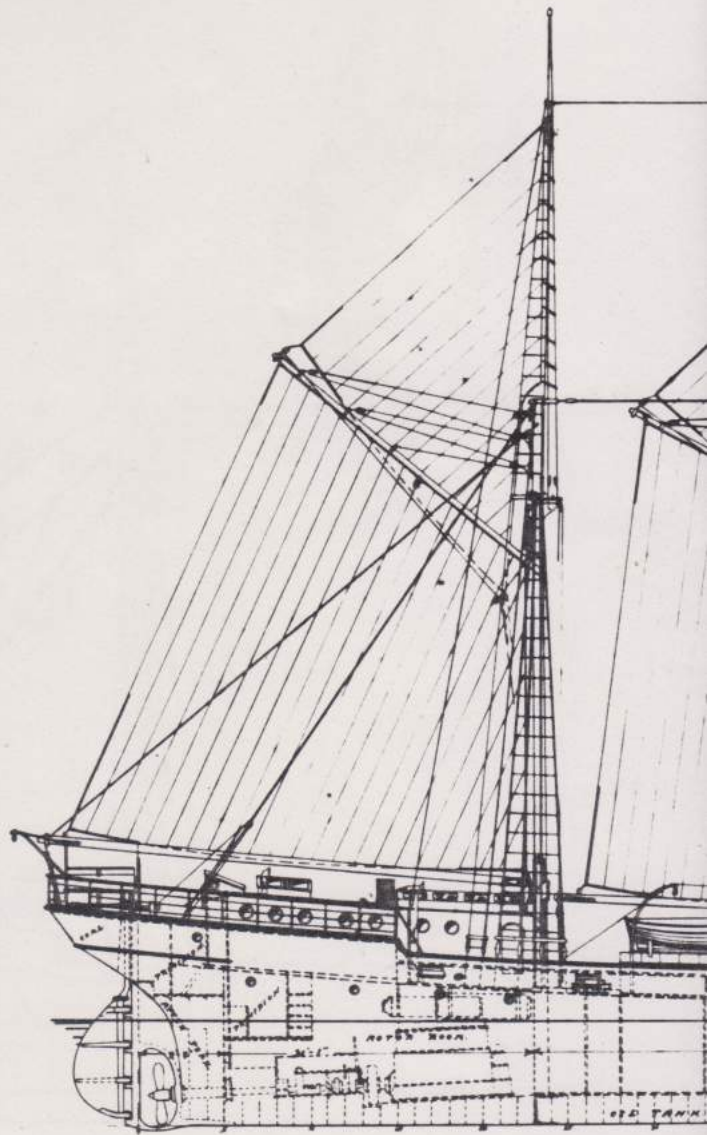
„MS. SAN-ANTONIO.”
YARD. Nº 453.
DIMENSIONS.

LENGTH OVER ALL	174'-0"
LENGTH BETWEEN PERP.	156'-0"
BREADTH MOULDED	27'-0"
DEPTH	12'-4"
SCALE N° 1/2	



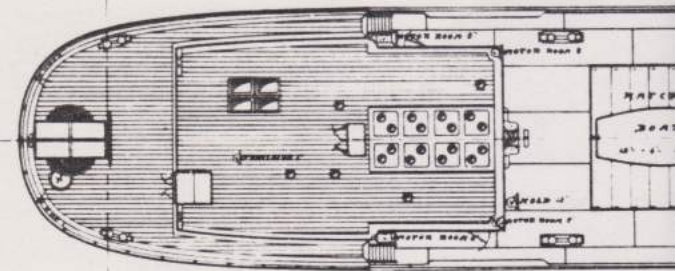


DEPTEN	FEET	TONS.
III	VI	500
	X	480
	IX	500
II	VIII	500
	VII	500
	VI	100
		0

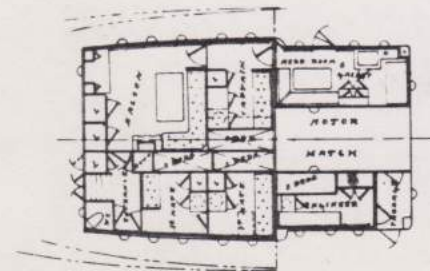


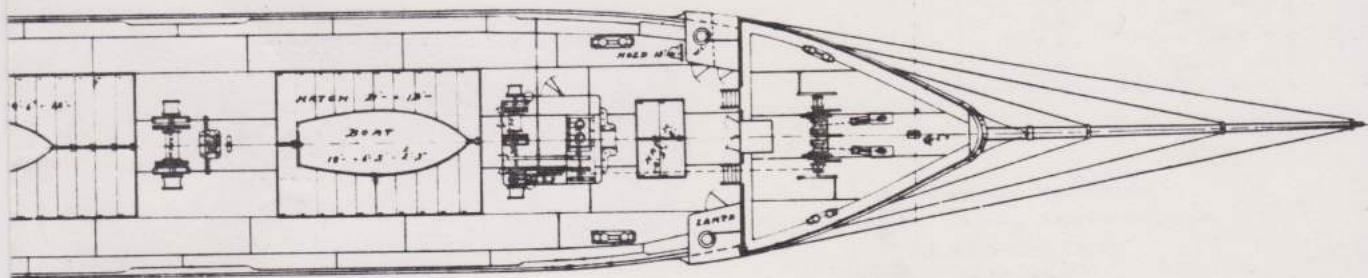
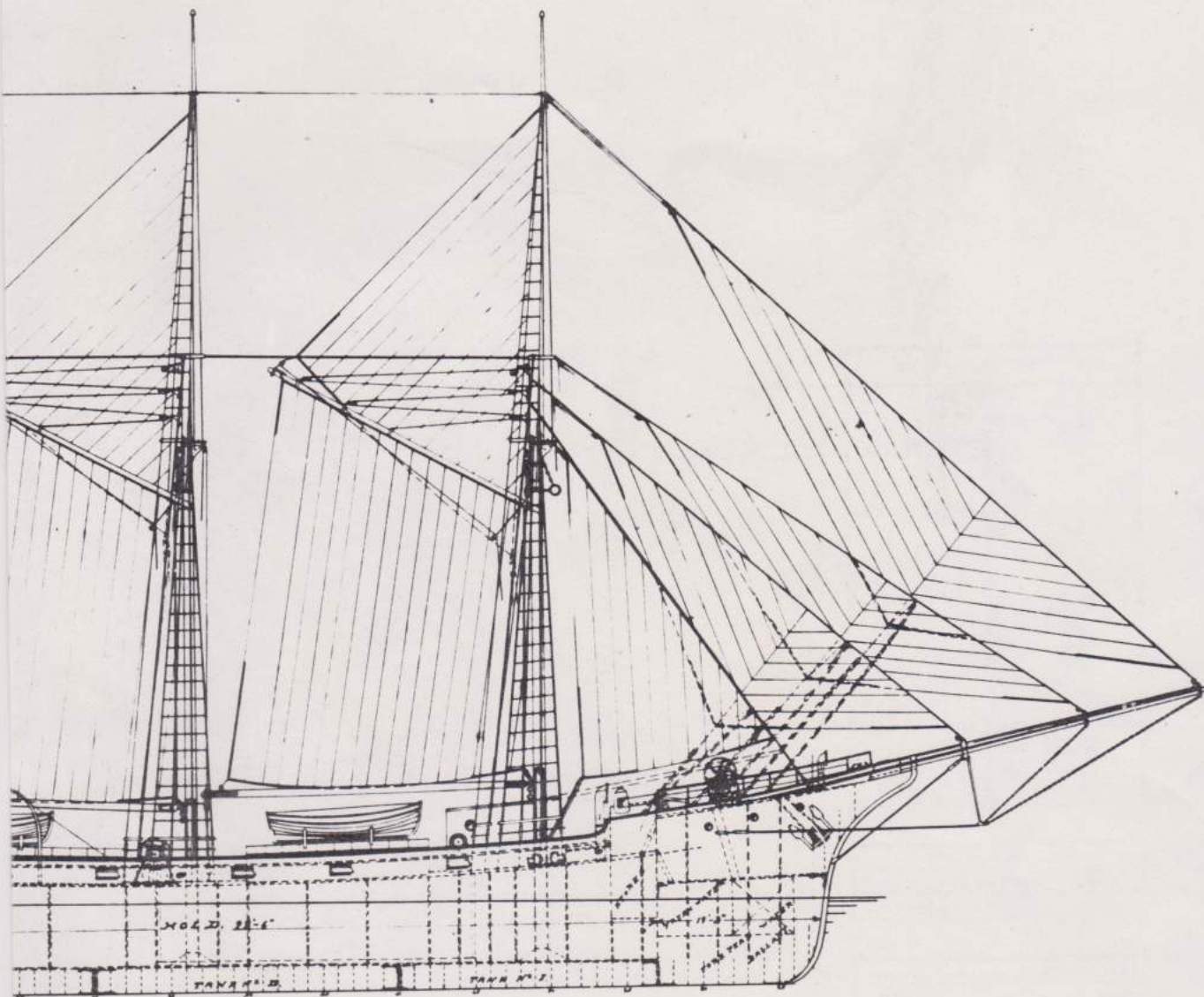
HOLD CAPACITY			
HOLD	FT	GRAIN	BALES
N ^o I	22 1/2	15086	15127

CAPACITIES OF BALLAST TANKS	
FORE PEAK	36 TON
TANK N ^o I	32 "
" N ^o II	55 "
TOTAL WATER	123 "
OIL TANK	34 "



WAARLOOZE VENNOOTSCHAAP
 SKEEPSWERF VAN DEN JAN SMIT & C.
 ALBLASSERDAM.
 HOLLAND.





MS. SAN-ANTONIO.
YARD. NO 453.

DIMENSIONS.

LENGTH OVER ALL	174'-0"
LENGTH BETWEEN PERP.	155'-0"
BREADTH MOULDED	29'-0"
DEPTH	12'-4"

SCALE N^o. 1.

