

Motorboot 8 1964



Mit der Adler-Yacht von Västervik nach Stockholm

Eine interessante Abnahmefahrt mit einer Übernachtung an Bord

Bei strahlendem Sonnenschein und Windstärke 4 gingen wir in Västervik, einem kleinen Hafen der schwedischen Ostküste, an Bord der neuen Adleryacht. Ein finnischer Bootseigner hatte dieses in Schweden gebaute Sportschiff bestellt und verlangte nun von der Werft eine längere Fahrt über See, um die Yacht in Stockholm zu übernehmen. Schon auf den ersten Blick wirkte das Schiff zuverlässig und seetüchtig. Die grundsätzliche Verarbeitung bis ins letzte Detail läßt das Herz eines jeden Sportschiffers höher schlagen. Hinzu kommt noch die ansprechende, fast elegante Linienführung dieses Schiffes. Mit dieser Boots konstruktion – deren Prototyp erstmals auf der Hamburger Bootsschau gezeigt wurde – ist den Örnemaskiner-Leuten ein großer Wurf gelungen. In der Werft von Storebro weiß man sehr genau, wie gute, seegehende Kreuzer und Yachten gebaut werden müssen. Die schwedischen Küstengewässer sind rauh und stellen höchste Anforderungen an die Festigkeit und Sicherheit aller Sportboote, ob groß oder klein.

Die Adleryacht wurde von einem norwegischen Konstrukteur entworfen und wird von der Örnemaskiner AB in Storebro gebaut. Als Hersteller der Bootstypen Svanö, Solö und Storö ist diese Werft seit vielen Jahren in den Kreisen der Sportschiffer Europas gut bekannt. Das Schiff ist als schneller Verdränger ausgelegt und vertritt bewußt die Linie des modernen europäischen Yachtbaues ohne jede stilistische Anleihe in Übersee.

Dies sind die technischen Daten: Länge über Alles 12.20 m, Breite über Alles 3,84 m, Länge in der Wasserlinie 11.20 m, Breite in der Wasserlinie 3.15 m, Freibord Steven 1.55 m, Freibord Spiegel 1.15 m, Stehhöhe unter Deck 1.85 m, Salon 1.95 m, Ruderstand 1.95 m, Schlafplätze 8, Motoren: Volvo-Penta Diesel 2 x 115 PS, Tiefgang 0.95 m, Verdrängung beladen ca. 11 t, Geschwindigkeit max. 16 kt (29 km), Tankinhalt Kraftstoff 800 l, Tankinhalt Frischwasser 400 l.

Der Rumpf ist über formverleimten Eichen spannten mit 25 mm starkem Mahagoni beplankt. Alle Verbände sind kupferverniert und bronzverschraubt. Das Stabdeck ist aus 19 mm starkem Teakholz hergestellt, die Fugen sind mit Gummi vergossen. Die Aufbauten bestehen aus massivem Mahagoni, die Kajütdächer sind aus Fiberglas hergestellt. Auf massiven Motorenfundamenten, die nahezu über die ganze Länge des Unterwasserschiffes reichen, ruhen die beiden Volvo-Penta-Dieselmotoren. Die Einrichtung der Adleryacht ist in zweckmäßiger, aber strenger nordischer Linie gehalten und entspricht damit nicht ganz den jetzt fast immer geforderten Annehmlichkeiten in der Sportschiffahrt. Polster, Gardinen, Teppiche und die Kunststoffbeläge waren farblich nicht sehr glücklich aufeinander abgestimmt und wirkten etwas düster. Von der Werftleitung wurde uns dazu mitgeteilt, daß bereits die Einrichtung des nächsten Schiffes von einem modernen Marine – Architekten nach den neuesten Erkenntnissen des Yachtstyling um-



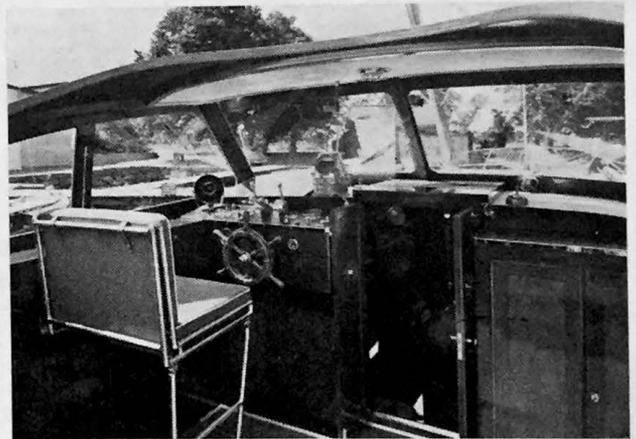
Klar zum Ablegen

gestaltet wird. Unter Deck sind zwei feste Schlafplätze eingebaut, daran schließen sich steuerbord und backbord je ein geräumiger Kleiderschrank an. Beim Öffnen der Türen schaltet sich selbsttätig die Innenbeleuchtung der Schränke ein. An den mit hellen Kunststoffplatten ausgekleideten Bordwänden sind breite, durchgehende Ablagefächer angebracht. Der Raum bietet volle Stehhöhe und hat eine weiße Resopaldecke, die von Deckenbalken aus lamellierten Ahorn- und Mahagonihölzern getragen wird. Eine große, bruchstark verglaste Luke ermöglicht den Einstieg auch von der Back. Der Raum verfügt über eine Deckenleuchte und zwei Leseleuchten.

Über zwei Stufen gelangt man, vorbei an der steuerbord angeordneten Pantry und dem gegenüberliegenden WC, in den Salon. Diese Räume liegen in einer Ebene innerhalb der eigentlichen Kajüte. Die Pantry ist sehr geräumig und sorgfältig ausgestattet. Fast sollte man hier von einer Bordküche reden. In der Arbeitsfläche, die mit einer teakholzfarbenen Kunststoffplatte abgedeckt ist, sind Nirostaspüle und dreiflammiger Propangaskocher eingebaut. Alle Küchendüfte werden über der Pantry von einem elektrischen Gebläse abgesaugt. Die übrige Aufteilung mit Geschirrschrank, Proviantfächern und Schüben ist sehr geschickt gelöst. Die Pantry schließt mit einer teilverglasten Wand gegen den Salon ab. Der backbord gelegene Toilettenraum erfüllt in seinen Abmessungen leider nur unsere Mindestforderungen. Die Waschgelegenheit mit Spiegel und Frisierleuchte ist etwas zu großzügig ausgefallen. Die Benutzung der Toilette wird dadurch problematisch und die Verwendung der Dusche aussichtslos. Doch das wissen die Werftleute selbst und haben das nächste Schiff bereits geändert. Der ca. 10 qm große Salon wirkt sehr gediegen und ist nach alter Yachttradition mit einem Klappstisch und zwei gutgepolsterten Sitzflächen

in Fahrtrichtung ausgestattet. Die Rückenlehnen lassen sich hochklappen und werden mit kunststoff-überzogenen Ketten unter dem Kajütdach eingehängt. So ergeben sich vier bequeme Schlafplätze. Auf der Backbordseite ist eine Bordbar eingebaut, deren Volumen ausreicht, auch die durstigste Crew total unter Alkohol zu setzen. Die Decke des Salons ist mit einem Himmel aus grobem, abwaschbaren Gewebe sehr sauber ausgekleidet und mit vier Deckenleuchten ausgestattet. Ein blauer Nylon-Veloursteppich betont die wertvolle Einrichtung.

Der Ruderstand hat eine solide, geteilte Frontscheibe aus Sicherheitsglas und weit zurückführende Seitenscheiben. Seine nur etwa 0.6 m lange Abdeckung wirkt etwas ungewohnt, bietet aber bei Fahrt in rauher See ausgezeichneten Schutz gegen Spritzwasser. Mit einem zusätzlichen Allwetterverdeck kann der Ruderstand völlig überdacht werden. Er ist gegen achterliche See in Höhe des Koffers der Achterkajüte wasserdicht abgeschlossen, ein erneuter Beweis für die ausgezeichnete durchdachte Konstruktion. Das Schiff wird backbord gesteuert. Die Trieb-



Der Steuerstand der Yacht

werk – Überwachungsinstrumente sind übersichtlich angeordnet und lassen keine Wünsche offen. Lediglich das Sumlog und der Kraftstoffmesser sollten etwas günstiger im Blickfeld des Rudergängers liegen. Schaltung und Gasregulierung werden über Teleflex – Fernbetätigung getrennt bedient. Zusätzlich war dieses Schiff mit Kompaß, Echo- lot und einem großen Suchscheinwerfer ausgerüstet. Vom Sitz des Rudergängers hat man eine ausgezeichnete Sicht, die dank der großen Scheibenwischer auch bei schlechtem Wetter erhalten bleibt. Die Sitzposition ist sehr gut; wir stellten auch nach mehrstündiger Fahrt keinerlei Ermüdungserscheinungen fest. Die Doppel – Ruderanlage läßt sich überraschend leicht handhaben; die

ADLERKREUZER II

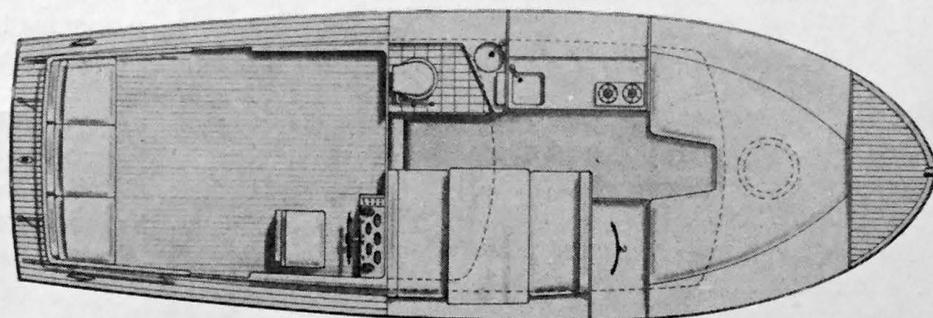
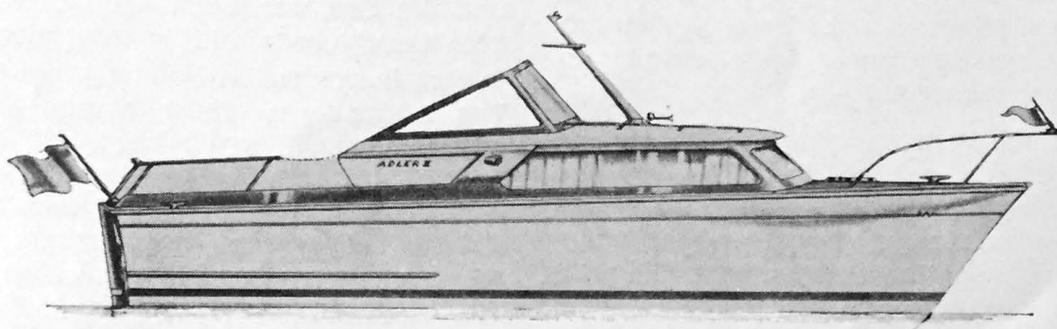
Der schnelle, seetüchtige Halbverdränger,
entwickelt aus dem bewährten Storö-Kreuzer

Länge über alles: 9,13 m

Breite über alles: 3,06 m

Motoren: 2 x 100 HP Volvo-Penta BB 100

oder: 2 x 85 HP Volvo-Penta Diesel



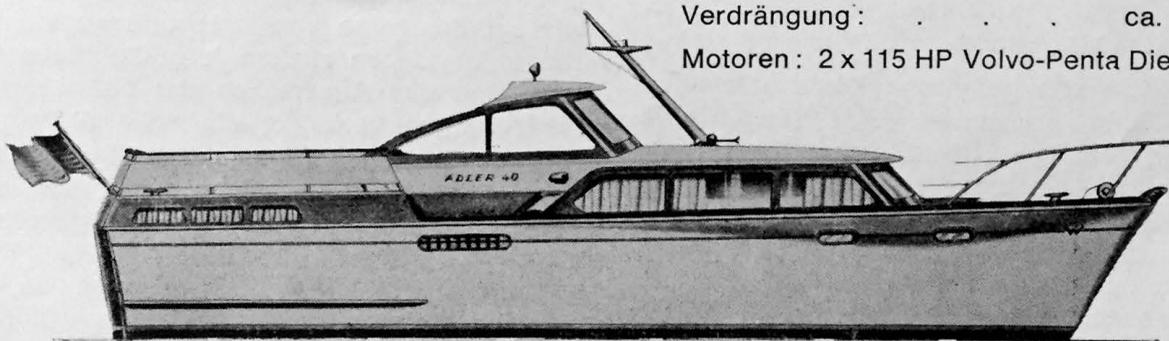
40' ADLERYACHT

Länge über alles: 12,20 m

Breite über alles: 3,85 m

Verdrängung: ca. 9 t

Motoren: 2 x 115 HP Volvo-Penta Diesel



Die elegante, seegehende Motoryacht mit 8 Schlaf-
plätzen in 3 Kojüten. Vollendet ausgestattet,
wertbeständig verarbeitet, preiswert

Alleinimporteur:

HARRY A. SÜHRKE, HAMBURG, WANDSBEKERCHAUSSEE 238



Zwischen den Schären wurde über Nacht geankert

Umsteuerung der hydraulischen Getriebe arbeitet einwandfrei. Ein großer 5 kg Feuerlöscher ist in Reichweite des Rudergängers griffgerecht montiert.

In den reichlich bemessenen Staufächern und in einer Backskiste sind Leinen und Fender untergebracht. Zu beiden Seiten des Niederganges zur Achterkajüte sind Sitzbänke mit Auflagepolstern angeordnet. Die Achterkajüte ist geräumig und hat unter dem Koffer volle Stehhöhe. Auf besonderen Wunsch des Eigners waren Steuerbord- und Backbordkoje durch eine dritte Liegefläche verbunden, die vor dem Spiegel quer zur Fahrtrichtung lag. Normalerweise wird hier ein Schreib- oder Frisiertisch mit großem Spiegel und entsprechender Beleuchtung eingebaut. Die übrige Einrichtung entspricht mit Kleiderschrank, seitlichen Ablagefächern, Stauräumen, kunststoffverkleideter Decke und Wänden der vorderen Kajüte. Alle Räume sind an eine Webasto – Heizung angeschlossen; sie sorgt an kühlen Tagen und nachts in wenigen Minuten für behagliche Wärme an Bord. Unter dem mit Nautolex belegten Boden des Ruderstandes liegt der gut isolierte Motorenraum.

Die von uns gefahrene Yacht war mit 2 gegenläufig drehenden 4.7 l Volvo-Pentadieseln vom Typ TDM 47 ausgerüstet. Diese 6-Zylinder – Motoren verfügen über Abgas-turbolader und leisten je 115 PS bei 2500 U/min. Die hydraulischen Wendegetriebe sind 2 : 1 untersetzt. Eine starke Wechselstrom-Lichtmaschine gewährleistet die erforderliche Betriebsspannung der 12 V Starterbatterien, die auch das Bordnetz mitversorgen. Die Motoren sind so untergebracht, daß man bequem überall hinlangen kann und die Wartung und Pflege leicht gemacht wird. Die Belüftung des Motorenraumes ist unzureichend, bei voller Drehzahl heizen sich die Diesel erheblich auf. Hier sollte ein zusätzliches Gebläse eingebaut werden oder auf sonstige Weise für eine bessere Be- und Entlüf-

tung gesorgt werden. Die Adleryacht ist serienmäßig nahezu vollkommen ausgerüstet. Der Bugkorb und alle anderen Reelingteile bestehen aus rostfreiem Stahl. Die Heckree-ling ist mit einem soliden Mahagoni-Hand-lauf abgedeckt. Zwei kräftige Anker, reichlich bemessene Leinen und ordentliche Fen-der entsprechen der Qualität der ausgezeich-neten Beschläge aus eigener Fertigung.

Gegen 14 Uhr hatten wir in Västervik ab-gelegt. Unsere Crew zählte 6 Schipper. Ei-gentlich hatten wir vor, Stockholm über See anzulaufen, doch der Wind hatte abgeflaut und die See war kaum noch bewegt. Des-halb beschlossen wir, in zwei Etappen zu fahren, in der stillen Hoffnung, am nächsten Tag ein anderes Wetter anzutreffen. Jeder wollte nämlich gern wissen, wie sich das Schiff auf rauher See benehmen würde. Gun-nar Anderson und Bengt Stigwan, zwei er-fahrene schwedische Sportschiffer, die das der Küste vorgelagerte Schärengebiet wie ihre Hosentasche kennen, übernahmen die erste Wache. Unser Kurs führte durch die einsame, unbewohnte Inselwelt der Schären, ein Küstengebiet von herbem, eigenartigem Reiz. Das Wasser war hier völlig ruhig. Um die neuen Dieselmotoren, die beide erst drei Stunden in Betrieb waren, nicht zu überlas-ten, liefen wir mit 1800 U/min und machten 12 kt Fahrt. Kurze Versuche mit Vollast er-gaben, daß die Motoren noch nicht ihre volle Leistung erreichten.

Inzwischen hatte sich Örnemaskiner-Chef Ivar Gustavsson als Smutje betätigt. Seine Schwedenplatten fanden allerseits begeister-ten Anklang und wurden genußvoll vertilgt. Nach diesem „Backen und Banken“ waren wir auf der Höhe von Arcosund angelangt. Die Inselgruppen rücken hier dicht zusam-men, und das Ausmachen der Fahrwasser-markierungen verlangte die volle Aufmerk-samkeit von Rudergänger und Navigator. Das Echolot zeigte mehrmals weniger als 10' Wassertiefe an. Vorsicht war also geboten! Gegen 21 Uhr wurde einstimmig beschlos-sen, die Fahrt für heute zu beenden, da es nicht ratsam war, bei Nacht den Kurs durch das Schärengebiet mit seinen gefährlichen Untiefen beizubehalten. Vor einer kleinen, bewaldeten Insel fanden wir eine geschützte Bucht und gingen dort vor Anker. In 8 Stun-den hatten wir mit neuen Motoren 86 sm zu-rückgelegt.

Unser „Smutje“ zauberte ein Bordmenu, das alles bisher dagewesene in den Schat-ten stellte. Nach einem kurzen Landgang

suchten wir bald unsere Kojen auf. Platz hatten wir sechs genug an Bord, und jeder suchte sich die richtige Koje aus, um ein paar Stunden zu ruhen. Übereinstimmend stellten wir fest, daß ein Wohnen an Bord der Adleryacht mit zu den angenehmen Seiten der Seefahrt gehört. Wir wollten sehr zeitig starten. Kurz vor 3 Uhr hieß es „Reise, Reise“ und wenig später dröhnten die Diesel auf. Verschlafene oder verkaterte Gestalten krochen aus allen Kojen. Die frische Brise und ein steifer „Mittelwächter“ Kaffee machten uns aber sehr bald munter. Die erste Wache übernahm Lars, ein baumlanger Finne, der das Boot nach Finnland überführen sollte, zusammen mit Harry Sührke als Navigator. Als wir in die offene See kamen, hatten wir Seegang 3-4, und der Wind frischte noch weiter auf. Das Schiff benahm sich dabei ausgezeichnet und ließ sich in jeder Situation sicher beherrschen. Die Motoren drehten jetzt knapp 2500 U/min., gaben also nahezu ihre volle Leistung ab. Damit machte das Schiff 16 kt Fahrt. Wfr hatten die ganze Zeit Gelegenheit, alles an Bord zu beobachten und sind überzeugt, daß die Yacht weit höheren Belastungen sicher gewachsen ist.

Leider mußten wir unsere Erprobung bald beenden, denn Lars, unser Finne, der für die Überführung des Bootes verantwortlich war, nahm wieder Kurs auf die Schären. Wenig später sahen wir die ersten Bootshäuser und Yachthäfen auf den Stockholm vorgelagerten Inseln und machten, wie vorgesehen, um 10 Uhr in Stockholm fest. Eine anschließende Verbrauchsmessung ergab für den 160 sm langen Törn einen Verbrauch von 400 l Dieselöl für beide Motoren. Das sind knapp 2,2 l pro Meile, gefahren mit 2 Motoren zu je 115 PS bei verschiedenen Belastungen. Die Kraftstofftanks fassen 800 l, eine Tankfüllung reicht bei Marschfahrt mit 2000 U/min. für ca. 360 sm. Die Tankkapazität sollte auf mindestens 1000 l erhöht werden. Eine derartige Yacht sollte eine Reichweite von mindestens 450 sm haben.

Die Adleryacht kostet komplett ausgerüstet und verzollt DM 150 000.—. Berücksichtigt man die hervorragende, handwerkliche Verarbeitung und die gediegene Ausstattung, so ist diese 40' Dieselyacht ausgesprochen preiswert. Importiert werden Adlerkreuzer und Adleryachten von Harry A. Sührke, Hamburg, Wandsbecker Chaussee
Winfried Wilke



Fahren Sie nie ohne Reservepropeller!

Den beschädigten reparieren wir preiswert in der autorisierten Michigan - Wheel - Werkstatt, der einzigen in Europa. Original-Formblöcke für Propeller aller Motorenmarken. Fabrikgeschulter Spezialist. Auch Lieferung neuer Propeller.

Nachweis der Annahmestellen durch

ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF

Grafenberger Allée 325 · Telefon: 66 39 80, 68 67 83 · Telex: 8586 603

With the Adler-Yacht from Västervik to Stockholm

An interesting pick-up trip with an overnight stay on board

In bright sunshine and wind force 4 we went to Västervik, a small harbor on the Swedish east coast, aboard the new Adler-Yacht. A Finnish boat owner had ordered this sports ship built in Sweden and now demanded from the shipyard a longer trip across the sea to take over the yacht in Stockholm.

Even at first glance, the ship seemed reliable and seaworthy. The rock-solid workmanship down to the last detail makes the heart of every sports shipper beat faster.

Add to that the appealing, almost elegant lines of this ship,

With this boat construction - whose prototype was shown for the first time at the Hamburg Boat Show - the Örnmaskiner people have achieved a great success. In the shipyard of Storebro one knows exactly how good, seagoing cruisers and yachts must be built. The Swedish coastal waters are rough and make the highest demands on the strength and safety of all pleasure boats, big or small.

The Adler-Yacht was designed by a Norwegian designer and is built by Örnmaskiner AB in Storebro.

As a manufacturer of the boat types Svanö, Solö and Storö, this shipyard has been well-known in the circles of Europe's sport boaters for many years. The ship is designed as a fast displacer and deliberately represents the line of modern European yacht building without any stylistic bond overseas.

These are the technical data: Length over all 12.20 m, overall width 3.84 m, length in the waterline 11.20 m, width in the waterline 3.15 m, freeboard Steven 1.55 m, freeboard mirror 1.15 m, headroom below deck 1.85 m, saloon 1.95 m, helm 1.95 m, sleeps 8, Engines: Volvo-Penta Diesel 2 x 115 hp, draft 0.95 m, displacement loaded approx. 11 t, speed max. 16 kt (29 km), tank fuel 800 l, tank capacity fresh water 400 l.

The hull is planked over form-glued oak frames with 25 mm thick mahogany.

All parts are copper riveted and bronze screwed. The bar deck is made of 19 mm thick

teak wood. the joints are potted with rubber. The superstructures are made of solid mahogany, the cabin roofs are made of fiberglass. On massive engine foundations, which extend almost over the entire length of the underwater ship, rest the two Volvo Penta diesel engines. The interior of the Adler-Yacht is kept in an appropriate, but strict Nordic line and thus does not quite correspond to the now almost always required amenities in recreational shipping. Upholstery, curtains, carpets and the plastic coverings were not very happy with each other in color and looked a bit gloomy. The shipyard management informed us that the equipment of the next ship will be redesigned by a modern marine architect according to the latest findings of yacht styling.

Below deck are two fixed berths, which are followed by starboard and port each have a spacious wardrobe. When the doors are opened, the interior lighting of the cabinets switches on automatically. The side walls, which are lined with light plastic panels, feature wide, continuous storage compartments. The room offers full headroom and a white formica ceiling supported by battens made of laminated maple and mahogany wood. A large, shatterproof glazed hatch allows entry from the back. The room has a ceiling light and two reading lights.

Two steps lead to the salon, past the starboard pantry and the opposite toilet.

These rooms are located in one level within the actual cabin. The pantry is very spacious and well equipped.

Almost one should speak of a galley here. The worktop, which is covered with a teak-colored plastic plate, incorporates a stainless steel sink and a three-burner propane gas cooker. All kitchen fragrances are extracted from the pantry by an electric fan. The layout with cupboard, food compartments and drawers is solved very cleverly. The pantry closes with a partially glazed wall against the salon. Unfortunately, the portroom of the toilet in its dimensions only meets our minimum requirements.

The washing facility with mirror and coiffure lamp is a bit too generous. The use of the toilet is problematic and the use of the shower hopeless. But the shipyard people know that themselves and have already changed the next ship. The approximately 10 square meter salon looks very solid and is equipped according to the old yacht tradition with a folding table and two well-padded seats in the direction of travel. The backrests can be folded up and are hung with plastic-covered chains under the cabin roof. This results in four comfortable sleeping places. On the port side a bar is installed, whose volume is sufficient to put even the thirstiest crew totally under alcohol. The ceiling of the salon is lined with a sky of coarse, washable fabric very clean and equipped with four ceiling lights. A blue nylon velor carpet emphasizes the valuable furnishings.

The helm stand has a solid, split windscreen made of safety glass and far-reaching side windows. Its only about 0.6 m long cover looks a bit strange, but offers excellent protection against splashing when driving in rough seas. With an additional all-weather cover, the helm stand can be completely covered. It is sealed watertight against the stern sea around the aft cabin, again proving the well thought-out construction. The ship is steered to port. The engine monitoring instruments are clearly arranged and leave nothing to be desired. Only the sumlog and the fuel meter should be a bit more central in the field of vision of the helmsman. The circuit and gas regulation are operated separately via Teleflex remote control. In addition, this ship was equipped with a compass, echosounder and a big searchlight.

From the helmsman's seat you have an excellent view, thanks to the large windscreen wipers, even in bad weather. The seating position is very good; we found no signs of fatigue even after several hours of driving. The double steering gear can be handled surprisingly easily, the reversal of the hydraulic gear works perfectly. A large 5 kg fire extinguisher is mounted within easy reach of the helmsman.

Lines and fenders are housed in the ample storage compartments and in a back box. On both sides of the companionway to the aft cabin benches with cushions are arranged. The aft cabin is spacious and has full headroom under the suitcase. At the owner's special request, the starboard and port berth were connected by a third lying area that lay in front of the mirror,

transverse to the direction of travel. Normally, a writing or dressing table with a large mirror and appropriate lighting is installed here. The rest of the furniture corresponds to the wardrobe, side storage compartments, storage space, plastic-covered ceiling and walls of the front cabin. All rooms are connected to a Webasto heater; on warm days, it ensures cozy warmth on board within minutes.

Under the Nautolex-occupied bottom of the helm the well-insulated engine room is located. The yacht driven by us was equipped with 2 counter-rotating 4.7l Volvo-Penta diesel of the type TMD 47. These 6-cylinder engines have exhaust gas turbochargers and each deliver 115 hp at 2500 rpm. The hydraulic reversing gears have a transmission of 2: 1. A strong AC alternator ensures the required operating voltage of the 12 V starter batteries, which also supply the boat electrical system.

The engines are housed so that you can comfortably reach anywhere and the maintenance and care is made easy. The ventilation of the engine compartment is insufficient, at full speed, the diesel heats up significantly. An additional fan should be installed here or otherwise provided for a better ventilation. The Adler-Yacht is almost completely equipped as standard.

The pulpit and all other railing parts are made of stainless steel. The rear railing is covered with a solid mahogany handrail. Two sturdy anchors, plentifully dimensioned lines and neat fenders correspond to the quality of the excellent fittings from our own production.

At 2 pm we had dropped off in Västervik. Our crew counted 6 boaters. Actually, we planned to go to Stockholm by sea, but the wind had died down and the sea was hardly moved. Therefore, we decided to go in two stages, hoping to find a different weather the next day. Everyone wanted to know how the ship would behave on rough seas. Gunnar Anderson and Bengt Stigwan, two experienced Swedish skippers who know the offshore archipelago like their trouser pockets, took over the first watch. Our course led through the lonely, uninhabited island world of the archipelago, a coastal area of harsh, peculiar charm. The water was completely calm here. In order not to overload the new diesel engines, which had been in operation for three hours, we ran at 1800 rpm and drove 12 kts. Short tests at full load showed that the engines had not yet reached their full capacity.

In the meantime Örnmaskiner boss Ivar Gustavsson had worked as "Smutje". His Swedenplate was enthusiastically received by everyone and was consumed with relish. After this "baking and banking" we had reached the height of Arcosund.

The archipelagos are close together, and the marking of the fairway marks required the attention of the helmsman and navigator. The depth sounder indicated several times less than 10 'water depth. Caution was needed!

At around 9 pm it was decided unanimously to finish the trip for today, as it was not advisable to keep the course at night through the archipelago with its dangerous shoals. In front of a small, wooded island we found a sheltered bay and anchored there. In 8 hours we had covered 86 nm with new engines.

Our "Smutje" conjured up an onboard menu that overshadowed everything we had before. After a short landing, we soon went to our bunks, we had six enough on board, and each chose the right berth for a few hours. We all agreed that living aboard the Adler-Yacht was one of the pleasurable aspects of seafaring. We wanted to start very early. Once 3 o'clock it was called "Journey, Journey" and a little later the diesel droned on. Sleepy or hangover figures crawled out of all the bunks. The fresh breeze and a stiff "middle guard" coffee woke us up very soon. The first guard took over Lars, a tree-long Finn, who was to take the boat to Finland, together with Harry Sührcke as navigator. When we reached the open sea, we had swell 3-4, and the wind continued to freshen up, the ship behaved perfectly and could be controlled safely in any situation. The engines now turned just under 2500 rev/min., so they gave almost their full power. The ship made 16 knots and we had the opportunity to observe everything on board the whole time and we are convinced that the yacht was able to cope with much higher loads.

Unfortunately, we had to end our testing soon, because Lars, our Finn, who was responsible for the transfer of the boat, took 're course on the archipelago. A little later we saw the first boathouses and marinas on the Stockholm offshore islands and moored, as intended, at 10 clock in Stockholm. A subsequent consumption measurement resulted in a consumption of 400 l of diesel oil for both engines for the 160 nm-long cruise. That's just 2.2 l per mile, driven by 2 engines of 115 hp at different loads.

The fuel tanks hold 800 l, a tank filling enough for cruising at 2000 U / min. for about 360 sm. The tank capacity should be increased to at least 1000 liters. Such a yacht should have a range of at least 450 nm.

The Adleryacht costs completely equipped and customs cleared DM 150 000.-. Considering the excellent workmanship and the tasteful equipment, this 40 'diesel yacht is very reasonably priced.

Adler-Cruisers and Adler-Yachts are imported by Harry A. Sührcke, Hamburg, Wandsbecker Chaussee

Winfried Wilke