

Das Schiff



Mit dem Namen Captain Cook ist bis zum heutigen Tag der Name des Schiffs untrennbar verbunden, auf dem er die erste seiner drei Entdeckungsfahrten unternahm: *His Majesty's Bark Endeavour*. Die Reise wäre nicht dieselbe gewesen ohne eben jenes Schiff.

Man schrieb das Jahr 1768, und die Admiralität beauftragte das Navy Board - zuständig für die Aufsicht über die Schiffe und deren Ausrüstung -, „ein geeignetes Schiff vorzuschlagen“, um damit die geplante Fahrt in den Pazifik zu unternehmen.

Zwei Schiffe aus englischen Häfen bot das Navy Board der Admiralität an - doch das eine, die *Tryal*, war von der Bauweise her nicht optimal geeignet und ein entsprechender Umbau hätte den zeitlichen Rahmen gesprengt, der bis zum geplanten Aufbruch der Expedition gesteckt war. Und das andere, die *Rose*, verfügte nicht über genügend Frachtraum, um die für eine solch weite Reise notwendigen Vorräte zu verstauen.

Cooks Widersacher Alexander Dalrymple soll später behauptet haben, die Auswahl des Schiffs, das Cook und seine Männer einmal um den Erdball brachte, sei allein ihm zu verdanken gewesen. Hugh Palliser, in der Vorbereitungszeit der Expedition Gouverneur der britischen Kolonie von Neufundland und Oberbefehlshaber der dortigen Flotte und damit Cooks Vorgesetzter, hielt dagegen, er selbst und Cook seien die treibenden Kräfte gewesen.

Wie dem auch gewesen sein mag - wenig später schlug das Navy Board vor, doch ein geräumiges Kattschiff zu erwerben, wie es an den östlichen Küsten Englands zum Transport von Kohle und anderen Gütern verwendet wurde. In der Themse läge ein solches Schiff von ungefähr 350 Tonnen vor Anker.

Ein Kattschiff ähnelte kaum einer schnittigen, pfeilschnellen Fregatte wie der *Dolphin* von Byron und Wallis, die zuvor in den Pazifik gesegelt war, sondern war kräftig gebaut und mit geringem Tiefgang. Stabilität, Belastbarkeit und großes Fassungsvermögen waren die Aspekte, die für die Navy im Vordergrund standen.

Ohne Zweifel war Cook höchst zufrieden, dass die Wahl auf ein solches Schiff gefallen war - denn mit den Kattschiffen aus Whitby kannte er sich aus, sie waren ihm vertraut, und nicht umsonst beharrte er einige Jahre später, als die nächste Expedition geplant wurde, auf den erneuten Einsatz dieses Schiffstyps. Gegen Banks' Willen, der daraufhin seine Pläne zur Teilnahme fallen ließ.

Zwei weitere Schiffe ähnlicher Bauart wurden begutachtet, doch letztlich fiel die Wahl auf

die *Earl of Pembroke*, Eigentümer Mr. Thomas Milner, in Whitby gebaut. Sie ist drei Jahre und neun Monate alt, mit eckigem Heck, einfachem Rumpf und komplettem Aufbau und kommt an Frachtraum am nächsten an den in Ihrem Auftrag angegebenen und ist obendrein noch vierzehn Monate jünger als das gewünschte Höchstalter. Sie ist ein vielversprechendes Schiff für eine Reise dieser Art und geeignet, Vorräte und Material an Bord zu verstauen

wie das Navy Board berichtete.



Earl of Pembroke (spätere *Endeavour*) im Hafen von Whitby - Th. Luny, ca. 1790

Dabei war es kein großes Schiff mit 106 Fuß (32,31 m) Länge an Deck und 29 Fuß und 3 Inches (8,91 m) an der breitesten Stelle.

Die insgesamt 3.321 Quadrat-Yards (2.777 qm) Segelfläche ermöglichten eine Höchstgeschwindigkeit von max. 7-8 Knoten (13 bis 15 km/h).

Bei voller Ladung belief sich sein Tiefgang auf etwa 14 Fuß (4,27 m), der es ihm erlaubte, auch in flachen Gewässern und bis dicht an Küstenlinien heranzusegeln.

Zum Vergleich: die *Bounty* Captain Blighs hatte mit 215 Tonnen einen Tiefgang von 24 Fuß / 7,32 m. Laut Bericht des Navy Boards war die *Earl of Pembroke* 2307 £, 5 Shilling und 6 Dime wert, wobei lediglich 94 £

und 10 Shilling auf Masten und Rahen entfielen; der Löwenanteil war für den Schiffsrumpf berechnet. Letztlich bezahlte das Navy Board die runde Summe von 2.800 £ für das gesamte Schiff.

Doch selbst dieses hervorragend gebaute, relativ neue Schiff musste ins Trockendock, um für eine solch außergewöhnliche Fahrt umgebaut zu werden, und so zerstob doch noch die Hoffnung auf einen Aufbruch im Frühjahr. Vor allem der Rumpf bedurfte einer gründlichen Überholung. Die Zimmermänner der Docks von Deptford brachten aus dünneren Brettern eine zweite Außenhaut über den Planken an. Der Raum zwischen diesen beiden Schichten wurde mit geteertem Filz und zum Schutz vor dem Schiffsbohrwurm mit Nägeln gefüllt. Im Gegensatz zur *Dolphin* erhielt das Kattschiff keine schwere Verschalung aus Kupfer, was die Reparatur auf der Rückreise erschwerte und die Eisenteile rosten ließ, wie sich viel später herausstellen sollte. Außerdem mussten doch entgegen der anfänglichen Erwartungen einige Masten und Rahen ersetzt werden.

Ein anonymes Bericht aus jener Zeit lässt verlauten:

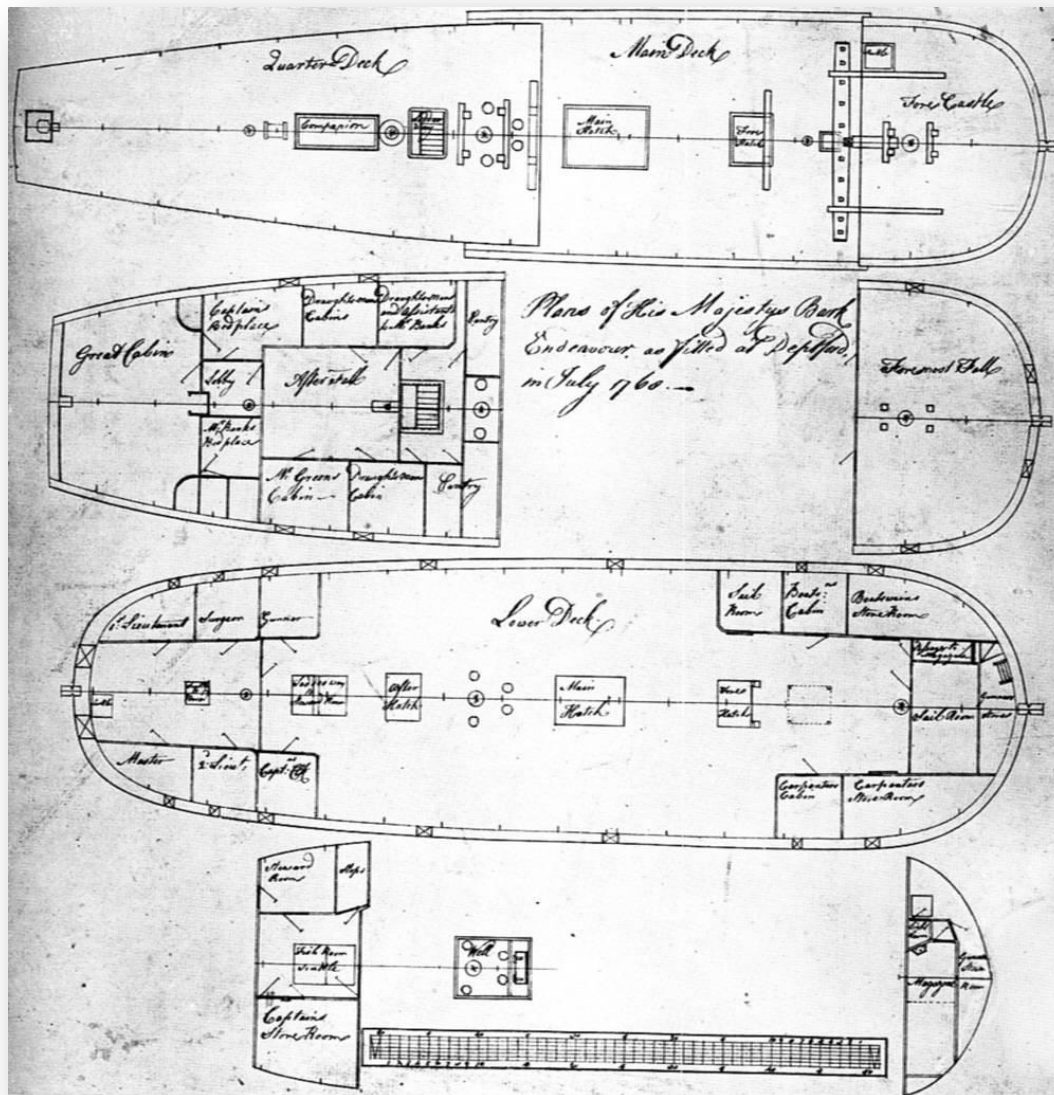
Das Schiff war zur Instandsetzung gebracht worden und eine Anordnung der Admiralität bestimmte, dass es für den geplanten Einsatz mit größter Eile ausgestattet werden sollte. - Jegliche andere Arbeit im Dock wurde beiseitegelegt, bis diese Anordnung erfüllt war. - Dennoch musste es in der Sonne drei Wochen in größter Hitze herumliegen und erlitt so große Beschädigungen. - Die Expedition scheint nun völlig vergessen zu sein dank der Tumulte und Streiks der Seeleute im Fluss...



Unruhen erschütterten in jenen Wochen das Hafenviertel Londons. Kohlenträger, Schreiner und Zimmermänner, Segelmacher und Seiler, die Glaser und auch die Weber Spitalfields', allen voran aber die Seeleute, forderten höhere Löhne im Ausgleich für die gestiegenen Preise von Brot, Mehl, Mais und Käse. Als hätte es geschneit, waren die Ufer der Themse weiß von den unzähligen Flugblättern, in denen sie ihre Forderungen und die Niederlegung der Arbeit verkündeten.

Erst am 18. Mai konnte die Werft berichten, dass das Schiff aus dem Trockendock in eines der Wasserbecken geschafft werden konnte.

Zum Kaufpreis waren noch Materialkosten und Arbeitslöhne für die Umbauten hinzugekommen - insgesamt rund 5.400 £. (Eine beträchtliche Summe - so viel in etwa betrug Joseph Banks' jährliche Einkünfte, und dieser galt in der damaligen Zeit als sehr vermögend).



Umbaupläne der H. M. S. Endeavour, Juli 1768

Doch damit war es noch immer nicht getan: eine neue Pinasse und mehrere Beiboote mussten gezimmert und wassertauglich gemacht werden; Zwischendecks und neue Wände wurden eingezogen und Geschütze wurden montiert, zur Verteidigung ebenso wie für Salutschüsse.

Schließlich war es August, bis die Takelung stand und Mobiliar, Proviant und Gepäck an Bord waren - und das in *Endeavour* umbenannte Schiff unter dem Kommando Captain Cooks den Anker lichtete, um auf ihre große Fahrt zu gehen.



notdürftige Reparatur der Endeavour nach dem Auflaufen auf das Great Barrier Reef, Juni 1770 - nach S. Parkinson