



Robert Falcon Scott

# Letzte Fahrt

Kapitän Scotts Tagebuch  
Tragödie am Südpol

Herausgegeben von Ernst Bartsch

Mit 18 Abbildungen und einer Karte



EDITION ERDMANN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im  
Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es ist nicht gestattet, Abbildungen und Texte dieses Buches zu scannen, in PCs  
oder auf CDs zu speichern oder mit Computern zu verändern oder einzeln  
oder zusammen mit anderen Bildvorlagen zu manipulieren, es sei denn mit  
schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte vorbehalten

© 2011 by Edition Erdmann in der marixverlag GmbH, Wiesbaden  
Der Text wurde behutsam revidiert nach der Edition Erdmann Ausgabe  
Stuttgart 1997  
Lektorat: Dietmar Urmes, Bottrop  
Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH, nach der Gestaltung  
von Nele Schütz Design, München  
Titelbild: Lager beim „Drei-Grade-Depot“  
Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz  
Gesetzt in der Adobe Garamond  
Gesamtherstellung: CPI books GmbH, Ulm  
Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-824-6

[www.marixverlag.de/Edition\\_Erdmann](http://www.marixverlag.de/Edition_Erdmann)  
[www.marixverlag.de](http://www.marixverlag.de)

# Inhalt

Teilnehmer an Scotts Südpolarexpedition 1910–1912	
Offiziere . . . . .	7
Wissenschaftlicher Stab . . . . .	7
Mannschaft . . . . .	8
Scotts Tagebuch	
Unheilvolle Ausfahrt . . . . .	9
Im Packeis gefangen . . . . .	21
Auf der Suche nach einem Winterquartier . . . . .	32
Die Landung an Kap Evans . . . . .	41
Einzug ins Winterquartier . . . . .	52
Abschied von der »Terra Nova« . . . . .	57
Erster Vorstoß nach Süden: Das Ein-Tonnen-Depot . . . . .	63
Mit den Hunden in einer Eisspalte . . . . .	71
Eine furchtbare Nacht . . . . .	82
Einstweilen in Sicherheit . . . . .	88
Das Leben auf der Hüttenspitze . . . . .	93
Zurück über das Eis nach Kap Evans . . . . .	101
Zum Entsatz nach der Hüttenspitze . . . . .	107
Stille Winterarbeit . . . . .	112
Eine moderne Polarstation . . . . .	122
Universitas Antarctica . . . . .	127
Mittwinterfest . . . . .	133
Abenteuer bei Kap Evans . . . . .	141
Erfahrungen und Vorbereitungen . . . . .	153
Rückkehr der Sonne . . . . .	160
Fertige Reisepläne . . . . .	165
Ein Ausflug nach dem Ferrargletscher . . . . .	168
Unglückswochen . . . . .	174
Die ersten Automobile auf der Eisbarriere . . . . .	183
Aufbruch zum Südpol . . . . .	191
Motordefekte . . . . .	194

Hoffnungen und Befürchtungen . . . . .	197
Auflösung der Motorabteilung . . . . .	205
Zusammenbruch der Ponys . . . . .	209
Ein verhängnisvoller Aufenthalt . . . . .	217
Auf dem Beardmoregletscher . . . . .	223
Der Marsch über die Höhe . . . . .	236
Rückkehr der zweiten Abteilung . . . . .	243
Geradewegs zum Pol . . . . .	246
Am Ziel – Eine niederschmetternde Enttäuschung . .	256
Rückkehr vom Pol . . . . .	260
Glücklich zum Rande des Polplateaus . . . . .	268
Der Tod im Lager . . . . .	273
Die letzten Märsche . . . . .	282
Ein Heldenopfer . . . . .	289
Das Ende . . . . .	297
Abschiedsbriefe . . . . .	301
Botschaft an die Öffentlichkeit . . . . .	308
Nachwort . . . . .	311

# Teilnehmer an Scotts Südpolarexpedition 1910–1912

## Offiziere

Robert Falcon Scott *Kapitän, C. V. O., Royal Navy*  
Edward R. G. R. Evans *Kapitän (während der Expedition:  
Leutnant),*  
R. N. Victor L. A. Campbell *Leutnant, R. N.*  
Henry R. Bowers *Leutnant, R. I. M.*  
Lawrence E. G. Oates *Rittmeister, 6. Inniskilling-Dräger*  
G. Murray Levick *Arzt, R. N.*  
Edward L. Atkinson *Arzt, R. N., Parasitologe*

## Wissenschaftlicher Stab

Edward Adrian Wilson *B. A., M. B., Chef des Wissenschaftlichen  
Stabes, Zoologe*  
George C. Simpson *D. Sc., Meteorologe*  
T. Griffith Taylor *B. A., B. Sc., B. E., Geologe*  
Edward W. Nelson *Biologe*  
Frank Debenham *B. A., B. Sc., Geologe*  
Charles S. Wright *B. A., Physiker*  
Raymond E. Priestley *Geologe*  
Herbert G. Ponting *F. R. G. S., Fotograf*  
Cecil H. Meares *Führer der Hundeabteilung*  
Bernard C. Day *Ingenieur*  
Apsley Cherry-Garrard *B. A., Zoologe*  
Trygve Gran *Unterleutnant der Norweg. Flotte, B. A.*

## Mannschaft

W. Lashly *Oberheizer, R. N.*

W. W. Archer *Obersteward, früher R. N.*

Thomas Clissold *Koch, früher R. N.*

Edgar Evans

Robert Forde

Thomas Crean

Thomas S. Williamson

Patrick Keohane

George P. Abbott

Frank V. Browning *Deckoffiziere, R. N.*

Harry Dickason *Matrose, R. N.*

F. J. Hooper *Steward, früher R. N.*

Anton Omelchenko *Pferdebursche*

Dimitri Gerof *Hundetreiber*

# Scotts Tagebuch

## Unheilvolle Ausfahrt

Die »Terra Nova« hatte am 1. Juni 1910 mit meiner Expedition an Bord London verlassen, und ich folgte ihr am 16. Juli nach Neuseeland. Als das Schiff in Lyttelton, dem Hafen der Stadt Christchurch auf der Südinsel von Neuseeland, anlangte, zeigte es ein Leck und musste auf drei Wochen ins Dock.

Wir hatten unsere Abfahrt für Sonnabend, den 26. November, nachmittags 3 Uhr angekündigt, und drei Minuten vor dieser Zeit legte die »Terra Nova« vom Hafendamm ab. Eine große Volksmenge hatte sich am Ufer versammelt, und unzählige kleine Boote und zwei Schleppdampfer begleiteten unser Schiff hinaus, sodass unser Fotograf Ponting mit seinen kinematografischen Aufnahmen alle Hände voll zu tun hatte.

Ich fuhr mit hinaus, bis wir die »Cambrian«, das einzige anwesende englische Kriegsschiff, passiert hatten, kehrte dann auf dem Hafendampfer wieder zurück, da noch einige Geschäfte in Christchurch zu erledigen waren, und bestieg am Montag mit Dr. Wilson, dem Leiter des wissenschaftlichen Stabes meiner Expedition, den Schnellzug nach Port Chalmers, wo wir an Bord gehen wollten. Ein Telegramm hatte mir gemeldet, dass die »Terra Nova« Sonntagnacht dort eingelaufen sei.

*Dienstag, 29. November, nachmittags ½ 3,* verließen wir bei strahlendem Sonnenschein den Kai zur endgültigen Abfahrt nach Süden. Womöglich begleiteten uns noch mehr Fahrzeuge als in Lyttelton, und mit dem Reservekanonenboot der Freiwilligen Flotte folgten uns mehrere Schlepper weit hinaus.

*Donnerstag, 1. Dezember.* Das Schiff stampfte gestern sehr infolge südwestlicher Dünung. Über Nacht wurde der Wind



stärker, ich erwachte von der Bewegung; jetzt bläst er steif aus Nordwesten, und die See geht hoch. Unter diesen Umständen bietet das Schiff einen seltsam bunten, nicht gerade erfreulichen Anblick. Der Raum unter uns ist dank der Geschicklichkeit unseres Proviantmeisters Leutnant Bowers so dicht vollgepackt, wie es menschliche Geschicklichkeit nur ersinnen kann, und auf Deck ist's kaum anders. Der Raum unter der Großluke enthält alle Vorräte für unsere Landung und einen Teil der Hütten; über ihm auf dem Hauptdeck sind der Rest des Holzwerkes für die Hütten, die Schlitten, die Ausrüstung für die Landreise und alle Instrumente und Maschinen für die Männer der Wissenschaft wundervoll gedrängt verpackt. Das beengt zwar den Platz der Leute sehr, aber sie haben selbst gebeten, auf sie keine Rücksicht zu nehmen; sie würden sich schon behelfen.

Unter der Back sind Stände für fünfzehn meiner mandschurischen Ponys, das Äußerste, was der Raum fassen konnte. Sieben auf der einen Seite, acht auf der anderen, 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, und dazwischen Anton, den Wärter, mit der Bewegung des Schiffes einträchtig hin und her schwanken. Die wochenlange Fahrt wird eine schlimme Probe für die armen Tiere sein und sie sehr herunterbringen. Der übrige Raum der Back ist mit 5000 Kilo Futter dicht vollgepackt, und dazwischen haust der immer achtsame Anton, der russische 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. Ein tapferer kleiner Kerl!

Die vier übrigen Ponys stehen außerhalb der Back auf der Lee-seite der Vorluke in einem starken hölzernen Bau. Unter ihrem wasserdichten Segeltuchdach haben sie es jedenfalls besser als ihre fünfzehn Kameraden.

Unmittelbar hinter dem Schott der Back ist die kleine Achterluke, bei schlechtem Wetter der einzige Zugang zur Mannschaftsmesse. Dann kommt der Fockmast, und zwischen ihm und der Vorluke die Kombüse und der Kran. Hinter der Vorluke ist das Eishaus, das drei Tonnen Eis, 162 geschlachtete Hammel und drei Rinder nebst einigen Büchsen Kalbsmilch und Nieren enthält. Die geschlachteten Tiere sind lagenweise, mit Holzlatten zwischen den einzelnen Lagen, verstaut – ein Triumph guter Verpackung, und ich denke, dass uns den Winter hindurch frisches Hammelfleisch verbürgt ist.

Unmittelbar hinter dem Eishaus und zu beiden Seiten der Großluke stehen zwei ungeheure Packkisten, die sich mehrere Zentimeter hoch über dem Deck erheben und schrecklich viel Platz wegnehmen, jede mehr als 9 Kubikmeter; sie enthalten zwei Motorschlitten. Der dritte ruht quer über der Hinterdecköffnung, da, wo bisher die Achterwinde war. Die Kisten sind mit kräftigem Segeltuch überdeckt und mit schweren Ketten und Tauen festgemacht, damit sie unter allen Umständen sicher sind. Das Petroleum zu diesen Schlitten enthalten Blechkannen und -fässer, die in starke Holzkisten verpackt sind, im Ganzen 2½ Tonnen Öl, das den Raum unmittelbar vor dem Hinterdeck und den Motorschlitten gegenüber arg beeinträchtigt. Der Rest der Behälter mit Petroleum, Paraffinöl und Alkohol steht zwischen der Großluke und dem Fockmast und längs der beiden Kühlgänge.

Um diese Packkisten herum, von der Kombüse nach vorn bis an das Steuerbord achteraus, steht das Deck voll aufgestapelter Kohlsäcke, die aber bald verschwinden werden, denn die »Terra Nova« frisst entsetzlich viel Kohlen: wie mir schon gestern gemeldet wurde, acht Tonnen am Tag!

Die Wasserbehälter sind mit Pressheu gefüllt, bis auf einen, der 12 Tonnen Süßwasser enthält; genug hoffentlich, bis wir das Eis erreichen. Ich hatte ursprünglich nur 30 Tonnen gepresstes Haferstroh bestellt, aber Oates überzeugte mich, dass dies zu wenig sei, und unser Ponyfutter macht daher jetzt im Ganzen gegen 50

Tonnen aus. Das Extrafutter besteht aus 5 Tonnen Heu, 5 bis 6 Tonnen Ölkuchen, 4 bis 5 Tonnen Kleie und etwas Haferschrot. Korn nehmen wir nicht mit.

Die anscheinende Verwirrung auf Deck vervollständigen unsere dreiunddreißig Hunde; sie sind, zwei ausgenommen, sibirischen Ursprungs; Meares hat sie ausgesucht und mithilfe des Hundeführers Dimitri Gerof quer durch Sibirien nach Wladiwostok getrieben, von wo er sie per Dampfer nach Sydney und von da nach Lyttelton brachte. Sie sind, was bei der Wildheit der Tiere unbedingt nötig ist, zwischen den Motorschlitten an den Pfosten und Riegeln des Eishauses und der Großluke angekettet und haben allen Schutz, der sich auf Deck bieten lässt, aber ihre Lage ist nicht beneidenswert. Die Wellen brechen sich unaufhörlich an der Wetterseite des Schiffes und das Spritzwasser regnet auf alles, was sich auf das Mitteldeck wagt, in dichten Wolken herunter. Die Schwänze diesem Regen zugekehrt, sitzen die Hunde trübselig umher, ihre Decken tiefen und ab und zu lässt eins der Tiere ein wehmütiges Winseln hören. Ihre Nahrung, ungefähr 5 Tonnen Hundekuchen, haben wir in die Lücken zwischen dem Gepäck eingekieilt; Meares ist nicht dafür, die Hunde mit Seehundfleisch zu füttern, während ich das, im Winter wenigstens, für besser halte.

Wie wir es fertigbringen, an unserem Kajütentisch für vierundzwanzig Offiziere Platz zu finden, ist mir noch unerklärlich. Meist sind zwar einer oder zwei auf Wache, was die Sache erleichtert, aber es ist trotzdem ein heillooses Gedränge.

Die »Terra Nova« ist mit Matrosen so gut besetzt, dass jede Wache ihrer neun zählt, und Meares und Oates haben ihre Gehilfen zur Beaufsichtigung der Hunde und der Ponys. Die Seekrankheit zeigt sich am stärksten bei dem Geologen Priestley, aber auch unser Fotograf Ponting will vom Essen nichts sehen, sondern bleibt bei seiner Arbeit; gestern sah ich ihn beim Entwickeln seiner Platten, die Schüssel zum Entwickeln in der rechten Hand – ein anderes Gefäß in der linken.

Heute haben wir 350 Kilometer zurückgelegt, ein guter Anfang.

*Freitag, 2. Dezember.* Ein großer Unglückstag! Um 4 Uhr nachts fröschte der Wind mit großer Heftigkeit auf, und wir waren bald nur noch unter Mars-, Klüver- und Stagesegel. Die See ging plötzlich hoch, das Schiff stampfte schwer und nahm über die Reling viel Wasser ein. Petroleumbehälter und Futterkisten begannen sich auf dem oberen Deck zu lösen, die Kohlsäcke wurden von den Sturzseen hochgehoben, gegen die angeseilten Kisten geworfen und drohten sie zu zertrümmern. Alle Säcke mussten woanders verstaut werden, was eine ungeheure Arbeit machte. Von Stunde zu Stunde wurden Seegang und Wind stärker und das Schiff stampfte immer wütender; wir minderten die Segel bis auf das große Marssegel und das Stagesegel, stoppten die Maschinen und drehten bei, aber nichts half. Oates und unser Arzt Atkinson hatten die ganze Nacht zu tun, die Ponys auf den Beinen zu halten oder wieder aufzurichten.

Das Schlimmste aber sollte noch kommen: die Meldung aus dem Maschinenraum, dass die Pumpen verstopft seien und das Wasser schon über den Feuerungsrost steige! Von diesem Augenblick an war der Maschinenraum der Mittelpunkt der allgemeinen Aufregung. Lashly stand bis an den Hals in strömendem Wasser und arbeitete unverdrossen und heiter, um die Ansauger der Pumpen zu reinigen. Aber das Wasser stieg immer höher, und wenn auch hin und wieder die Pumpen ansogen, in fünf Minuten waren sie wieder verstopft. Höher und höher kroch das Wasser, zuletzt kam es mit dem Kessel in Berührung, wurde wärmer und wärmer und dann so heiß, dass keiner mehr an den Ansaugern arbeiten konnte und nichts übrig blieb, als das Feuer ausgehen zu lassen.

Die See ging höher als je; wie viel Wasser wir einnahmen, war gar nicht festzustellen, ein grüner Strom rollte über Reling und Achterdeck und ein großes Stück des Geländers wurde von den Sturzwellen fortgerissen. Die Petroleumfässer trieben auf dem Deck umher und einige wurden über Bord geschwemmt. Die Sodpumpe, die von der Hauptmaschine unabhängig ist, half uns auch nicht, denn vorn, wo sie stand, fegten immer die schwersten