

Der Dreimastschoner *Adix*

Mancher gaffelgetakelten Jacht bescheinigt man bei flüchtigem Anblick gerne ein gehöriges Alter und ordnet sie schnell in die Reihe historischer Boote ein. Doch nicht immer trifft das zu. Es ist gerade mal gut 30 Jahre her, als 1984 ein argentinischer Geschäftsmann bei der mallorquinischen Werft Astilleros de Palma einen Drei-

mastschoner nach einem Entwurf des südafrikanischen Jachtarchitekten Arthur Holgate bestellte. Der Neubau mit Namen *Jessica* folgte in seinem Aussehen durchaus historischen Anleihen, wenngleich es technisch und vom Material her eine seinerzeit moderne Jacht war. So richtig Spaß schien der erste Eigner nicht an seiner



neuen Jacht gefunden zu haben, denn schon drei Jahre später verkaufte er das Schiff an den australischen Unternehmer Alan Bond, der 1983 mit dem ersten Gewinn des America's Cups für ein nicht-amerikanisches Land¹ auf sich aufmerksam gemacht hatte. Bond nannte den Dreimaster nach seiner Biermarke XXXX und nutzte ihn als vor allem als spektakuläres Marketinginstrument.

Adix	
Baujahr	1984
Entwurf	Arthur Holgate
Werft	Astilleros de Palma, Mallorca
Ehemals Eigner	Alan Bond
Jetziger Skipper	Paul Goss
Gesamtlänge [m]	65,00
Rumpflänge [m]	56,00
Breite [m]	8,80
Tiefgang [m]	4,00
Verdrängung [to]	370
Segelfläche [qm]	1.720

Mit dem neuen Eigner kam damals auch Skipper Paul Goss an Bord, der bis heute Kapitän des Schoners ist. Ziemlich zu Beginn seiner Karriere an Bord versuchte er 1987, den 1905 von Skipper Charlie Barr mit dem Dreimaster *Atlantic* aufgestellten Transatlantik-Rekord von 12 Tagen und vier Stunden zu unterbieten, damals noch vergeblich. Das gelang schließlich 2002, fast 100 Jahre nach dem historischen Rekord, als XXXX die Strecke in nur elf Tagen und zehn Stunden schaffte, wenngleich es ein inoffizieller Rekord war, da man entgegen dem Reglement elektrische Winschen an Bord hatte².

1 Mit der 12mR-Jacht *Australia II*.

2 Auch anderen Jachten waren damals schon unter der Bestmarke geblieben, es waren aber moderne Mehrumpfboote, man benutzte nicht erlaubte elektrische Winschen, oder man wartete günstige Wetterlagen ab – und machte sich so eigene Regeln. 2005 wurde der Rekord dann schließlich offiziell gebrochen, der moderne Schoner *Marie-Cha IV* schaffte die Strecke in zehn Tagen und fünf Stunden.



1989 wechselte die Jacht an einen spanischen Eigner, und aus *XXXX* wurde *Adix*³. Goss blieb aber an Bord und überwachte sogleich eine erste große Überarbeitung des Bootes. Neben vielen kleineren Modifizierungen änderte der niederländische Jachtarchitekt Gerard Dykstra den Kiel und schnitt 15 Meter des Hecks ab, um dann 21 Meter in einer etwas eleganteren Form wieder anzufügen. Nach der Werftzeit schlossen sich eine vierjährige Weltreise und weitere Reisen rund um das Kap Hoorn, in die Antarktis und viele andere Teile der Erde an.

In der Zwischenzeit hatte der neue Eigner Mitte der 1990er Jahre die 15mR-Jacht *The Lady Anne*⁴ gekauft und restaurieren lassen. Fortan und bis heute nutzt er *Adix* als Basis für seine Regattateilnahmen mit dem 15mR-Boot.

2001 und 2008 war der Schoner erneut auf der Pendennis-Werft in Falmouth, Südengland, um dann wieder einige Jahre im Mittelmeer zu segeln und *The Lady Anne* im Regattazirkus zu unterstützen. Nach der Teilnahme am Pendennis-Cup in Falmouth 2014 blieb das Boot gleich dort, und es begann eine weitere Werftliegezeit mit umfangreichen Arbeiten. Mit den Jahren, und da geht es einem Dreimastschoner genauso wie einer kleinen Segeljacht, hatte sich an allen Ecken und Enden eine ganze Menge unnötigen Gewichts angesammelt. Zusätzliche Sicherheitseinrichtungen und Verbesserungen bei Komfort und Segeltechnik waren dafür im Wesentlichen verantwortlich gewesen. Ein Plus von 25 Tonnen hatte Kapitän Goss errechnet.

3 Die Fotos wurden bei den Voiles de Saint-Tropez 2010 und 2011 aufgenommen.

4 Die drei weiteren noch existierenden 15mR-Boote sind *Tuiga*, *Hispania* und *Mariska*.

So wurde der Jacht diesmal in erster Linie eine Schlankeitskur verordnet. Man ersetzte dort, wo es möglich war, Stahl durch Verbundfaserwerkstoffe, so bei der Halterung der Beiboote und der Anker. Ebenso wurden die stählernen Masten und der Bugspriet durch Bauteile aus Carbonfaser ersetzt, und Wanten und Stage aus Edelstahl machten modernen, leichten Verbundmaterialien Platz. Motor, Motorraum, Aggregate und auch die Inneneinrichtung wurden auf Möglichkeiten der Reduzierung des Übergewichts geprüft.



Am Ende hatte man weit über 20 Tonnen Gewicht herausgeräumt, das entspricht etwa dem, was eine moderne 18-Meter-Segeljacht auf die Waage bringt. Zusammen mit einer Veränderung des Schwerpunkts vom Heck weiter zur Mitte hin konnte auch eine spürbare Verbesserung der Segeleigenschaften erzielt werden. Paul Goss berichtete, dass zwar

die Höchstgeschwindigkeit kaum gewonnen habe, das Boot aber bei leichten und mittleren Winden deutlich besser beschleunige und eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreiche. Erstmals schlug das bei der Antigua Classic Yacht Regatta 2016 zu Buche, anlässlich derer Goss mit seiner ‚erleichterten‘ Jacht bei recht leichten Winden als Sieger in der entsprechenden Klasse abschneidete.

Auch im Mittelmeer ist der Schoner gerne unterwegs, und mit etwas Glück sieht man ihn bei den klassischen Regatten in Spanien, Italien und Frankreich unter den Teilnehmern, oft zusammen mit den anderen großen Dreimastern wie *Shenandoah*, *Creole* oder dem Nachbau der *Atlantic*.

