

*Das Original-  
Tagebuch des  
großen  
Entdeckers*

Robert Falcon Scott

# Letzte Fahrt

*Tragödie am Südpol*



## DAS BUCH

Februar 1913. Ein Gerücht erst, dann aber weiß es die ganze Welt, und zwischen Peking und London, zwischen Kapstadt und Berlin, Moskau und New York hält man den Atem an: der Südpol hat Robert Scott und seine Gefährten behalten. Über dem kleinen Geviert ihres Zeltes, irgendwo im antarktischen Eis, hat der Tod seine schwarze, sturmzerschlissene Fahne gehißt. Aber noch einmal tritt die Gestalt dieses Mannes ins Leben zurück, als es den Gefährten gelingt, das Todeslager zu finden und Scotts Tagebuch der letzten Tage und Stunden zu bergen. Seitdem hat dieses Buch, das sie dem ewigen Eis entrissen, seinen Weg um die Erde gemacht. Kaum eine Sprache, in die nicht die Schlußworte »Schickt dieses Tagebuch meiner Frau« – vom letzten Schriftzug in »... meiner Witwe« geändert – übersetzt worden wären. So wird man auch heute noch Scotts Aufzeichnungen nicht anders lesen können als zurückdenkend an den Mann, der mit verlöschender Kraft und mit erstarrenden Fingern diese Blätter beschrieben hat. Mit ihnen hat Kapitän Scott sich und seinen Männern ein unzerstörbares Denkmal gesetzt.

***Robert Falcon Scott***

# **LETZTE FAHRT**

*Tragödie am Südpol  
Das Original-Tagebuch des großen Entdeckers*

Mit 32 Textzeichnungen  
von Willi Rinkart  
und zwei Karten

E-Book-Auflage



MFM ENTERTAINMENT  
Frankfurt am Main  
2011

Dieses Buch ist ein Auszug aus dem ersten Band des  
großen  
Reisewerks von Robert Falcon Scott, »Letzte Fahrt« (2  
Bände).

Cover: Originalfoto der Scott-Polarexpedition 1911/1912  
Gestaltung: MFM Entertainment, FFM

ISBN: 978 39814515 04  
Copyright 2011 by MFM Entertainment, FFM  
Made in Germany

## INHALT

Unheilvolle Ausfahrt  
Im Packeis gefangen  
Auf der Suche nach einem Winterquartier  
Die Landung an Kap Evans  
Einzug ins Winterquartier  
Erster Vorstoß nach Süden  
Mit den Hunden in einer Eisspalte  
Eine furchtbare Nacht  
In Sicherheit auf der Hüttenspitze  
Zurück über das Eis nach Kap Evans  
Stille Winterarbeit  
Mittwinterfest  
Abenteuer bei Kap Evans  
Rückkehr der Sonne  
Unglückswochen  
Die ersten Automobile auf der Eisbarriere  
Aufbruch zum Südpol  
Auflösung der Motorabteilung  
Zusammenbruch der Ponys  
Ein verhängnisvoller Aufenthalt  
Auf dem Beardmoregletscher  
Der Marsch über die Höhe  
Rückkehr der zweiten Abteilung  
Geradewegs zum Pol  
Am Ziel - eine niederschmetternde Enttäuschung  
Rückkehr vom Pol  
Glücklich zum Rande des Pol-Plateaus  
Der Tod im Lager  
Die letzten Märsche  
Ein Heldenopfer  
Das Ende

## UNHEILVOLLE AUSFAHRT



Die »Terra Nova«, die mich bis zum Rand der dem Südpolarfestland vorgelagerten Eisbarriere bringen sollte, hatte am 1. Juni 1910 mit meiner Expedition an Bord London verlassen. Als das Schiff in Neuseeland anlangte, zeigte es ein Leck und mußte 3 Wochen ins Dock. Auch nach der Ausbesserung leckte es noch ein wenig, wie jedes alte Holzfahrzeug; täglich  $\frac{1}{4}$  Stunde Arbeit an der Handpumpe reichte aus, das eindringende Wasser zu entfernen. Sonntag, den 27. Nov., lief die »Terra Nova« Port Chalmers auf Neuseeland an. Dort ging auch ich an Bord, und Dienstag, den 29. Nov., nachmittags  $\frac{1}{2}$  3 Uhr, verließen wir bei strahlendem Sonnenschein den Hafen zur endgültigen Abfahrt nach Süden.

*1. Dez.* Über Nacht wurde der Wind stärker, ich erwachte von der Bewegung. Die See geht hoch. Unter diesen Umständen bietet das Schiff einen nicht gerade erfreulichen Anblick. Sein Inneres ist dank der Geschicklichkeit unseres Proviantmeisters Leutnant Bowers so vollgepackt, wie es menschliche Geschicklichkeit nur ersinnen kann, und auf Deck ist's kaum anders. Unter der Großluke sind unsere Vorräte und ein Teil des Holzwerks für die Hütte geborgen; darüber auf dem Hauptdeck liegen der Rest des Holzwerks, die Schlitten, die Ausrüstung für die Landreise und alle Instrumente und

Maschinen für unsere Wissenschaftler. Unter der Back sind Stände für 15 mandschurische Ponys; 7 auf der einen Seite, 8 auf der andern, die Köpfe einander zugewandt. Durch ein Loch im Schott sieht man die Reihe der Pferdeköpfe mit traurigen, geduldigen Augen emporschaukeln, jetzt die von der Steuerbordseite, dann die auf der Backbordseite. Die wochenlange Fahrt wird eine schlimme Probe für die armen Tiere sein. Der übrige Raum der Back ist mit 5000 Kilo Futter vollgepackt; dazwischen haust Anton, mein russischer Pferdeknecht, der arg an Seekrankheit leidet. Trotzdem rauchte er gestern abend eine Zigarre; er rauchte immer ein wenig, dann kam eine Pause, wo sich sein Magen umkehrte, darauf griff er wieder zu seiner Zigarre. »Nicht gut!« klagte er Rittmeister Oates, indem er sich den Magen rieb. Die 4 übrigen Ponys stehen außerhalb der Back auf der Leeseite der Vorluke in einem starken Holzbau. Unter ihrem wasserdichten Segeltuchdach haben sie es jedenfalls besser als ihre 15 Kameraden.

Hinter der Vorluke ist das Eishaus, das 3 Tonnen Eis, 162 geschlachtete Hammel und 3 Rinder nebst einigen Büchsen Kalbsmilch und Nieren enthält. Hinter dem Eishaus stehen 2 ungeheure Packkisten, jede zu 5 x 1½ x 1¼ Meter; sie enthalten zwei Motorschlitten. Der dritte ruht quer über der Hinterdecköffnung. Die Kisten sind mit Segeltuch überdeckt und mit schweren Ketten und Tauen festgemacht. Blechkannen und -fässer mit Petroleum für die Schlitten sind in starke Holzkisten verpackt, im ganzen 2½ Tonnen Öl; weitere Behälter mit Petroleum, Paraffinöl und Alkohol stehen zwischen Großluke und Fockmast und längs der beiden Kühlgänge. Um die Packkisten herum steht das Deck voll aufgestapelter Kohlensäcke, die aber bald verschwinden werden, denn die »Terra Nova« frisst entsetzlich viel Kohlen: 8 Tonnen im Tag!

Die anscheinende Verwirrung auf Deck vervollständigen unsere 33 Hunde; sie sind, 2 ausgenommen, sibirischen Ursprungs; Meares, der Führer unserer Hundeabteilung,

hat sie ausgesucht und quer durch Sibirien nach Wladiwostok getrieben, von wo er sie zu Dampfer nach Neuseeland brachte. Sie sind, was bei der Wildheit der Tiere nötig ist, an Pfosten und Riegeln angekettet. Ihre Lage ist nicht eben beneidenswert; die Wellen brechen sich unaufhörlich an der Wetterseite des Schiffs, und das Spritzwasser regnet aufs Mitteldeck in dichten Wolken herunter. Die Schwänze diesem Regen zugekehrt, sitzen die Hunde trübselig umher, ihre Decken triefen, und ab und zu läßt einer ein wehmütiges Winseln hören. Ihre Nahrung, ungefähr 5 Tonnen Hundekuchen, ist allenthalben in die Lücken zwischen dem Gepäck eingekellt.

Wie wir es fertigbringen, an unserm Kajütentisch für 24 Offiziere Platz zu finden, ist mir noch unerklärlich. Meist sind zwar einige auf Wache, aber es ist trotzdem ein heilloses Gedränge.

2. Dez. Schon ein Unglückstag! Um 4 Uhr nachts frischte der Wind mit großer Heftigkeit auf. Das Schiff stampfte schwer und nahm über die Reling viel Wasser ein. Petroleumbehälter und Futterkisten begannen sich zu lösen, die Kohlensäcke wurden von den Sturzseen aufgehoben und drohten die Kisten zu zertrümmern; sie mußten wo anders verstaut werden, was eine ungeheure Arbeit machte. Von Stunde zu Stunde wurden Seegang und Wind stärker.

Das Schlimmste aber war die Meldung aus dem Maschinenraum: die Pumpen sind verstopft, und das Wasser steigt schon über den Feuerungsrost! Von diesem Augenblick an war der Maschinenraum der Mittelpunkt allgemeiner Aufregung. Oberheizer Lashly stand bis an den Hals in strömendem Wasser, um die Ansauger der Pumpen zu reinigen. Aber das Wasser stieg immer höher, zuletzt kam es an den Kessel und wurde bald so heiß, daß nichts übrig blieb, als das Feuer ausgehen zu lassen.

Die See ging höher als je; ein großes Stück des Geländers wurde von den Sturzwellen fortgerissen, und ein grüner Strom rollte über Reling und Achterdeck. Einige Petroleumfässer wurden über Bord geschwemmt, und im Maschinenraum strömte das Wasser beängstigend. Mitten hinein in diese Verwirrung plötzlich der furchtbare Ruf, daß durch die Ritzen des mit Kohlen gefüllten Achterraums Rauch emporsteige! Um das Feuer zu unterdrücken, wäre keine andere Hilfe gewesen, als die Luke zu öffnen, die Sturzseen hineinfluten zu lassen und so - das Schiff zum Sinken zu bringen. Es waren furchtbare Augenblicke, ehe wir die Gewißheit hatten, daß der Rauch in Wirklichkeit nur Dampf war von dem im Maschinenraum daneben befindlichen Schlagwasser.

Wir mußten nun versuchen, das Schiff auszuschöpfen. 4 Stunden lang gingen die Eimer von Hand zu Hand, vom untersten Feuerraum auf kleinen Eisenleitern zum obersten Deck hinauf, zusammen mit dem Tröpfeln der Pumpen, und wenn das Wasser auch nicht sank, so stieg es doch nur noch sehr wenig.

Unterdes kamen wir auf ein Mittel, um an das Saugwerk der Pumpen zu gelangen: wir schlugen ein Loch in das Schott des Maschinenraums, die Kohlen zwischen diesem und dem Wasserschacht der Pumpen werden entfernt und ein Loch in den Schacht gebrochen. Unsere Rettung wird ein halbes Wunder sein! Offiziere und Matrosen arbeiten verzweifelt, aber sie singen dabei, und keiner hat den Mut verloren. Ein Hund ist schon ertrunken, ein Pony ist tot und 2 andere werden auch nicht mehr lange mitmachen. Aber wenn wir nur des Wassers Herr werden, wird schon alles gut. Noch ein Hund, höre ich, ist eben über Bord geschwemmt worden - o weh! -

*3. Dez.* Gestern abend nahm der Wind langsam ab, und die Schöpfarbeit wurde mit 2stündiger Ablösung ununterbrochen fortgesetzt. Es war eine unheimliche

Nachtarbeit, bei dem heulenden Sturm, der Dunkelheit, den alle paar Minuten über das Schiff hinrollenden Sturzseen, ohne Maschinen und Segel, die Männer der Wissenschaft, schwarz von Maschinenöl und Schlagwasser, die überlaufenden Eimer weitergebend, ohne Rücksicht auf die Köpfe der Tieferstehenden; einige zogen es vor, nackt wie chinesische Kulis zu arbeiten, die andern hantierten in Trikotjacken, Schifferhosen und Seestiefeln. Alle 2 Stunden eilten die Abgelösten in ihre Koje, um zu ruhen; nach 2 Stunden schlüpfen sie wieder in das triefend nasse Zeug und eilten aufs neue an die Arbeit. Und sie blieben Sieger: das Hin- und Herrauschen der Wellen auf dem Boden des Maschinenraums beim trüben Licht zweier Petroleumlampen wurde von Stunde zu Stunde geringer. Um 10 Uhr abends war das Loch ins Schott des Maschinenraums gebrochen - Leutnant Evans kletterte über die Kohlen hinüber in den Pumpenschacht hinein. Bald hatte er den Ansauger gereinigt, und ein Freudenruf begrüßte den ersten tüchtigen Wasserstrahl aus der Pumpe. Damit waren wir gerettet. Alle Mann arbeiteten nun abwechselnd an der Pumpe; obwohl sie sich noch mehrmals verstopfte, sank das Wasser im Maschinenraum gleichmäßig, und heute morgen konnte man sich wieder darin aufhalten. Am Vormittag wurde angeheizt, und jetzt segeln und dampfen wir schon in bester Ordnung südwärts.

Unser Verlust ist nicht so groß, wie ich fürchtete, aber doch ernst genug. Abgesehen von der Zertrümmerung der Reling, haben wir 2 Ponys, nur einen Hund, 300 Liter Petroleum, 10 Tonnen Kohlen und einen Spiritusbehälter eingebüßt. Der dritte Pony hat sich wieder erholt.

5. Dez. Der Gedanke, Kap Crozier, die Ostspitze der Roßinsel, als Hauptstation zu wählen, wird hin und her erörtert. Wir kämen früh dorthin, die große Eisbarriere ließe sich erreichen, ohne Spalten überschreiten zu müssen, und der Weg nach dem Pol führte von Anfang an

genau südlich. Das milde Klima und das Fehlen der Schneestürme am Pinguinbrutplatz, die Gelegenheit, das Brüten der Kaiserpinguine zu studieren, das Interesse an der Geologie des Mount Terror, die Nähe brauchbarer Steine zu Schutzmauern usw., alles spricht dafür.

7. *Dez.* Eissturmvögel, antarktische Sturmschwalben und Raubmöwen umflattern das Schiff, und gestern zeigten sich Delphine; dunkle, finster blickende Albatrosse und Seeschwalben begegnen uns unaufhörlich. Gestern abend trieb weit hinten im Westen der erste Eisberg vorüber und glänzte hin und wieder auf, wenn die Sonne aus den Wolken hervortrat.

9. *Dez.* Heute früh 6 Uhr wurden Eisberge und Packeis gemeldet, und bald gerieten wir in einen Strom von kleinen Eisschollen. Wir steuerten deshalb nach Süden und Westen und konnten ziemlich geraden Kurs halten, obgleich wir 6 weitere Eisströme durchquerten, von denen aber keiner mehr als 300 Meter breit war. Mehrere schöne, meist tafelförmige Eisberge begegneten uns; ihre Höhe ging bis zu 25 Meter; einer kam so dicht heran, als ob er kinematographiert werden wollte.

Wir beobachteten in diesen Tagen zahlreiche Riesenwale, die als die größten Säugetiere gelten. Zuerst sieht man einen kleinen dunkeln Höcker auftauchen; gleich darauf spritzt eine Fontäne grauen Nebels ungefähr 2 Meter hoch senkrecht auf. Nun verlängert sich der Höcker, und empor wälzt sich ein ungeheuer großer, schwarzgrauer runder Rücken mit einem schwachen Wulst längs des Rückgrats und einer kleinen hakenähnlichen Rückenflosse. Dann verschwindet das Tier wieder in der Tiefe.



Am Abend zeigt sich das Packeis in bedenklich großen Feldern. Der Abendhimmel war wundervoll; die Sonne trat von Zeit zu Zeit aus den Wolkenlücken hervor und beleuchtete mit blendendem Glanz ein Eisfeld, einen steil abfallenden Eisberg oder ein Fleckchen blauer See, und Sonnenlicht und Schatten jagten sich beständig über unsere Bahn. Sollte das Packeis dick werden, so lasse ich das Feuer unten den Kesseln ausgehen und warte, bis sich das Eis wieder öffnet; lange kann es auf diesem Breitengrad nicht geschlossen bleiben.

## IM PACKEIS GEFANGEN

*Sonntag, 11. Dez. 1911.* Das Eis schloß sich während der Nacht enger zusammen, und um 6 Uhr erschien jeder Versuch, vorwärts zu kommen, aussichtslos; wir ließen also das Feuer ausgehen. Die Eisfelder sind fast 1 Meter dick, sehr fest und eng aneinander gedrängt.

*12. Dez.* Das Packeis war heute morgen etwas lockerer und eine langgezogene Dünung deutlich bemerkbar. Die Eisfelder, die gestern fest aneinander gepreßt waren, berührten sich nur noch mit den Ecken. Um Mittag haben wir wieder angeheizt und machen gute, aber ungleichmäßige Fortschritte. Bald dünne Eisfelder, die sich leicht zerbrechen lassen, bald ältere, die uns völlig lahmlegen; hin und wieder auch ein massiger aufgepreßter Eisberg.

Ich sprach heute mit Wright, einem unserer Geologen, über die merkwürdige Erscheinung, die für Polarreisen von großer Wichtigkeit ist: emporgepreßtes Meereis scheidet, wenn es vom Seewasser nicht mehr benetzt wird, sein Salz vollständig aus; durch Schmelzen kann man daraus Süßwasser zum Trinken und zum Füllen der Dampfkessel gewinnen.

*13. Dez.* Einen so schnellen, immerwährenden Wechsel aller Aussichten habe ich noch nie erlebt. Eisschlamm, in dem das Schiff unter vollen Segeln 7 bis 9 Kilometer in der Stunde machte, wechselte mit festem Eis, gegen das aller Kampf vergeblich war. Dann kamen offene Kanäle oder nur leicht überfrorene Rinnen, aber mit einem Mal saßen wir wieder in mächtigen Feldern mit höckrigem Buchteis, das 2 bis 3 Meter über Wasser emporragte und tief hinabreichte. Schließlich konnten wir nicht mehr von der Stelle und

mußten die Feuer ausgehen lassen. Was soll unter diesen Umständen aus unsern Kohlenvorräten werden?

*14. Dez.* Vom »Krähennest« (der Ausgucktonne) aus ist an mehreren Seiten offenes Wasser zu sehen, im übrigen aber ist die Szene unverändert: ödes, hügeliges Packeis. Das Schiff dreht sich mit dem Wind, und die Eisfelder ringsum sind in langsamer, verstohlen schleichender Bewegung. Dabei haben wir prächtigsten Sonnenschein und waren alle mit Schneeschuhen auf dem Eisfeld, an dem wir uns am Morgen verankerten. Es war so heiß, daß wir ein Kleidungsstück nach dem andern ablegten und einige Zeit nackt bis zum Gürtel umherliefen.

*17. Dez.* Gestern morgen setzte Wind aus Nordosten ein und brachte Schnee, leichten Hagel und Regen, der bis heute währte. Es ist das erste Mal, daß ich jenseits des Südpolarkreises Regen erlebe. Das Eisfeld, auf dem wir Schneeschuh liefen, hat sich zerteilt; wir zogen daher gestern die Eisanker wieder ein, und mit Hilfe der Segel drängte sich das Schiff langsam etwa 6 Kilometer vorwärts. Schließlich mußten wir aber wieder an einem ungeheuren Eisfeld anlegen, und heute haben wir uns kaum von der Stelle gerührt. Eisberge, die uns im Lauf der Woche schon alte Freunde wurden, setzen sich in Bewegung, einer hat sich genähert und uns fast umkreist. – Heute abend sahen wir den ersten Kaiserpinguin.

*19. Dez.* In der Nacht drängten wir uns durch einige der ungeheuersten Eisfelder, die ich je gesehen habe. Die Preßeisrücken ragten 7 Meter über Wasser empor, das Eis ging also mindestens 9 Meter in die Tiefe. Später kamen wir in lange Wasserkanäle und machten Fortschritte. Aber der Ausblick heute morgen ist der schlimmste bisher: ringsum mächtiges, aufgepreßtes Packeis, soweit das Auge reicht! Es ist wirklich Pech!

Gegen  $\frac{1}{2}5$  kamen wir an einem halben Dutzend tafelförmiger Eisberge von 5 bis 6 Meter Höhe vorüber. Jenseits dieser Berge wurde dann gemeldet, gebe es kein offenes Wasser mehr! Was nun? Mich packte die heftigste Unruhe. Ich sah uns schon endlose Wochen im Eis gefangen und erst in weit vorgeschrittener Jahreszeit wieder frei werden. Um so erfreulicher war gegenüber dieser trübseligen Vorstellung die Wirklichkeit. Das Eis ringsum erwies sich als kaum 1 Meter dick, Wassertümpel standen darauf, und allenthalben öffneten sich Durchfahrten mit losem Packeis. Welch eine Erleichterung! Es schien mir fast wie eine Erlösung aus langer, grauenhafter Gefangenschaft.

Wir sahen heute morgen einen jungen Kaiserpinguin; als wir ihn zu fangen versuchten, tauchte ein Walfisch mit einer über 1 Meter hohen, säbelförmigen Rückenflosse dicht neben dem Schiff auf; Dr. Wilson, der Leiter des wissenschaftlichen Stabes meiner Expedition, hält ihn für eine neue Art. Am Abend beobachteten wir 2 Seeleoparden; der eine machte kurze, lässige Tauchversuche unter den Eisfeldern und hatte schöne, schlängelnde Bewegungen.

*20. Dez.* Das Eis hat sich abermals geschlossen, und wir haben das Feuer ausgehen lassen müssen! Die Pressungen haben sich wieder verstärkt. Eisberge waren vorige Nacht nur wenige sichtbar, aber heute erscheinen sie wieder. Meine größte Sorge sind augenblicklich die Kohlen - wir reißen entsetzliche Lücken in unsere Vorräte.

*21. Dez.* In der Nacht waren wir an zwei große Eisberge beängstigend nahe herangetrieben, und im Südosten schien offenes Wasser zu sein. Wir heizten deshalb an und entgingen der drohenden Gefahr. Aber jetzt sitzen wir wieder fest, und auf unserer Leeseite zeigen sich neue Eisberge. Wir dürfen daher das Feuer nicht ausgehen lassen.

Wilson versuchte, auf dem Eisfeld einige Pinguine zu fangen. Er legte sich der Länge nach auf den Boden und begann zu singen, worauf die Tiere eilig auf ihn zuwatschelten; aber sobald er aufhörte, machten sie sich wieder davon. Gesang übt auf sie die größte Anziehungskraft aus, Meares mit seiner vollen Stimme lockt sie am besten.

*22. Dez.* Alles ist unverändert, nur haben wir das Feuer wieder ausgehen lassen, obgleich sich Eisberge dem Schiff nähern. Wir dürfen keine Kohlen mehr vergeuden. Auch mit den Ponys geht es beständig bergab.

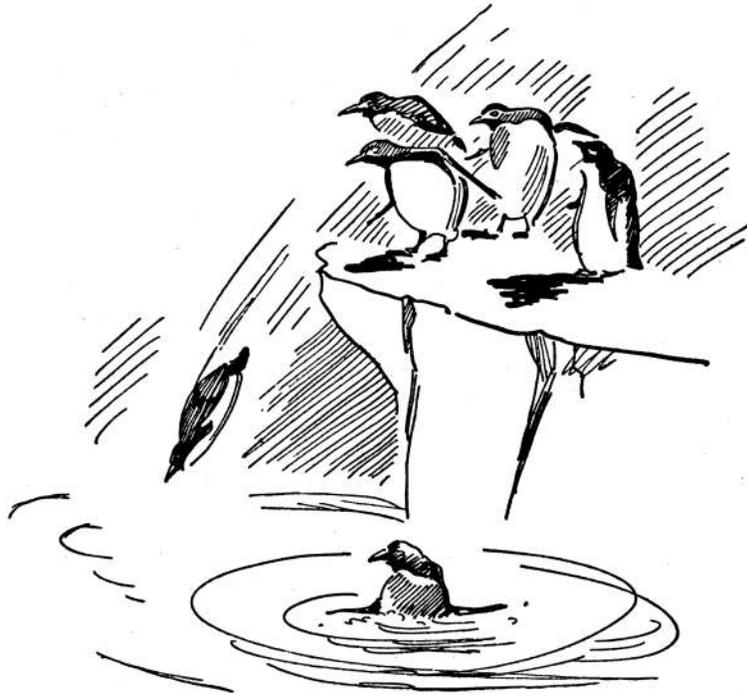
*23. Dez.* Gestern abend gegen 10 Uhr wurde der Wind gelinder, und das Schiff drehte sich um seinen Anker. Wir setzten die Segel auf dem Fockmast und drangen  $\frac{1}{2}$  Kilometer nordwärts vor, aber dann war es wieder aus. Der Wind trieb uns dicht an einen großen Eisberg heran, aber mit Hilfe aller Segel bewegte sich die »Terra Nova« mit dem Packeis langsam um ihn herum. Dann ließ das Pressen des Eises nach, und wir glitten dicht neben dem Berg in offenes Wasser hinaus. Ich befahl deshalb anzuheizen. Ob wir wohl zum Heiligen Abend aus dem Packeis heraus sind?

*24. Dez.* Um 4 Uhr hörten alle fahrbaren Rinnen auf, um 7 Uhr lagen wir vor dem mächtigsten Eisfeld, das wir bisher sahen, und es blieb nichts übrig, als das Feuer abermals ausgehen zu lassen.

*Sonntag, 25. Dez.,* Weihnachten. Wir sind regelrecht gefangen und können weder unter Segel noch unter Dampf einen Schritt vorwärts. Wieder heißt es Geduld und abermals Geduld! Doch sind wir hier wenigstens in ziemlicher Sicherheit. Das Eis ist so dünn, daß sein Pressen uns nichts anhaben kann, und Eisberge sind nur in weiter Ferne zu sehen.

Trotz unserer traurigen Lage ist die Offiziersmesse zur Weihnachtsfeier mit bunten Fahnen geschmückt, und heute morgen war allgemeiner Gottesdienst, wobei die Kirchenlieder kräftig über das Eis schallten. Unser Abendessen bestand aus Tomatensuppe, gedämpfter Pinguinbrust als Vorgericht, Rinderbraten, Plumpudding, kleinen Pasteten, Spargel, dazu Champagner, Portwein und Liköre, ein wahres Festmahl. 5 Stunden lang hat die Gesellschaft unter fröhlichen Gesängen bei Tafel gegessen. Die Mannschaft hatte ihr Festessen mit ungefähr den gleichen Speisen um Mittag, aber mit Bier und etwas Whisky, und schien ebenfalls sehr vergnügt.

Heute abend setzte sich eine Skuamöwe auf den Rand einer Eisscholle, auf der sich verschiedene Pinguine zur Nachtruhe vorbereiteten. Zwischen diesen begann eine lärmende Beratung, deren Gegenstand offenbar die Möwe war. Endlich faßten sie sich ein Herz und rückten in geschlossener Reihe auf sie los. Ein paar Schritte vor ihr drückte sich der vorderste Pinguin beiseite, und so sehr die andern auch nachdrängten, scheute sich immer wieder der an der Spitze, als erster an den Feind heranzugehen. Die Möwe saß auf einem Eisblock und tat sehr gleichgültig. Als schließlich die Pinguine sich immer näher herandrängelten, flatterte sie auf die andere Seite der Angreifer. Diese machten kehrt und wiederholten ihre frühere Taktik, bis die Skua schließlich endgültig fortflog. Die schüchternen Protestbewegungen der Pinguine verrieten deutlich Gemütszustände, die sich ohne weiteres in menschliche Empfindungen übersetzen ließen.



Auf der andern Seite des Schiffes zankten sich mehrere Pinguine um einen kleinen Eisblock, der noch dazu einen sehr unsicheren Sitzplatz bot. Es war ungemein unterhaltend, wie jeder Vogel sich aufs äußerste anstrengte, den Sitzplatz zu behaupten, der eine den andern fortstieß, der glückliche Sieger, sobald er den Gipfel erklommen, sofort wieder das Gleichgewicht verlor und der Kampf aufs neue begann.

*28. Dez.* Wir haben gestern und heute einige Kilometer gewonnen; wir müssen der Südgrenze des Packeises ganz nahe sein; ich habe deshalb befohlen, anzuheizen.

Heute morgen tauchten um das Schiff herum und unter ihm eine Anzahl Pinguine. Der Adeliepinguin ist gar zu drollig, ob er nun schläft, zankt oder spielt, ob er neugierig, erschrocken oder böse ist; Bewunderung aber erweckt er, wenn er in 3 bis 4 Meter Tiefe pfeilschnell umherschießt, sich wie ein Delphin in die Luft schnellt oder über die gekräuselte Fläche einer Wasserrinne hinschwimmt. Seine Geschwindigkeit wird vermutlich überschätzt, aber seine