

MUSEO MARITIMO DE USHUAIA SAAL DER SCHIFFSMODELLE

FEURLAND, SEINE GESCHICHTE UND SEINE SCHIFFE

Die Schiffsmodelle, die für diese Ausstellung ausgewählt wurden, sind chronologisch angeordnet, um die Entwicklung des Schiffbaus der letzten 5 Jahrhunderte optimal zu dokumentieren. Zur besseren Übersicht sind alle Modelle im gleichen Massstab (1:100) und alle von dem selben Modellbauer hergestellt worden. Der menschliche Massstab wird mit einem Mann von 1,80m Grösse als Figur dargestellt. Die Zusatzteile wurden kunstvoll (bis hin zu den Ketten) und in dem entsprechenden Massstab angefertigt.

Die Geschichte von Feuerland war immer mit dem Meer verbunden. Im Jahr 1948 begannen die ersten Linienflüge. Bis zu dieser Zeit war die einzige Verbindung zum Kontinent die über den Seeweg.

SAAL I ALMIRANTE BROWN

Nº2) DIE CARRACA "TRINIDAD" VON FERNANDO DE MAGELLAN.

1520 segelte er die Meerenge, die seinen Namen trägt und er war der erste Europäer, der das Land sichtete, welches er „Tierra de los Fuegos“ (Land der Feuer) nannte, obwohl bereits einige Jahre zuvor dessen Existenz vermutet wurde. Der Globus von Johann Schöner (1515) und die Karte von Lopo Homen (1519) zeigten bereits eine mögliche Verbindung der zwei Ozeane an.

Die Carraca ist ein Schiff portugiesischen Ursprungs, welches aus der Karavelle entwickelt wurde. Zu den wichtigsten hervorzuhebenden Charakteristika zählt sein grösserer Frachtraum, mit der Möglichkeit, mehr Männer zu transportieren, sowie zwei Neuheiten in der Konstruktion: Vorschiff und Achterschiff. Beide wurden genutzt für Gefechtstürme bei Kämpfen.

Sie fuhren mit voller Takelage (quadratische Segel).

Während der folgenden 100 Jahre passierten einige Segler die Meerenge; alle mussten starke Stürme sowie Kämpfe mit den Eingeborenen ertragen. Diejenigen, denen die Weltumsegelung gelang waren der berühmte „Pirat“ Francis Drake (Engländer, 1576), Thomas Cavendish (Engländer, 1586) Oliver van Noort (Holländer, 1598) und Joris Spilbergen (Holländer, 1614), der bereits seine fünfte Reise durch die Meerenge machte. Spanien schickte daraufhin Sarmiento de Gamboa (1584), damit er von der Meerenge Besitz ergreife und dort zwei Städte gründen sollte. Nur noch eine blieb in Erinnerung als „Puerto Hambre“ (Hunger-Hafen), da die meisten der Ansiedler starben. Spanien erhält einen harten Schlag im Jahr 1588, als die englische Flotte die berühmte „Armada Invencible“ (Unbesiegbare Kriegsflotte) besiegte.

Nº 3) URCA ENDRACHT

Die Passage durch die Estrecho de Magallanes (Magellan-Strasse) durfte ausschliesslich von den Schiffen der East India Company durchfahren werden. Somit mussten andere Kaufleute sich einen neuen Verbindungsweg suchen. Diesen fanden Corelis Willem van Schouten und Jacob Le Maire an Bord der Urca „Eendracht“ im Jahr 1616. Sie waren die Ersten, die um Feuerland herumfuhren und dabei „Mauritius Land“ (Mitre-Halbinsel), „Staten Landt“ (Staaten-Insel) und das berühmte „Hoorn Cap“ (Kaa Horn) beschrieben, welches sie in Ehren nach dem Hafen, von dem aus ihre Reise begonnen hatte, benannten. Sie wurden ins Gefängnis gesteckt, weil man zu dieser Zeit glaubte, sie würden lügen. Die Urca ist ein Schiff holländischem Ursprungs. Sein Hauptmerkmal ist die Konstruktionsform des Rumpfes. Beachten Sie runden Bug und Heck mit klinker-ähnlichem Plankenwerk. Es zeigt sich der Einfluss der Schifffahrtstradition der Nordsee (Wikinger) im Gegensatz zu der Carraca, welche die mediterranen Schifffahrtstradition entspricht.

Nº 4) KARAVELLE NUESTRA SEÑORA DEL BUEN SUCESO

Die Nodal-Brüder wurden 1618 mit zwei gleichen Karavellen die Ersten, die Feuerland umsegelten. Dies war ein weiterer Versuch Spaniens, seine Übersee-Herrschaft zu behaupten und zu überprüfen, ob das was Le Maire erzählt hatte, stimmte. Die Karavellen waren wegen ihrer grossen Manövrierfähigkeit die bevorzugten Schiffe für Entdeckungsfahrten. Ihre Lateiner-Segel erlaubten es, gegen den Wind zu segeln, statt aufzukreuzen. Dieser Schiffstyp stammt aus Portugal, und geht zurück auf die Schiffe, die an der atlantischen Küste von den Fischern bis 1450 genutzt wurden.

Nº 5) SCHONER NUESTRA REAL CAPITANA SAN JOSE Y LAS ANIMAS ALIAS DEL BUEN SUCESO

Dieser kleine Schoner hat die Ehre, das erste Schiff gewesen zu sein, welches auf Feuerland gebaut wurde. An irgendeinem Platz auf der Halbinsel Mitre erlitt 1765 der spanische Schoner „Purísima Concepción“ Schiffbruch. Aus seinen Überresten erbauten die Schiffbrüchigen dann dieses Schiff, welches sie bis nach Buenos Aires brachte. Es gingen 193 Schiffbrüchige an Bord und reisten so beengt, dass, nach ihren Erzählungen, 4 von ihnen erstickten.

SAAL II MIRÓN GONIK

Nº 6) KORVETTE "DESCUBIERTA", KORVETTE ATREVIDA

Die Korvette „Descubierta“, befehligt von dem Italiener Alejandro Malaspina, zusammen mit ihrem baugleichen Schwesterschiff „Atrevida“ waren die Schiffe, welche der wichtigsten wissenschaftlichen Expedition dienten, die Spanien in seinen Kolonien organisierte. Aufgabe war es, nautische Karten zu erstellen und sich mit der politischen Situation in jeder Region vertraut zu machen, sowie wissenschaftliche Daten zu sammeln. Es waren zwei

ausserordentliche Schiffe, erbaut nach neuesten Erkenntnissen der Epoche, um den Auftrag erfolgreich auszuführen.

Während auf Feuerland ein Leben wie zur Steinzeit geführt wurde, fand 1775 in Nordamerika die Revolution zur Unabhängigkeit statt. Im Jahr 1776 wurde das Vizekönigreich des Rio de la Plata errichtet und 1789 fand die Französische Revolution statt.

N° 7) BRIGG ESPORA - KUTTER LUISITO

Der argentinische Navigator Luis Piedra Buena erlitt 1873 mit der Brigg "Espora" Schiffbruch auf der Staaten-Insel. Die Überreste dienten zum Bau des Kutters "Luisito", mit dem er seine Reise in südliche Gewässer zur Markierung argentinischer Hoheitsrechte fortsetzen konnte. Seine Aktivitäten als Kaufmann und Seelöwen-Jäger, ein Beruf, den er von dem Nordamerikaner Smiley gelernt hatte, machten ihn zum Eigentümer der Staaten-Insel. Er machte Geschäfte in Punta Arenas (später in San Gregorio) und hatte eine Niederlassung in der Provinz Santa Cruz. Im Jahr 1884, nur wenige Monate vor seiner geplanten Abreise nach Feuerland mit der Südatlantik-Forschungsddivision, geleitet von Augusto Lasserre, starb er in Buenos Aires als Kommandant der Argentinischen Marine.

N° 19) KORVETTE CAÑONERA PARANA (KANONENBOOT PARANA)

Das Flaggschiff der Division Expedicionaria al Atlántico Sur (Sudatlantik-Forschungsddivision) im Jahr 1884. Als die von Augusto Lasserre kommandierte Flotte die Bucht von Ushuaia ansteuerte, trafen sie auf eine anglikanische Mission, geleitet von Thomas Bridges. Die von Bridges durchgeführte Volkszählung der Yamana hatte die Zahl von 1000 Personen (Männer, Frauen, Kinder) ergeben.

Am 12. Oktober 1884 fand die offizielle Gründung von Ushuaia statt, und die Argentinische Flagge ersetzte die der Mission (weisses Kreuz auf rotem Grund).

Auf der Staaten-Insel wurden eine Unterpräfektur, ein Leuchtturm (Leuchtturm am Ende der Welt, von Jules Verne) eine militärische Garnison und das erste Gefängnis errichtet.

N° 20) SCHONER SOKOLO

Einige Schiffe wurden berühmt, wie die Sokolo von Pascualín Rispoli, auch bekannt als "Der letzte Pirat des Beagle-Kanals". Die Versuchung mit Seelöwen-Fell und Schnapps zu handeln und heimliche Jagden an den Ufern zu organisieren, ist gross. Aber was ihn am berühmtesten machte, war seine Teilnahme an Fluchten aus dem Gefängnis, wie der des berühmten Anarchisten Radowitzky. Das Schiff wurde an einer auffälligen Pier der Estancia Yendegaia (Chile) der Familie Serka zurückgelassen, wenige Meter von der Grenze entfernt.

N° 24) SCHONER MARÍA AUXILIADORA

Obwohl die Anglikaner im Beagle-Kanal und auf den Falkland-Inseln waren, siedelten sich die **Salesianer** 1893 mit einigen Pionieren in der Zone des Rio Grande und um Punta Arenas an. Auch sie benötigen Schiffe, um mit Punta Arenas verbunden zu sein und Baumaterialien sowie Nahrungsmittel zu erhalten, bis die Estancia in Produktion gehen konnte. Der Schoner **María Auxiliadora**, 1892 von der kirchlichen Vereinigung gekauft, machte sie unabhängig davon, Schiffe in Chile zu mieten. Nachdem er 1898 gesunken war, kauften die Missionare den Dampfer **Torino**, den sie einige Jahre später auch verloren.

N° 21) KLIPPERDUCHESS OF ALBA

Er sank im Juli 1893 vor der Halbinsel Mitre (Atlantikküste Feuerlands). Es handelt sich um einen von vielen Schiffbrüchen in der Region. In dieser Gegend sind Unwetter und Windstille sehr häufig. Die Strömung ist konstant und erreicht an einigen Orten 8 Knoten.

Mit ihr sowie durch die schlechte Sicht liefen sie auf die Küste auf und erlitten Schiffbruch. Die

Duchess of Alba wurde aus Eisen erbaut, sowohl der Rumpf als auch die Takelage. Viele ähnliche Schiffe fahren heute noch um Feuerland.

N°1) A.R.A 1° de MAYO

Die 1° de Mayo war ein sehr spezielles Schiff für Feuerland. Als Transportmittel der argentinischen Kriegsflotte brachte es 1896 die ersten Gefangenen. Während vieler Jahre war sie die Verbindung nach Buenos Aires. Mit ihr kam die Post, die Zeitungen, die Lebensmittel. Sie nahm Entlassene mit und brachte neue Sträflinge. Auch sie ist in der Antarktis gewesen. Das Modell zeigt sie aufgetakelt, um 1943 die stürmische Drake Passage zu durchkreuzen. Sie fuhr mit ihrem einzigen Motor und der Hilfe der Segel. Wenige Zeit später strandete das Schiff vor der Küste von Buenos Aires.

SAAL III VITO DUMAS

N°8) BARK BEAGLE

Übernahm eine führende Rolle in zwei englischen Expeditionen, bei denen zum ersten Mal ausführlich die Region erforscht wurde. Ihre Kapitäne waren William Parker King (1829) und Robert Fitz Roy (1831). Unter den zwei wichtigsten Entdeckungen war der Beagle-Kanal. Der Naturforscher Charles Darwin machte es sich unter anderem - leider - zur Aufgabe, die primitiven Einwohner der Umgebung zu beschreiben. Auch fand der erste Versuch statt, einen Missionar in der Region abzusetzen (Rev. Richard Mathews in Wulaia), aber wegen der Gefährlichkeit der kriegerischen Indios musste er gerettet werden und fuhr somit mit der Expedition weiter. Während die Segler weiterhin Entdeckungsfahrten unternahmen, überquerte 1819 das erste Dampfschiff den Atlantik, und 1840 befuhren die Dampfschiffe Chile und Perú die Magellanstrasse. Das war die Geburtsstunde einer neuen Ära der Kommunikation und der Entwicklung der Region. Die chilenische

Regierung reagierte 1843 darauf, nahm Besitz von der Magellanstrasse und baute die Festung Bulnes nahe dem ehemaligen Puerto Hambre. Vier Jahre später wurde die Anlage an ihre jetzige Stelle in Punta Arenas versetzt.

Im Jahr 1840 wurde das erste Telegramm von Samuel Morse gesendet. Und es wurden die ersten Experimente zur Nutzung von Eisen für die Konstruktion von Schiffsrümpfen durchgeführt.

N°9) DIE DREI SEGELSCHIFFE ALLEN GARDINER

Diese Schiffe wurden von den anglikanischen englischen Missionaren für ihre Zwecke auf den Falkland-Inseln und auf Feuerland genutzt (South American Missionary Society). Sie tragen den Namen des Missionars, der die Arbeit auf Feuerland begonnen hatte und der zusammen mit seinen Kameraden in Puerto Espanol ermordet wurde.

Die Allen Gardiner I wurde 1854 gekauft. Diese Schoner mit Vormarssegel wurden häufig in der Küstenschiffahrt in der Nordsee eingesetzt.

Die Allen Gardiner II war eine klassische Fischer-Ketsch der Nordsee und ersetzte 1874 das erste Schiff. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde ein kleineres Schiff gewählt.

Die Allen Gardiner III (1885) war ein Schoner mit Dampfmotor. Damit erfüllte man eine Anforderung von Thomas Bridges, der ein Schiff mit Motorantrieb für notwendig hielt, um auch in die Kanäle zu gelangen und an den entlegenen Orten die evangelische Arbeit zu leisten. Bischof Sterling war 1869 der erste Europäer, der in der Mission, die in der Bucht von Ushuaia errichtet wurde, unter den Yamana-Ureinwohnern lebte. Nach ihm kamen die Familien Bridges (1871) und Lawrence (1873).

N°10) ROMANCHE

Gehörte zur französischen Expedition zum Kap Hoorn im Jahr 1882. Befehligt von Luis Fernando Martial, spielte das Schiff eine wichtige Rolle in der Region. Obwohl das Schiff vor Ort war um

die vorbeiziehende Venus zu studieren und andere wissenschaftliche Arbeiten auszuführen, leistete es einen grossen Beitrag für die Anthropologie. Diese für die Zeit so typische Bark gibt uns einen Eindruck der grossen Frachtensegler, die das Kap Hoorn umschifften. Ausser der Strecke an die Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika, sei es von Europa oder von der Ostküste her, segelten sie nach Australien oder nach Nord-Chile auf der Suche nach Niträt.

N°16 y 17) KUTTER GARIBALDI, SCHONER NEGRA KUTTER TOMASITO, SCHONER BLANCA

Die Abhängigkeit von Schiffen war unumschränkt. Die einzige Möglichkeit die ein Geschäft hatte, um zu wachsen, war ein Segelschiff zu haben. Daher musste man ausser einem guten Geschäftsmann oder Viehzüchter auch ein guter Seemann sein. Die Familie Beban hatte verschiedene Schiffe. Es waren der Kutter Garibaldi (1896), der Schoner Negra (1911), mit dem sie sogar zwei Reisen nach Brasilien unternahmen, die Tomasito (1913) und der Schoner Blanca (1916). Je nach Geschäftsentwicklung wurden die Schiffe gekauft und wieder verkauft. Man nutzte sie für Verbindungen zwischen Ushuaia und Punta Arenas und mit den verschiedenen Estancias im Beagle-Kanal und der Navarino-Insel. Auf diesen Kuttern wurden Medikamente transportiert sowie Vieh, Passagiere, Arbeiter und Goldsucher. Oder man fuhr zum Fischen und jagte Seelöwen. Diese Kutter waren der Ursprung der regionalen Entwicklung.

N° 18) BRIGG PHANTOM

Währenddessen zog sich Thomas Bridges 1887 aus der Mission zurück und richtete sich in Harberton ein, wo die erste Estancia Feuerlands gegründet wurde. Da der einzige Kommunikationsweg das Meer war, kauft er sich die Brigg Phantom. Die Idee dahinter war, sein Geschäft unabhängig von hohen Mietkosten zu machen und Holz zum Kontinent zu

transportieren, von dort das Notwendige zurück zu bringen für sein Geschäft, wie Kohle, Lebensmittel usw. Es handelte sich um ein Frachtschiff mit grossem Laderaum und einem für Lasten tauglichen Deck - ein typischer Frachter der Nordsee.

LELA

Die Familie Bridges liess dieses Schiff 1929 in Cowes (England) bauen.

Sowohl die Aussenform wie auch die Takelage und die Tatsache, dass es zwei Innenmotoren besass, zeigen, dass es sich um ein Modell handelte, welches eine exklusive Auftragsbestellung war. Dieses Schiff navigierte jahrelang durch die Kanäle, mit Gegenwind, Steinen und bei geringem Tiefgang.

Es wurde lange Zeit für den Transport von Schafen zur Gable Insel benutzt. Derzeit befindet es sich auf der Estancia Harberton.

SAAL IV ALMIRANTE IRIZAR

Desdemona: liegt am Kap San Pablo, an der Atlantikküste Feuerlands (1985).

Governoren: bei der Insel Entreprise (Gerlach-Straße) in der argentinischen Antarktis gestrandetes und in Feuer aufgegangenes Fabrikschiff (1915).

Monte Sarmiento: liegt gegenüber der Estancia Remolino im Beagle-Kanal (1912).

Logos: liegt an einem Eiland bei der Insel Snipe im Beagle-Kanal (1988).

Monte Cervantes: auf Felsen in der Nähe des Leuchtturms Les Éclaireurs im Beagle-Kanal aufgelaufen (1930).

Schlepper St. Christopher: liegt gestrandet (1954) vor der Stadt Ushuaia und hat sich in eines ihrer Wahrzeichen verwandelt.

GEFÄNGNIS VON USHUAIA UND MILITÄR-ZUCHTHAUS

Im Januar 1896 erreichten die ersten 14 Sträflinge an Bord des Marineschiffes „1° de Mayo“ Ushuaia. Mit diesen entstand das Gefängnis für rückfällige Straftäter, welches zuerst provisorisch aus Holz- und Blechhütten errichtet wurde.

Die Idee war, mit Sträflingen zu kolonialisieren. Daher wurden zur gleichen Zeit 11 Männer und 9 Frauen dort hinverlegt. Alle waren ehemalige Sträflinge, die erneut straffällig geworden waren und freiwillig nach Ushuaia gingen



MILITÄR – ZUCHTHAUS

Das Militär-Zuchthaus wurde ursprünglich auf der nahegelegenen Staaten-Insel (Isla de los Estados) betrieben, zuerst in San Juan de Salvamento und später in Puerto Cook. Im Dezember 1902 wurde es aus humanitären Gründen nach Ushuaia verlegt. Als geeigneter Standort wurde Puerto Golondrina im Westen der Stadt ausgewählt.

Dort wurde das Zuchthaus erbaut, ebenfalls aus Blechhütten und Holzschuppen, die von der Staaten-Insel nach Ushuaia versetzt wurden. Es gab die Idee, eine Strafkolonie an diesem Platz zu errichten, aber das Vorhaben wurde nie umgesetzt.

1911 unterschrieb der Präsident der Nation ein Dekret, mit welchem das Militär-Zuchthaus mit dem Gefängnis von Ushuaia zusammengelegt wurde.

ERRICHTUNG DER GEBÄUDE

Im Jahre 1902 begann der Bau des „Presidio Nacional“ (Nationales Gefängnis). Der ausgewählte Ort war derselbe, auf dem die provisorischen Gebäude standen: im Osten der Kleinstadt Ushuaia, welche aus kaum mehr als 40 Häusern bestand. Bis 1920 dauerten die Arbeiten für dieses Gefängnis an, welches durch die Sträflinge selbst errichtet wurde.

Die einfache Idee war, eine Strafkolonie für 580 Häftlinge in Lapataia zu erbauen. Dafür wurden 2.500 Hektar Land an der Grenze zu Chile reserviert. 1920 zählte das Gefängnis 5 Pavillons mit je 76 Zellen mit Fenstern und Blick nach draussen. Die 380 Zellen waren ursprünglich als Einzelzellen gedacht, aber das Gefängnis erreichte zeitweilig eine Belegung von mehr als 600 Sträflingen.

Zwischen dem Pavillon 1 - dem heutigen historischen Pavillon - und dem Pavillon 2 wurde die Küche errichtet, zwischen den Pavillons 1 und 5 die Bäckerei. Das Verwaltungsgebäude wurde am Ufer der Bucht errichtet. Die Werkstätten wurden in separaten Gebäuden untergebracht. 1943 wurde ein modernes Krankenhaus eingeweiht. Dieses wurde später das Hospital der Marinebasis und war für lange Zeit das einzige Krankenhaus der Gegend.

Die Haupthalle, der „Mehrzweck-Rundbau“ wurde als Konferenzsaal, Kino und Auditorium sowie für jegliche Art von Veranstaltungen genutzt.



ARBEIT UND DISZIPLIN



Über die Jahre hinweg wurden Schwerverbrecher in diesem Gefängnis untergebracht, viele von ihnen zu langen Haftstrafen oder lebenslang verurteilt.

Das System, welches angewandt wurde, war auf Arbeit-gegen-Entlohnung, es gab Schulausbildung auf Grundschulniveau und es herrschte eine strenge Disziplin. Das Gefängnis betrieb 30 verschiedene Arbeitsbereiche, von denen einige ausserhalb des Geländes lagen.

Mit den Werkstätten wurden die Bedürfnisse des Gefängnisses befriedigt und sie dienten ausserdem der ganzen Stadt Ushuaia. Dazu gehörten die erste Druckerei, eine Telefonzentrale, ein erstes Elektrizitätswerk, die Feuerwehr usw.

Ausserhalb des Gefängnisses wurden die Häftlinge für Arbeiten wie den Bau von Strassen, Brücken und Gebäuden, sowie die Abholzung der Wälder eingesetzt. Auf diese Weise entstand mit Hilfe der Sträflinge auch 1910 die südlichste Bahnstrecke der Welt. Diese hatte eine Länge von 25km und lief seitlich entlang der Strasse Maipú, durch das Lager Monte Susana, und teilte sich in zwei verschiedene Richtungen dorthin, wo sich heute der Nationalpark befindet. Zu dem Gefängnis gehörten auch verschiedene Schiffe, von denen das Bekannteste die „Godoy“ war. 1947, als eine Marineregierung auf nationalem Territorium regierte, ordnete die Präsidentschaft der Nation die Schliessung des Gefängnisses an. Sämtliche Installationen wurden an das Marine-Ministerium übertragen und dort wurde 1950 der Stützpunkt errichtet.

ANTARCTIC MUSEUM

JOSÉ MARÍA SOBRAL

Argentinien auf der Antarktis

Der antarktische Flügel José María Sobral bietet einige Einstellungen der Argentinier auf dem antarktischen Land an.

Es gibt mehrere Beweise, um zu belegen, dass ein argentinischer Seemann aus dem Rio de la Plata als erster Mann auf den antarktischen Ländern des amerikanischen Quadrates angekommen ist. So bestätigen es registrierte Bücher des Hafens von Buenos Aires vom Anfang des 19. Jahrhunderts, in denen die Reisen auf die Inseln nahe des Südpols, oder Patagonidas, aufgezeichnet wurden. Einige Monate später kamen die Schiffe zurück. Ihre Laderäume waren voll gefüllt mit Leder der "Zwei-Haare-Seehunde". Diese Art war an der Südküste von Amerika schon ausgestorben. Es wurde die "Foqueros" Zeit genannt.

Erst Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Bedeutung der Antarktis durch den Internationalen Geographischen Kongress vom Ende des vorigen Jahrhunderts verstärkt. Demnach hat Argentinien zur sogenannten grössten internationalen antarktischen Forschungsreise sachlich beigetragen, an der auch Belgien, Schweden, Frankreich, Deutschland, Schottland und England teilgenommen haben. Zur wissenschaftlichen Unterstützung wurde eine magnetische Wetterwarte auf einer Insel in der Nähe der "Estados Inseln" für die gleichzeitige Beobachtung mit den anderen Forschungsgruppe aufgebaut.

Zur selben Zeit gab es verschiedene bezeichnende Tatsachen:

die Teilnahme des Leutnants José María Sobral an der Forschungsreise von Dr. Otto Nordenskjöld, der Loskauf dieser Forschungsreise von unserer Korvette Uruguay, der Einkauf der Sternwarte auf der Insel

"Orcadas del Sur"- einzige wissenschaftliche Sternwarte, die seit 1904 dauernd im antarktischen Kontinent funktioniert-, die Hilfe von Dr. Jean-Baptiste Charcot an der französischen Forschungsreise und die Einrichtung der argentinischen Gesellschaftsfischerei auf der "San Pablo" oder "Georgias del Sur" Insel.

Ausserdem errichtete Buenos Aires den Hafen für alle Forschungsreisen. Er wurde nach dem Studium der Geheimnisse des antarktischen Kontinents angesteuert, bevor die Forscher abgereist sind.

Im 20. Jahrhundert verstärkte sich die Wirkung. Durch verschiedene Episoden, die sich auf die Besetzung der "Orcadas del Sur" Insel belaufen haben und nachher mit einem grossen wissenschaftlichen und nachschubwesendem Aufgebot auf das Gebiet, das sich mit dem Beginn der Gültigkeit des antarktischen Vertrages vermehrt hat. Durch diesen Vertrag wird der Kontinent nunmehr nur noch als Forschungsplatz genutzt.

Heute ist die Antarktis ein Land von allen und von niemandem.

Viele Länder tranken Kenntnisse vom sechsten Kontinent, der sich in ein großes Naturschutzgebiet für die Zukunft der Menschheit umgewandelt hat.

In diesen Hallen stellen wir einige geschichtliche und gegenwärtige Ausdrücke Stücke des antarktischen Kontinents aus.

Dr. Ricardo Capdevila
Ex Direktor des Antarktischen Museums