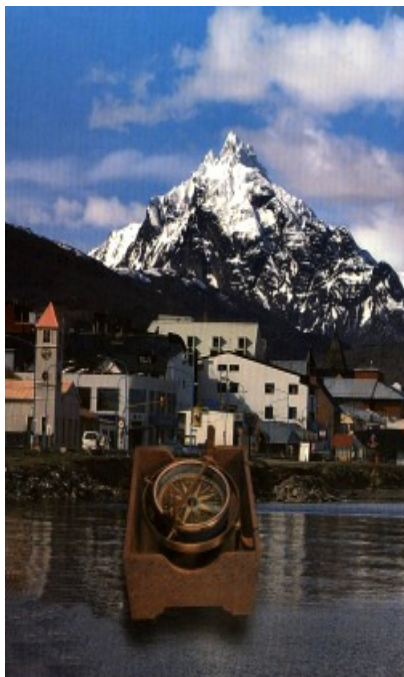


"Monte Cervantes" – die "Titanic" Argentinien.

Aus: Tagebuch: Feuerland

Von Monika Schillat



Die spektakulären Tauchgänge eines deutschen Forschungsteams im Beaglekanal haben das Schiffunglück der "Monte Cervantes" vor ein paar Jahren noch einmal ins Rampenlicht treten lassen. Matthias Kopfmüller und seine Crew suchten gemeinsam mit dem ortsansässigen Taucher Hector Monsalve nach Überresten des legendären Luxusliners. In Deutschland längst kein Thema mehr, sorgte in Argentinien die "Monte Cervantes" nach ihrem Untergang noch sehr lange für Gesprächsstoff. Wertvolles Silber, Porzellan und Teile der Arztausrüstung waren aufgetaucht und es begannen Gerüchte über Tresore voller Schmuck, Geld und Gold zu kursieren. Der Luxusliner wurde schnell zur "Argentinischen Titanic" und zog noch jahrelang nach dem Unfall Abenteurer und Plünderer an den Beaglekanal.

Aber auch Historiker begannen sich für den Unfall zu interessieren und warfen vor allem Fragen nach dem Verbleib des Kapitäns und der Schuld am Unfall auf. Das modernste Schiff der Reederei Blohm & Voss in Hamburg war von Anfang an wie vom Pech verfolgt. Der grosszügig ausgestattete 14.000 Tonner war mit 150 Meter Länge und 20 Meter Breite ein Liner der Spitzenklasse. Bei seinem Stapellauf am 25. August 1927 regnete es zwar in Strömen, aber selbst das konnte die Zuversicht der Eigner zunächst nicht beeinträchtigen. Die Jungfernfahrt von Hamburg nach Buenos Aires am 7. Januar verlief ohne Zwischenfälle und es folgten weitere gewinnträchtige Kreuzfahrten. Aber bereits im Juli 1928 wurde dem Pechvogel unter den Monte-Schiffen auf einer Nordlandfahrt schweres Packeis fast zum Verhängnis. Bei der Fahrt durchs Eis erlitt die „Monte Cervantes“ zahlreiche Lecks und drohte zu sinken. Es gelang dem umsichtigen Kapitän jedoch Spitzbergen als Nothafen anzulaufen, sodass die grösste Gefahr zunächst abgewendet werden konnte.

Doch die Matrosen begannen zu murren, dass ihr Schiff unter einem schlechten Stern stünde. Nur eineinhalb Jahre später schlug das Schicksal erneut zu. Auf einer Feuerlandfahrt lief die "Monte Cervantes" vor der Bucht von Ushuaia auf einen Felsen auf, wurde leckgeschlagen und begann zu sinken. Das Schiff rutschte anschließend vom Felsen ab und wurde bei dem Versuch, es auf sicheren Grund zu setzen, auf die Eclairerklippen getrieben. Hier hielt sich der Liner zwar erst einmal, so dass die 1.117 Passagiere ohne nennenswerte Zwischenfälle ausgebootet werden konnten. Trotzdem gab es zum bitteren Ende doch noch ein Opfer zu beklagen. Am 24. Januar informierte ein Telegramm die Eigner über das Ende des Schiffes und seines Kapitäns:

"Monte Cervantes gestern gegen 21 Uhr schnell nach Steuerbord gekentert. Kaum Zeit, dass sich noch an Bord befindliche Offiziere retten konnten. Kapitän Dreyer, beim Untergang auf Kommandobrücke, wird leider vermisst".

Sollte das Ende des Kapitäns also ein Unfall gewesen sein? Es ist durchaus denkbar, dass der Sog den erfahrenen Seebären mit in die kalte Tiefe des Beaglekanals gezogen hätte. Aber in Ushuaia will das scheinbar auch heute noch niemand so recht glauben. Das spurlose Verschwinden des Kapitäns – seine Leiche wurde nie gefunden – wirft immer noch Fragen auf. Selbst siebenzig Jahre nach dem Schiffsunglück verstummen die Gerüchte um den Verbleib des Skippers nicht. Hatte Dreyer den Freitod gewählt, um nicht vor das Seerechtsgericht gestellt zu werden? Wollte er der alten Seemannstradition treu bleiben, die von ihren Kapitänen verlangte, dass sie ehrenvoll mit ihrem Schiff zugrunde gingen? Die angesehenere argentinische Tageszeitung „Clarín“ wusste sogar zu berichten, dass sich Kapitän Dreyer ans Steuerrad gebunden und sich daselbst mit einer Pistole erschossen hätte, um gemeinsam mit seinem Schiff unterzugehen (01).

Aber in Ushuaia werden auch Stimmen laut, die wissen wollen, dass der Skipper gar nicht an Bord gestorben sei. Der ehemalige Museumsdirektor Oscar Zanola verdächtigt den Kapitän sogar, sich mit geheimen Schiffspapieren in das Fischerdorf Ukika auf der Insel Navarino abgesetzt zu haben. In dem kleinen Dorf auf der gegenüberliegenden Seite des Beaglekanals erinnern sich die wenigen Nachfahren der Ureinwohner Feuerlands noch heute daran, dass vor vielen Jahren einmal ein Mann von nirgendwo zu ihnen gekommen sei, der ganz in weiß gekleidet gewesen sei. Eine genaue Jahresangabe können sie nicht geben. Für die nomadischen Yamana Indianer gingen die Uhren anders. Sie messen ihre Zeit Jahrtausendlang nur nach den Jahreszeiten, die ihnen die Wanderrichtung vorgab. Im Frühling und Sommer auf der Jagd nach Seelöwen und gestrandeten Walen und im Winter auf der Fährte von zarten Guanakos, die auf der Suche nach Futter von den Bergen an die Küste zogen. Das einzige, woran sich die Einwohner Ukikas noch erinnern können ist, dass der geheimnisvolle Mann nicht Spanisch gesprochen hätte.

Auch die Vermutung, der Kapitän könnte den Freitod gesucht haben, scheint auf den ersten Blick haltlos zu sein. War es ihm und seiner Mannschaft doch gelungen, Passagiere und Crew sicher an Land zu bringen. Zwar sind die Aussagen der Passagiere über das Verlassen des Schiffs zum Teil recht widersprüchlich, einige sprechen von heller Panik, andere von geordnetem Ausbooten, trotzdem lässt sich nicht leugnen, dass es keine Verluste gegeben hat. José Feinmann, der Passagier aus Kabine 377, schreibt in seinem Roman *El naufragio del „Monte Cervantes“*: „Die Erschütterung brachte meinen Kabinennachbarn aus dem Gleichgewicht. Wir versuchten uns einzureden, dass schon nichts Ernstes geschehen sei, aber sofort danach hörten wir wilde Schreie im Gang: „Alles in die Boote!“

(02) Mit Korkschwimmwesten versehen, bahnten sie sich einen Weg aufs Brückendeck, um sich einen raschen Überblick zu verschaffen. Am Bug stehend, konnten sie beobachten, dass bereits das dritte Rettungsboot zu Wasser gelassen wurde. Unmittelbare Gefahr schien von dem Schiff nicht auszugehen. Es sass fest auf einem Felsen. Einige der Passagiere fanden sogar Zeit, ihre warmen Mäntel aus der Kabine zu holen und den Vorgang zu fotografieren. Die Reporterin Lilia Bracco erlebte die gleiche Situation jedoch ganz anders: „Es gab ein riesiges Durcheinander. Eltern suchten im Gewühl verzweifelt nach ihren Kindern. Dr. Jones war gestürzt und hatte sich den Arm gebrochen. Ich selbst konnte nicht auf Anhieb eine Schwimmweste finden.“ (03) Auch die Französischlehrerin Carlota Addor hielt den Schrecken in ihrem Tagebuch fest: „Kurz nach dem Mittagessen war ich in meiner Kabine und hörte ein entsetzliches, kreischendes Geräusch unter der Bordwand des Schiffes; danach das Aufheulen

der Motoren. Das Schiff krängte plötzlich dramatisch und wir liefen hinaus und auf die Brücke" Aus dem Maschinenraum drang inzwischen Rauch und das Wasser begann in den Schiffsrumpf einzudringen. Auf Anweisung Kapitän Dreyers wurden die Rettungsboote umgehend zu Wasser gelassen. (04)

Dina Bonastre de Motter war erst vier Jahre alt, als das Unglück geschah. Heute lebt die Rentnerin in dem argentinischen Badeort Mar del Plata. Die Erinnerungen an die Reise und die Havarie sind aber noch immer lebendig in ihr. "Tante Adele hatte meine Eltern zu der Kreuzfahrt überredet und bevor es losging, liess Mutter uns bei den besten Schneidern von Buenos Aires neue Kleider anfertigen. Sie tat gut daran, denn der Luxus an Bord war atemberaubend." Der Vater, Rechtsanwalt und Schriftsteller, hatte eigentlich unterwegs ein Buch fertigstellen wollen, aber der Schiffbruch vor Ushuaia machte ihm einen Strich durch die Rechnung. Dina erzählt, dass sie die Erschütterung, die durch den Schiffsrumpf ging, zunächst gar nicht erschreckte. „Aber als Mutter und ich aus dem Bad kamen, mussten wir mitansehen, wie schwere Wassermassen die Treppen hinunterstürzten.“ In dem allgemeinen Durcheinander beim Ausbooten wurde die Vierjährige zu allem Unglück auch noch von Eltern und Tante getrennt. Im Rettungsboot vergoss sie heisse Tränen, bis sich schliesslich ein junger Kellner ihrer annahm. Der Deutsche nahm sie in seine Obhut und einmal an Land besorgte er ihr eine Unterkunft bei einem Gefängniswärter. Er blieb sogar bei ihr, bis er am nächsten Tag endlich ihre Eltern ausfindig machen konnte. (05) Carlos Bustos, Fotojournalist bei der argentinischen Zeitschrift Caras y Caretas fand seinerseits kaum Zeit, um seine Jacke anzuziehen und endlich ins Rettungsboot zu steigen. Seine Fotos, die heute im argentinischen Nationalarchiv lagern, zeugen von einer entspannten Atmosphäre.

Panik brach nur einmal kurz aus, als eins der Boote krachend in die Tiefe stürzte. Die Taue am Heck waren gerissen Mit in die Fluten stürzte ein Matrose, der versucht hatte, das Boot flott zu machen. Er wurde schnell in ein anderes Boot aufgenommen und Offizier Oestmann musste schliesslich darauf drängen, dass auch die letzten von Bord gingen. Der zweite Offizier selbst stieg in das letzte Rettungsboot. Der Kapitän blieb mit einigen wenigen Mannschaftsmitgliedern zunächst an Bord.

Die Boote tanzten steuerlos auf den Wellen. Rudern war schwierig, da kaum Spielraum für die Mannschaft blieb, um die Riemen zu fassen. In den meisten Booten waren zudem Kellner, Köche und Kabinestewards als Ruderer eingesetzt worden, die genauso unerfahren wie die Passagiere waren. Es kostete einige Mühe, das einzige Segel vom Mast zu entrollen und zu allem Unglück frischte es auch noch auf. "Unser Boot war längst zum Spielball der Wellen geworden", schreibt Feinmann, "Wir wurden unaufhörlich von einer Seite zur anderen geschleudert und plötzlich kam noch ein Schrecken ganz anderer Art hinzu. Eine Meute von sechs oder mehr Seelöwen tauchten an der Bordwand auf und streckten gierig ihre Köpfe nach uns aus." Die Bootsinsassen gerieten in helle Panik vor den unbekanntem „Seeungeheuern“. Eins der Boote zerschellte an der felsigen Küste.

Die Schiffbrüchigen entzündeten ein Feuer am Strand. Keksdosen machten die Runde und Strümpfe hingen wie Gebetsfahnen in den Sträuchern zum trocknen. Gestärkt machten sie sich bald auf einen stundenlangen Marsch über die Berge nach Ushuaia. Andere hatten mehr Glück. Sie wurden von dem Schlepper Vicente Fidel López aufgenommen und in die Stadt gebracht. Dort bot man ihnen zunächst im Schützenverein etwas Warmes zu trinken an, um sie anschliessend in den wenigen Herbergen, Privathäusern und selbst im berüchtigten

Gefängnis von Ushuaia unterzubringen. Die Zahl der Einwohner überstieg damals nicht die 800, aber auf einen Schlag mussten Decken und Proviant für 1.300 in Not geratene Menschen bereit gestellt werden. Die Strafgefangenen, die den Unfall vom Gefängnis aus beobachtet hatten, stellten ihre Decken freiwillig zur Verfügung und traten auch die Hälfte ihrer Tagesration an die Schiffbrüchigen ab.

Aber auch von anderer Seite war der Unfall beobachtet worden. Die Yamana Indianerin Lakutaia Lekipa, erinnerte sich, dass es zur Zeit der Schafschur geschah (06). Ihr Mann, ein kroatischer Farmarbeiter, sah wie das riesige Kreuzfahrtschiff plötzlich mitten im Beaglekanal zum Stehen kam und wusste, dass es auf die Felsen beim Leuchtturm aufgelaufen sein musste. Schnell wurden Kanus und Schaluppen klar gemacht und in wenigen Minuten, waren die Arbeiter und ihre Frauen längsseits des Wracks. "Viele Menschen waren noch an Bord. Die Frauen weinten. Einige schenkten uns Kleidungsstücke, wohl aus Angst, dass die Sachen ohnehin im Wasser verderben würden." Aber die Farmarbeiter griffen auch selbst kräftig zu. Silberne Kaffeekannen, Porzellanschüsseln, Kleidung und Schmuck gehörten zu den beliebtesten Beutestücken. Lakutaia Lekipa ass damals die ersten Apfelsinen ihres Lebens. Im Kap Hoorn Archipel grossgeworden, war sie schon bevor sie überhaupt laufen konnte, im Kanu mit ihrer Mutter unterwegs zum Jagen. Fische, Ottern, Seelöwen, Enten und Muscheln gehörten damals zu ihrem täglichen Speiseplan. Tropische Früchte kannte man nicht. Milicic, ihr Mann, hatte Lakutaia Lekipa auf seinem Beutezug auch eine Halskette mit glänzenden Steinen ergattert. Die mochte sie zwar nicht gegen ihren einfachen Schmuck aus Muschelschalen eintauschen, liess sie aber abends am Feuer oft bewundern durch die Finger gleiten. Die Steine glitzerten so schön.

Als am nächsten Tag das Gepäck vom Schiff geholt werden sollte, kam es zu ersten Wortgefechten zwischen Reisenden und Kapitän. Offiziere, Mannschaft und einige Freiwillige unter den Passagieren waren abkommandiert worden, die zurückgelassenen Koffer und Taschen zu bergen. Aber an Bord war es dunkel, viele Kabinen verschlossen. Niemand hatte daran gedacht, einen Universalschlüssel zu besorgen. Die Koffer mussten durch endlos lange Flure geschleppt werden. Einige waren nicht mal abgeschlossen und am Ende fehlte viel. Manche Passagiere bekamen ihr Gepäck unvollständig zurückerstattet andere überhaupt nicht. Die Plünderungen hatten vermutlich noch in der Unglücksnacht stattgefunden. Ortsansässige Gauner waren daran genauso beteiligt gewesen, wie Teile der deutschen Besatzung. Ein Matrose der "Monte Cervantes" wurde verhaftet, als man Diebesgut unter seiner Mütze entdeckte.

Ein anderer spielte während des Verhörs mit einer Apfelsine. Sein Gebahren war so auffällig, dass die Frucht schließlich untersucht wurde und ihr Inhalt: Schmuck und Edelsteine, auf den Tisch des Gendarmen fiel. Die Passagiere fühlten sich betrogen und von der Mannschaft und Offizieren im Stich gelassen. Dazu kam, dass der Unfall selbst völlig unerklärlich war. In Ushuaia machte man sich allseits lustig über Kapitän und Lotsen, die bei herrlichem Sonnenschein und Windstille auf einen Felsen aufgelaufen waren, der zudem durch einen Leuchtturm als gefährliche Zone gekennzeichnet war. Man fragte sich ob die "Monte Cervantes" steuerlos oder absichtlich auf die Felsen gesetzt worden war.

In Deutschland wurde der Untergang des Liners später vor dem Seeamt verhandelt und Kapitän und Offiziere von jeglicher Schuld freigesprochen. Die fatale Kursänderung wurde damit gerechtfertigt, dass die Unterwasserfelsen auf der Argentinischen Seekarte nicht an der

richtigen Stelle eingezeichnet gewesen wären. Das mag richtig sein. Trotzdem bleibt zu bedenken, dass die "Monte Cervantes" einen erfahrenen Lotsen an Bord hatte, den Argentinier Rodolfo Hepe, der nach dem Unfall in Ushuaia in Haft war und jegliche Aussage verweigerte. Hepe, der seit Jahren für die Firma Delfino (Repräsentant für Hapag Lloyd in Argentinien) gearbeitet hatte, kannte das Gebiet und hätte wissen müssen, dass der von ihm oder dem Kapitän angesteuerte Kanal Eclairer auf sämtlichen zeitgenössischen chilenischen und argentinischen Seekarten als gefährliches Fahrwasser galt. Ob die Felsen auf den Karten richtig eingezeichnet waren, oder nicht, spielt dabei keine Rolle, denn sie waren durch den Leuchtturm, der noch heute das Wahrzeichen Ushuaias ist, hinreichend gekennzeichnet. Zudem war die Sicht gut. Der von der "Monte Cervantes" eingeschlagene Kurs war sogar so auffallend falsch, dass die Vicente Fidel López sich bereits in Bewegung setzte, bevor es überhaupt zu einem Unfall kam.

Auch Gouverneur Hugo Rodriguez beobachtete die Fahrt des Luxusliners durchs Fernglas von seinem Fenster aus. Er war überrascht, dass das Schiff, die Eclairerinseln nicht weiträumig umfuhr, wie es normalerweise Schiffe in der Gegend taten. Die Zeitung La Razón wollte sogar wissen, dass der Lotse mit diesem gewagten Manöver Zeit gewinnen wollte, und dass der Kapitän schliesslich, als er die Gefahr erkannte, das Schiff bewusst auf einen sichtbaren Felsen gesetzt hätte, um nicht von einem der Unterwasserfelsen überrascht zu werden. Auf diese Weise wollte er sicherstellen, dass sein Schiff auflief anstatt aufgeschlitzt innerhalb von Minuten unterzugehen. (07)

Was damals wirklich auf der Kommandobrücke der "Monte Cervantes" vor sich ging, lässt sich heute nicht mehr rekonstruieren. Alle weiteren Ereignisse sind aber in der Erinnerung der Überlebenden eingebrannt. Genau fünfzig Jahre nach dem Unglück setzte einer der Passagiere, Doktor Urquiza, eine Anzeige in die Nationale Presse, um Mitreisende der Unglücksfahrt ausfindig zu machen. Man traf sich in Buenos Aires und bald wurde eine Reise nach Ushuaia organisiert. Alte Kontakte zu den Einwohnern der Stadt wurden neu geknüpft und vielen Feuerländern wurden für ihre selbstlose Hilfe Dankesurkunden ausgestellt. Eine Plakette, die in der Kirche Iglesia de la Merced angebracht ist, zeugt noch heute von diesem Ereignis. Natürlich wollten die ehemaligen Schiffbrüchigen auch das Wrack der "Monte Cervantes" besichtigen. Aber dafür war es 1980 bereits zu spät.

Ende der vierziger Jahre begannen die Bergungsarbeiten an dem Havaristen. Der in Argentinien lebende italienische Geschäftsmann Leopoldo Simoncini war auf das Schiffswrack vor Ushuaia aufmerksam geworden und gründete das Bergungsunternehmen Salvamar. Man hoffte darauf Reichtümer im Schiffsinnern zu finden, die die haarsträubenden Ausgaben für die Bergung der "Monte Cervantes" rechtfertigen würden. 80 Männer arbeiteten an dem Wrack. Sie waren auf einem Schlepper untergebracht und benutzten selbst den umgekippten Schiffsrumpf, um eine Hütte auf ihm zu errichten. Drei lange Jahre dauerten die Vorbereitungen. Simoncini liess das Schiff mit Auftriebskörpern füllen und die Aufbauten, wie etwa Schornsteine, wegsprengen. Am 3. Oktober 1954 war es dann soweit. Drei Schlepper, der italienischen Expedition zogen den Luxusliner etwa 2 Meilen von der Unglücksstelle in Richtung Küste über das offene Meer. Dabei riss eins der Taue und ein Luftkissen platzte. Der Koloss war nicht mehr zu halten, die Trosse mussten gekappt werden. Es entstand ein gewaltiger Strudel und langsam versanken die Schiffsschrauben endgültig in den Fluten (08). Seit dieser Zeit galt die "Monte Cervantes" als verloren, ihr genauer Standort war unbekannt. Einer der Schlepper, die Saint Christopher wurde sogar selbst zum Havaristen. Auf der

Rückfahrt nach Buenos Aires, brach das Ruder und das Schiff musste umkehren. Die Saint Christopher lief schliesslich in der Bucht von Ushuaia auf eine Sandbank und gehört noch heute als Wrack zum Stadtbild.

Die "Monte Cervantes" war zum zweiten Mal untergegangen. Elf Jahre harter Arbeit und ein Vermögen waren verloren. Trotzdem erlosch das Interesse an dem Wrack in Argentinien nicht und die Legende von unsagbaren Schätzen im Innern des Wracks lebte weiter. In den neunziger Jahren fanden Taucher vielversprechende Überreste auf ihren Tauchgängen im Beaglekanal und konnten schließlich in Zusammenarbeit mit einem deutschen Forschungsteam unter der Leitung von Matthias Kopfmüller den Standort des Schiffs ausfindig machen. Nach Angaben von Hector Monsalve und anderen Tauchern Ushuaias sollten sich große Teile der "Monte Cervantes" um den Leuchtturm Les Eclaireur herum in einer Tiefe von 140 Metern befinden.

An Hand von Koordinaten und mit Hilfe eines Tiefenecholots ortete die Crew schließlich ein unbekanntes Objekt. Über dem Fundort wurde eine Boje mit Orientierungsleine abgeworfen und ein Tauchroboter zu Wasser gelassen. Ausgerüstet mit einer Kamera sollte er Bilder von dem rätselhaften Objekt am Meeresboden liefern. Schließlich fiel der Roboter auf eine Tiefe von über 133 Metern und wurde fündig. Aus dem schwarzen Nichts tauchten plötzlich die massigen Schiffsschrauben auf. Fast 50 Jahre nach dem endgültigen Untergang des Unglücksschiffs, fand die Crew eine noch intakte Backbordpositionslampe. Die Tauchfahrt durch die Trümmerlandschaft entwickelte sich bald zur Bergungsreise unzähliger Objekte. Die erhofften Tresore und Schmuckstücke blieben allerdings aus.

Fundstücke waren vor allem Gebrauchsgegenstände, wie Aschenbecher, Geschirr und Besteck. Die sollen bald im lokalen Museum Museo del Fin del Mundo ausgestellt werden und Schulkinder an den Schiffbruch der "Monte Cervantes" erinnern. Längst gehört diese Episode zur Stadtgeschichte und so ist es nicht verwunderlich, dass in Ushuaia zwei Strassen an das Unglück erinnern. Eine ist den Schiffbrüchigen gewidmet: Naufragos del Monte Cervantes eine andere ehrt den Skipper: Capitán Dreyer

(01) „El SOS del Monte Cervantes. ¿Te acordás, hermano, del naufragio en el Beagle?“ en: Clarín, Buenos Aires, 23.01.79, S. 18,19.

(02) José Feinmann, El naufragio del „Monte Cervantes“ y sus enseñanzas, Rosario/Argentinien, 1930.

(03) „Nuestra corresponsal abordó del Monte Cervantes señorita Lilia Bracco, nos da sus impresiones del viaje. Interesantes relatos y anécdotas de la excursión y del naufragio“ en: La Opinión, La Plata, 5.2.1930, S. 4.

(04) Arnoldo Canclini, en: Ushuaia 1884-1984. Cien años de una ciudad Argentina, 1984, Hanis-Municipalidad de Ushuaia, S. 111-117.

(05) Jessica Feinsod, „El otro Titanic. El naufragio del Monte Cervantes en las Costas de Ushuaia“, en: Clarín/Viva, Buenos Aires, 14.3.1999. S. 50-57.

(06) Patricia Stambuk, Rosa Yagan. El último eslabón, Andrés Bello, Santiago de Chile, 1986.

(07) „Declaraciones del gobernador interino de Tierra del Fuego, señor Hugo Rodríguez“ en: La Razón, Buenos Aires, 2.2.1930.

(08) Enrique S. Inda, El tesoro del Monte Cervantes, Marymar, Buenos Aires, 1999; „Ha vuelta a hundirse el „Monte Cervantes“. Once años de trabajo y 16 millones de pesos perdidos“, en: Clarín, Buenos Aires, 11.10.1954, S. 10.

Aus: Monika Schillat, Tagebuch: Feuerland, Córdoba/Argentinien, Editorial Fuegia, 2006, ISBN 13-879-987-05-1816-7