

Charlie Barr

Ein Genie am Ruder

1992 im amerikanischen Bristol, Rhode Island: Auf Initiative von Halsey C. Herreshoff, dem Enkels des großen Jachtarchitekten Nathanael Green Herreshoff, wird die *America's Cup Hall of Fame* gegründet. Einer der Ersten, denen die Ehre der Mitgliedschaft zuteil wurde, war – postum – Charlie Barr. Wer war dieser Mann, der wie kein anderer das Regattaleben des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jh. geprägt hat?

Barr wurde 1864 im schottischen Gourock am River Clyde geboren, etwa 50 km nördlich von Fairlie, dem Sitz der damals schon berühmten Bootswerft von William Fife. Statt eine kaufmännische



Atlantic, Voiles de Saint-Tropez

Ausbildung zu beenden, wie es sich die Eltern gewünscht hatten, fühle Barr sich der See hingezogen und erlernte zunächst auf einem Fischkutter das seemännische Handwerkszeug, um kurz darauf mit seinem Bruder einen neuen Segelkutter nach Amerika zu überführen. Es dauerte nicht lange, bis sich die ersten Rennerfolge einstellten und die Brüder sich in Marblehead, Massachusetts, ein paar Kilometer nördlich von Boston, niederließen.

1886 überführte der junge Charlie die Jacht *Minerva* von Schottland nach Amerika und nahm in der Folge an etlichen Regatten mit diesem Boot teil. kein einziges Rennen ging verloren. Sieben Jahre später segelte Barr mit der Herreshoff-Jacht *Navahoe* zurück nach England und sammelte dort weitere wertvolle Wettfahrterfahrung.

Bald schon wurde Barr, der mit 1,60 m Größe nicht gerade hochgewachsen war, als durchaus drahtiger, agiler und vor allem kompromissloser Skipper auf allen Regattabahnen, ob in Amerika oder Europa, bekannt und gefürchtet. Er sprach nicht viel, war zuweilen in seinem schottischen Dialekt auch schwer zu verstehen. Aber seine wenigen Worte hatten Gewicht, und seine Taktik vor dem Start wurde legendär: Er hielt sich zunächst in Luv seiner Konkurrenten auf, nahm dann bei wenigstens halbem Wind Fahrt auf, um schließlich genau zum Startsignal furchtlos und unter der Gewissheit, Wegerecht zu haben, anzulufen und über die Linie zu rauschen. Je größer das Schiff, desto bedrohlicher schien diese Taktik für Barrs Gegner.

Eigentlich war Charlies älterer Bruder John der bessere Individualegler, doch Charlie hatte sich auf der Suche nach der optimalen Startposition sehr intensiv mit dem Regelwerk befasst, und er hatte – mindestens genauso wichtig – durch professionelle Anleitung, Drill und Motivation seine Crews bestens im Griff. Sie beherrschten das Wenden, Halsen und Segelsetzen nahezu fehlerfrei und vor allem schneller als die Konkurrenz.

1887 wurde Charlies Bruder John Skipper der schottischen *Thistle*¹, die allerdings, in US-Gewässern angekommen, nicht die vielen Erwartungen, die man in sie als Herausforderin im America's Cup (AC) gesteckt hatte, erfüllen konnte und im Ausscheidungsrennen glatt mit 0:2 gegen die amerikanische *Volunteer* unter Skipper Hank Haff verlor. John Barrs Stern als Regattaskipper erlosch.

Derweil blieben Bruder Charlies Fähigkeiten nicht verborgen, und so engagierte das Verteidiger-Syndikat mit dem Schotten 1895 erstmals einen Nicht-Amerikaner als Skipper. Schnell machte er bei internen Ausscheidungswettkämpfen Bekanntschaft mit John-Bezwinger Haff. Es kam zu Regelverstößen und Protesten, und während Haff letztlich der Makel des unfairen Sportlers anhaftete, erhielt Charlie Barr kurz später das Kommando über den Cup-Verteidiger *Columbia*.

Als Herausforderer kam 1899 kein Geringerer über den Atlantik als – ‚Teebaron‘ Sir Thomas Lipton mit seiner Jacht *Shamrock*. Das Rennen ging mit 2:0 klar zugunsten Barrs aus, und während dieser vom Bankier und Eigner J. P.

Charlie Barr und seine Erfolge	
<i>Minerva</i>	1886. Fife-Kutter, 12,20 m. Zahllose Siege in Amerika legen den Grundstein für Barrs Erfolge.
<i>Navahoe</i>	1893. Herreshoff-Kutter, erfolgreiche Rennen in britischen Gewässern, auch gegen <i>Britannia</i> .
<i>Vigilant</i>	1895. Herreshoff-Design, 38 m. Atlantik-Überführung von Ost nach West in weniger als 18 Tagen, danach erste AC-Testfahrten gegen <i>Defender</i> .
<i>Colonia</i>	1895. Weitere Regattaerfolge.
<i>Columbia</i>	1899. Erster Barr-Sieg gegen Herausforderer Sir Thomas Lipton (<i>Shamrock</i>). 1901 siegt Barr im AC erneut gegen Lipton (<i>Shamrock II</i>).
<i>Reliance</i>	1903. Herreshoff-Design, bis heute das größte je gebaute AC-Boot. 3:0-Sieg gegen Thomas Lipton auf <i>Shamrock III</i> .
<i>Ingomar</i>	1903. Herreshoffs erster großer Stahlschoner. Barr gewinnt in Europa 19 von 22 Regatten.
<i>Atlantic</i>	1903. Dreimastschoner, William-Gardener-Design. Barr stellt 1905 Transatlantik-Rekord für Einrumpf-Segelboote auf und hält diesen genau 100 Jahre.
<i>Westward</i>	1910. Herreshoff-Schoner. Barr gewinnt in Europa alle elf Regatten, an denen er teilnahm.

1 Damals begann eine Geheimniskrämerei, wie wir sie heute im Hochleistungs-Segelport als normal empfinden. Während des Stapellaufs war *Thistle* mit Planen vollständig verhängt, sodass die Gegner nur schwer an Informationen in Bezug auf Größe und Form des Rumpfes und von Kiel und Ruder herankamen. Sogar von Tauchern wird berichtet, die in New York des Nachts das Unterwasserschiff auskundschaften sollten.

Morgan mit knapp 4.000 Dollar² bedacht wurde, begann für den Unterlegenen eine beispielhafte Negativ-Serie von am Ende nicht weniger als fünf vergeblichen Herausforderungen.

Zwei Jahre später setzte sich Barr in den Ausscheidungsrennen gegen seinen persönlichen Konkurrenten Haff erneut durch und empfing mit dem Boot *Columbia* wieder Thomas Lipton, diesmal mit seiner neuen Jacht *Shamrock II*. Lipton hatte keine Chance und musste mit 0:3 eine weitere herbe Niederlage einstecken. Sein Boot war nicht langsam, alle Rennen waren denkbar knapp, doch Barrs eingespieltes Team behielt noch gerade die Oberhand.



Atlantic vor Saint-Tropez

Grund genug für die Amerikaner, ein neues, noch schnelleres Boot zu bestellen, am besten beim ‚Magier aus Bristol‘, Nathanael G. Herreshoff. Schon 1903 sollten die nächsten AC-Rennen stattfinden, und zum dritten Mal kam Lipton über den Atlantik, wieder mit einem neuen Boot, *Shamrock III*. Herreshoff klotzte richtig und lieferte mit *Reliance* das bis heute größte je für den AC gebaute Schiff: etwa 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Regattabesatzung! Es war klar, dass nur einer diesen Giganten bändigen konnte: Skipper Charlie Barr. Überflüssig zu melden,

dass die Amerikaner wiederum gewannen, mit 3:0 wurde abgerechnet. Charlie Barr hatte jetzt dreimal hintereinander den AC gewonnen³, diesen Hattrick hat bis heute kein anderer Skipper geschafft.

Charlie Barrs Marktwert stieg unermesslich, man riss sich um den britischen Skipper. Das beste Angebot kam wahrscheinlich von Morton F. Plant, dem Eigner des ersten von neun großen Stahlschonern aus dem Hause Herreshoff, der fast 39 m langen *Ingomar*⁴. 1903 gebaut, sollte Barr das Boot nach Europa segeln und dort an Regatten teilnehmen. Mit 19 Siegen in 22 Rennen war Barr jeden Cent für seinen Eigner wert.

Eine nette Anekdote erzählt über das Rennen der *Ingomar* gegen



Atlantic

2 Das entspricht nach heutigem Stand

3 Erst 85 Jahre später, 1988, hatte de und dreimal, wenn auch nicht hintereir Neuseeländer Russell Coutts, der später

sogar noch zwei weitere Erfolge erzielte.

4 Das Boot ging 1931 auf einem Riff vor North Carolina verloren. 2012 wurde bei Graafship in Holland auf Bestellung von Ed Kastelein (der übrigens auch Initiator der Neubauten von *Atlantic* und *Eleonora/Westward* war) der Rumpf einer neuen *Ingomar* nach Originalplänen fertiggestellt und wartet jetzt auf einen Käufer, der das Werk vollendet.

die *Meteor* des deutschen Kaisers Wilhelm II. vor Kiel. Es war Pflicht, dass ausländische Yachten ein Mitglied des Kaiserlichen Yachtclubs an Bord haben mussten. Als sich *Ingomar* und *Meteor* vor dem Start bedrohlich nahe kamen, herrschte das Clubmitglied Barr an, er solle wenden, „der Kaiser!“ Doch Barr hatte Wegerecht, hielt Kurs und bemerkte trocken, dass der Kaiser nicht mehr Kaiser sei, wenn er Regatta segele. Es gab eine kleine Kollision, ohne Schaden, und später musste der Kaiser seinem Kontrahenten – wenn auch widerwillig – als kleine ‚Strafe‘ seinen kaiserlichen Wimpel schenken. Er wird heute in den Clubräumen der Royal Yacht Squadron im südenglischen Cowes aufbewahrt.

Im gleichen Jahr wie *Reliance* und *Ingomar* wurde die damals größte Privatjacht zu Wasser gelassen: der 57 m lange Dreimastschoner *Atlantic*. Zunächst war das Schiff eine Enttäuschung. Der Hubkiel war falsch berechnet, sodass er durch einen 80 Tonnen schweren Festkiel ersetzt werden musste. Am-Wind-Kurse waren so zwar kaum möglich, das Freibord war geringer als früher, aber ab halbem Wind war das Boot stabil und robust zu segeln – und konnte den amerikanischen Konkurrenten durchaus Paroli bieten. Da kam es gerade recht, dass der deutsche Kaiser mit dem *Kaiser's Cup* für die schnellste Atlantiküberquerung von Sandy Hook vor New York bis zum Lizard Point in Süd-England einen Preis ausschrieb.

Atlantic-Eigner Wilson Marshall, in solchen Vorhaben unerfahren, engagierte dafür den

routinierten Skipper Charlie Barr. Dieser heuerte auf Neufundland 31 erfahrene Seeleute als Crew an, und elf Boote machten sich am 17. Mai 1905 auf den Weg von West nach Ost. Schärfster Konkurrent

war der deutsche Schoner *Hamburg*, der zunächst in leichten Winden vorne lag. Taktiker Barr musste sehen, dass er einen guten Kurs Richtung Ost fand, bis der Wind zum Sturm auffrischte und das Segeln nass und ungemütlich wurde. Sorgenvoll bat der Eigner den Skipper, beizudrehen und den Sturm abzuwarten, doch Barr schickte Marshall mit den Worten in seine Kabine, dass er ja wohl zum Segeln und Siegen engagiert sei, und schloss die Kabine kurzerhand für die Dauer des Sturmes ab.



Eleonora, Nachbau der *Westward*, beim Westward-Cup in Cowes.



Eleonora

Nach 12 Tagen und vier Stunden erreichte die *Atlantic* das Ziel – und der Rekord sollte 100 Jahre halten⁵!

Zurück in Amerika, wurde Barr Skipper der *Westward*, des dritten großen Stahlschoners von Herreshoff, gebaut 1909 und 41 Meter lang⁶. Es sollte sein letztes Engagement werden. Er brachte sie über den Atlantik und gewann in Cowes, Cuxhaven und Kiel alle elf Regatten, an denen er teilnahm, und besiegte seine schärfsten Widersacher wie die *Meteor*, *Hamburg* oder *Germania* gleich mehrfach.



Eleonora

Westwards Eigner, der Teppichfabrikant Alexander Cochran, zeigte sich generös: Er errechnete, wie teuer seine Jacht bis dato war und schüttete den gleichen Betrag an seine Fabrikarbeiter zu gleichen Teilen aus – voller Dankbarkeit für sein Boot und die Wettfahrterfolge.

Völlig unerwartet starb sein Kapitän Barr 1911 im Alter von 47 Jahren, während die *Westward* zu einem Werftaufenthalt am Solent war, an einem Herzinfarkt. Sein einstiger Rivale Thomas Lipton sandte Beileidsbezeugungen voller Respekt und Anerkennung, und er schickte seine Crew als Sargträger zur Beisetzung auf dem Friedhof von Southampton.

Alexander Cochran war derweil das Segeln vergangen, er tat keinen Fuß mehr auf die *Westward*.

Charlie Barr war nicht nur ein herausragender Segler, Taktiker und Kapitän; Seine Verdienste müssen im Lichte jener Zeit und der kurzen Lebensspanne gesehen werden, in der er Maßstäbe setzte.



Eleonora vor Saint-Tropez