Resultados preliminares del hallazgo (1993-94) del campamento base del capitán Gunther Plüschow

(Bahía Tsingtau/Lago Sarmiento
Parque Nac. Torres del Paine)

Prefacio

Fué una simple coincidencia del destino, en verdad, que haya podido conocer en diciembre de 1991 al matrimonio Hilda y Hans Roehrs. Todo esto merced a mi compañera de curso del colegio, Helene, pues ella supo que nos interesaba en común el tema **Gunther Plüschow**, cada uno en su ciudad, cada uno en su esfera:

- Hilda y Hans Roehrs en Punta Arenas/Chile, y
- mi persona en Munich/Bavaria.

Me pregunto si Helene sabía o por lo menos presentía lo que iba a causar? - Una avalancha de intercambios y trabajo!!!! Después de 2 1/2 años tenemos como resultado, por cada parte un grueso archivador, pues hemos reunido todos los datos acumulados y conocimientos pertinentes sobre una personalidad extraordinaria. Cuántas veces he releído los tres libros escritos y publicados por Plüschow ya no lo recuerdo - pero una y otra vez he decubierto nuevos detalles hasta que emergió una nueva idea: ganar a la distancia al amigo Hans, induciéndolo a **buscar y ubicar la bahía TSINGTAU en el Lago Sarmiento y al mismo tiempo rastrearla arquelógicamente**. Esta denominación de origen chino la utilizó Plüschow recordando su permanencia **antes y durante el comienzo** de la I. Guerra Mundial en la colonia imperial alemana de Kiautchou/China.

El éxito coronó nuestros anhelos y aquí publicamos los resultados con comentarios del caso. Entretanto he ampliado mis amistosas relaciones con el hijo de Plüschow, Gunter Gernot, una persona muy afable y sincera, como con el Dr. Olaf Christiansen, mi otro compañero de colegio e hijo del timonel Paul Christiansen, quién fuera partícipe de labores en la goleta científica «Tierra del Fuego» de Plüschow. Además me preocupé muchos años por la erudición bibliográfica sobre la expedición Plüschow comparando con diversas ampliaciones fotográficas que iba encontrando en diversos archivos. Olaf me puso a disposición una gran cantidad de fotos originales de la expedición Plüschow que le pertenecieron a su padre; también ha colaborado en la tarea el hijo de José Schmitt (otro tripulante de la goleta «Feuerland»). He tenido a disposición la fototeca del Instituto de la Patagonia (director Dr.Mateo Martinic) y finalmente el autor de un magnífico libro sobre la industria aeronáutica Heinkel y Arado, en Warnenünde, el Dr. Volker Kloos, quién me facilitó fotos y documentación.

Pude enmendar falsas interpretaciones de publicaciones periodísticas, así como desmesuradas exageraciones nacionalistas sobre el sentido y los fines de la expedición Plüschow y el papel de su protagonista, el teniente capitán Plüschow en el cono sur de América. Subsisten solamente pocas de las innumerables fotos y de los 50.000 metros de película Agfa captadas por Plüschow y su camarógrafo. En este campo queda bastante para investigar aún. Tampoco no conozco publicaciones de carácter científico basadas en el muestreo y datos que coleccionó Plüschow y que envió en su tiempo a Berlín. Echo de menos evaluaciones sobre topografía, cartografía, climatología y aprovechamiento de fotografías aéreas.

En todo caso a Plüschow le faltó tiempo. Los problemas de financiamiento con la editorial Ullstein, la fuerte presión psicológica ocasionada por el anuncio de llevar a cabo una gran expedición a la Patagonia y Tierra del Fuego por parte de científicos norteamericanos y por último, la situación climatológica que ningún europeo podía analizar con entendimiento y que obligaba a calcular períodos de intervalos en esa región - todo esto fue un callejón sin salida. Fuera de eso le faltó tiempo para coordinar con tranquilidad en Berlín y en otros lugares su material en relación a Institutos de investigación como con la industria alemana. Hubo inicios y planteos básicos. Plüschow poseía una capacidad extraordinaria de deliberación y negociación, presencia que llamaba la

atención y simpatía entusiasta que irradiaba, todo esto le permitía conquistar en un santiamén amistades en todas las esferas sociales. El dominaba excelentemente los siguientes idiomas fuera del alemán: inglés, italiano, castellano y francés.

Plüschow tiene que haber conocido al famoso padre salesiano, Alberto M. De Agostini, sea en la Patagonia o en la ciudad de Punta Arenas. Eran casi de la misma edad; De Agostini había nacido en 1883, Plüschow en 1886. Fuera de eso podían conversar perfectamente en italiano, pues Plüschow había pasado sus primeros seis años en Roma. Demasiado tarde reconoció el apasionado geógrafo y montañista «de sotana», que había realizado hasta ese entonces sus expediciones de reconocimiento a pie o bien a lomo de caballo, tanto en Tierra del Fuego como en la Patagonia. Un reconocimiento aéreo le hubiera ahorrado muchas incógnitas y ante todo, valioso tiempo. Solo en 1937, seis años tras la muerte de Plüschow, emprendió ese tipo de vuelo con el piloto Franco Bianco a partir de Punta Arenas.

JULIO 1994
GÜNTHER JÜLLICH, 81547 MÜNCHEN,
DAV-VALPARAÍSO

«Evoco una vez más el hospitalario y maravilloso pais de Chile, del cual me llevo tan infinita belleza, y que he gozado de tanta hospitalidad.»
(Plüschow, Cóndor de Plata
sobre Tierra del Fuego, 1929, pág.285)

«Viva ARGENTINA ! constestamos repetidas veces; estamos atónitos por esta bienvenida a pesar que en este largo viaje hemos convivido tanto cariño y afabilidad.»
(Buenos Aires)
(idem. Cóndor de Plata, pág.138)

La estratégica bahía Tsingtau y sus hallazgos

La amistad de Plüschow con el administrador alemán de la estancia Cerro Guido, al este de la Cordillera del Paine, nos parece ser de **gran importancia. Richard Lauezzari**, de origen hamburgués, fornido y espigado, amante de la naturaleza, de tipo deportivo, enérgico y práctico, había trabajado anteriormente en lavaderos de oro en los Estados Unidos. Los dueños de la Soc. Explotadora Tierra del Fuego confiaban plenamente en él. En 1926 Lauezzari condujo Plüschow de a caballo a la Sierra del Toro; desde la cima pudo éste enfocar su filmadora y captar el hermoso panorama:

«Dígame, amigo Lauezzari, qué hay detrás de esos cerros?» (Paine)

«Nadie lo sabe con certeza, pues ninguna persona ha estado allí»

«Bien, pero por qué nadie ha sobrevolado esa región?»

* * *

Seguramente aquí nació la idea de erigir en la vecindad de la Cordillera del Paine un campamento base para su hidroavión con el objeto de sobrevolar y observar por primera vez estas serranías y el territorio adyacente desconocido.

Lauezzari estaba predestinado a satisfacer con sus conocimientos prácticos en el terreno la viva fantasía de Plüschow. Antes que nada deseaba éste encontrar un lago con una bahía protegida contra los vientos del noroeste. No hay duda que tiene que haber sido Lauezzari quien le sugirió precisamente en la orilla noreste del lago Sarmiento, apenas 30 km de distancia de Cerro Guido, la bahía adecuada. Se sabe con certeza que Lauezzari pasaba su tiempo libre remando en un bote plegable de dos plazas en el lago Sarmiento. En el libro «Cóndor de Plata» hay una foto de 1929 donde se le puede ver remando acompañado, cerca de la orilla, mientras Plüschow contempla el panorama de pie sobre una roca. Plüschow describe, en marzo de 1929, su itinerario de vuelo desde Punta Arenas a Ultima Esperanza, acuatizando en Puerto Bories. Desde 1926 conocía al administrador inglés del frigorífico más grande de Sudamérica, Dr.Dick, gozando la hospitalidad ofrecida. Prosiguió su vuelo al lago Sarmiento salvando la distancia de 90 km sin dificultad, sobrevolando el lago Sofía y los límites occidentales del lago del Toro.

«Ahora he sobrevolado la orilla oriental del lago Sarmiento, aquí puedo afirmar que hay relativamente poco viento» escribe Plüschow. Lauezzari lo esperaba y le indica *«... una pequeña y protegida bahía de orilla arenosa: la bahía TSINGTAU, como la bauticé junto al lago Sarmiento, al pie del C° Paine.»*

En el libro de Plüschow «Cóndor de Plata» hay una lámina que muestra el hidroavión en esta bahía con la Sierra del Toro al fondo. Publicamos en ANDINA '94 una fotografía, **inédita hasta la fecha**, original de Plüschow (reproducción), tomada desde casi el mismo ángulo. Se aprecia con nitidez una corona de rocas en el monte más alto de esta sierra. Igualmente se observan cerca de la

orilla lacustre, a la izquierda del hidroavión, rocas cubiertas de una capa calcárea, que desde lejos semejan a un rebaño de ovejas pastando.

Estas dos características, la descripción de la bahía protegida contra el viento, de la playa arenosa, las rocas peculiares sobre las cuales posaba Plüschow mirando al lago y la corta distancia hasta la estancia Cerro Guido, permitió **al matrimonio Hilda y Hans Roehrs** de Pta. Arenas, redescubrir, después de 62 años, el **16.10.92, la bahía Tsingtau**. Con las características mencionadas no les costó mucho dar con ella desde el camino vial, 7 km antes de la «portería Sarmiento», entrada al Parque Nac. Torres del Paine. Solo necesitaron recorrer 800 m, orillando una pequeña lagunita (laguna «Cóndor de Plata») para alcanzar las aguas del Sarmiento.

Durante las próximas dos visitas (18.02.93 y 22./23.02.94) Hilda y Hans Roehrs se dedicaron a reconocer el terreno, confirmando lo siguiente: entre 1929-31 el campamento base se encontraba en una planicie cubierta de escasos arbustos que se abría hacia el lago Sarmiento. Pudo observarse despeje de piedras en el sector, reconociéndose después de 6 decenios el presunto lugar de las carpas el 16.10.92. 100 m más al este aparecían en la playa arenosa las dos «Rocas de Plüschow». En el libro «Cóndor de Plata» hay una lámina que permite ver que el agua del lago llegaba en 1929 hasta dichas rocas. Hans midió las siguientes distancias/alturas en base de esa foto, obteniéndose los siguientes valores que atestiguan alarmantemente con qué rapidez disminuye el nivel del lago. No podemos opinar acerca de las posibles razones.

Distancia de rocas Plüschow al nivel lacustre

Abril 1929	Febr. 1993	Febr. 1994
0,0 m	18,5 m	22,0 m

Nivel del agua (reducción de altura)

Abril 1929	Febr. 1993	Febr. 1994
0,0 m	1,5 m	2,1 m

A unos 300 m al oeste del campamento se encuentra «... una pequeña bahía, magníficamente *protegida y con playa arenosa, no mayor que el espacio justo para un solo hidroavión en su playa, como si hubiese sido creada por la naturaleza para este único fin - la bahía Tsingtau*» (Plüschow, Cóndor de Plata). Seguramente han quitado algunas piedras entre el campamento y la playa, permitiendo el avance de un vehículo. El ing. mecánico Ernst Dreblow se preocupaba de la mantención del hidroavión Heinkel, dados los manifiestos desgastes de material que se observaban luego de las temporadas de intensivos vuelos sobre Tierra del Fuego y las primeras salidas por la Patagonia, entre fines de 1928 a abril 1929. Plüschow anotó al respecto: «*hemos montado una lona debajo del motor del avión, mientras este flotaba en el agua, para que no se nos cayeran al lago las tuercas o tornillos... Hasta ahora ya hemos desmontado la hélice, el radiador, la palanca de control, empaquetando todo en fundas o en nuestras chaquetas, para impedir que se llenen de arenisca volante; luego amontoné las piezas desmontadas entre los arbustos, cubriéndolas de piedras, para impedir que salgan volando*» (Cóndor de Plata 1929, pág. 265).

* * *

Hans Roehrs descubrió a unos 40 m del sitio de las carpas, un antiguo fogón, de 1,7 x 1,0 m, donde aparte de cenizas también encontró diversos clavos y residuos de vidrio fundido (trizas de botellas). Por lo demás, el suelo es muy duro y la pala difícilmente penetra en el terreno pastoso. A pesar de todo, el experimentado arqueólogo Roehrs logró encontrar diversas fosas de basuras (ver lista de inventario). Vivían hasta 4 personas en el campamento. Lauezzari había designado al peón Narciso como cocinero y ayudante del campamento y «*...él se preocupa leal y honradamente de nosotros*» (Plüschow). Tres veces por día había «asado de cordero», lo que explica la gran cantidad de huesos.

El fotógrafo y camarógrafo Kurt Neudecker, del «equipo de Plüschow», también estuvo comprobadamente en este lugar, entre mediados de marzo y abril 1929. Posiblemente los restos de películas provengan de él. «*Es una suerte que en este bello día con un lago increíblemente quieto y azul se encuentre «Garibaldi»* (apodo de Neudecker) *de paseo a caballo con mi filmadora, logrando filmar cientos de metros de preciosas películas y obtener fotos singulares*» (Plüschow).

El contacto con Lauezzari en Cerro Guido lo aseguraban ovejeros mensajeros a caballo, de tal manera que la correspondencia y diarios de Berlín llegaban sin novedad al campamento. Fuera de eso, Plüschow poseía un Ford llamado «Lizzy» de segunda mano, al cual describe en página 267: «*Dreblow y yo tambaleábamos y resbalábamos por el barro y la pampa, retornando a nuestro campamento.*» Hans Roehrs recuerda que, teniendo 10 años

de edad, una noche de 1930, apareció Dreblow en la estancia Glencross con este automóvil «Lizzy» *«hablando con voz fuerte siendo un hombre de talla fornida.»* Este vehículo le permitía a Plüschow desplazarse espontaneamente no sólo hacia Cerro Guido, sino también a Puerto Natales, para aprovisionarse y adquirir kerosene o bien despachar correspondencia urgente. Allí también disponía de servicio telefónico y telegráfico.

Hilda Roehrs desenterró tres objetos curiosos: un par de zapatos de hombre, debiendo estudiarse aún su procedencia. Plüschow era de baja estatura; medía 1,65 m y calzaba no. 40 - 40,5 según nos atestigua su hijo Gunther Gernot, que vive en el Canadá. El nos aseguró también que su padre era de tipo deportivo, pero a los 44 años al descubrir algunas canas en las sienes se las teñía. El prestigioso capitán aviador ostentaba su orgullo en este sentido. Hilda encontró una botellita de tintura y otra de loción de abedul para el cabello (ver también lista de inventario).

Los vuelos y la situación meteorológica

En el lapso de tres semanas lograron volar solamente en dos ocasiones: *«Desde entonces estamos inactivos en nuestras carpas esperando que el tiempo mejore.»* Incluso otoño, meteorológicamente más estable, los retuvo; abril de 1929. *«Los cueros de oveja (en las carpas) estaban tiesas como piedra debido a la humedad y al frío, y habían tomado formas de nuestros cuerpos, tal como los usábamos al recostarnos. Cada noche tenemos escarcha y la nieve está alcanzando el campamento. El viento aúlla y remece todo, ininterrumpidamente corre la lluvia. Nos quedamos recostados en nuestra carpa o bien nos sentamos en cuclillas, cerca del fogón, por un lado achicharrándonos, por el otro, pasando frío.»* (Libro: Cóndor de Plata, pág.269).

El invierno se avecindaba y en el último vuelo detectan una trizadura en el radiador del hidroavión. Dreblow lo reparó provisoriamente. Plüschow decidió, tras dos años de ausencia de Alemania, retornar y gozar de un intervalo antes de proseguir con los vuelos. Escribe: *«Dreblow desmonta el campamento y vuelve en el Ford 'Lizzy' a Puerto Bories»*, él mismo vuela el trayecto en el hidroavión para depositarlo en un galpón del frigorífico Bories, según acuerdo con el Dr.Dick. En mayo de 1929 viaja Plüschow en barco a Puerto Montt y tras visitar amistades en Valdivia se dirige a Santiago para proseguir a Europa. En octubre de 1930 lo vemos nuevamente junto a Dreblow sacando su avión de dicho galpón en Pto.Bories. Los dos se ven obligados a reparar en 3 días diversos daños ocasionados por las ratas, no solamente en el ala izquierdo inferior, sino igual en otros sectores. Enseguida inicia su **segunda empresa de reconocimiento aeronáutico**, empleando nuevamente como base la bahía **Tsingtau**, entre el 13.11.1930 - 28.01.1931.

EL 28.07.30 había tenido Plüschow una audiencia en el palacio «La Moneda» con el Presidente de Chile, Don Carlos Ibáñez del Campo, en presencia del gabinete completo. Plüschow presenta en tal ocasión su película muda «**Cóndor de Plata sobre Tierra del Fuego**». Con certeza alcanzó a través de este encuentro una especie de respaldo del poder ejecutivo del país para el próximo reconocimiento aéreo. Es de presumir que con la revelación de sus vuelos sobre la parte sur de la Patagonia, Plüschow planeaba filmar una continuación de su película y preparaba también un próximo tomo de un libro, ambos titulados «Cóndor de Plata **sobre Patagonia**». Un tema abarcaría la región entre la Cordillera del Paine hasta el C° Fitz Roy. Apremiaba el tiempo porque una organización norteamericana proyectaba realizar un reconocimiento similar por la Patagonia y Plüschow tenía antecedentes de ello. Incluso esa institución le había formulado una interesante participación en el mismo.

«Sobrevuelo en todas direcciones la Cordillera del Paine, alcanzo hasta el Balmaceda por el sur, prosigo por el lago Grey con sus témpanos flotantes y gigantescos glaciares hasta el lago Argentino, al este de mi ruta.» (Cóndor de Plata 1929, pág.264). Más adelante escribe Plüschow, despegando siempre de la bahía Tsingtau: *«Tuerzo en dirección noroeste. Pienso cruzar entre el lago Argentino y el C° Paine para alcanzar esas regiones inexploradas.»* Prosigue nombrando *«el seno Eyre y a la derecha el lago Viedma»* (Cóndor de Plata 1929, pág.271). Son escasas las descripciones detalladas de sus rutas a pesar de que disponía de mapas y cartas por las cuales se orientaba. Concluímos de estas descripciones que tiene que haber circulado a gran distancia alrededor del C° Paine Grande (3050m) para evitar las fuertes corrientes ascendentes como descendentes y continuar al norte por la baja y larga planicie helada del glaciar Grey y cruzar al este, a la altura del C° Cervantes, para alcanzar el lago Argentino. Retorna con más calma eólica, sobrevolando cordones de montaña, como la Sierra de los Baguales y acuatiza nuevamente en la bahía Tsingtau, en el lago Sarmiento.

Otra vez reconstruimos su ruta, esta vez más al este donde había instalado un depósito intermedio

(ante todo latas de kerosene) en el noreste del Brazo Rico, en un galpón estanciero (Alta Vista?) cerca de la orilla del lago. Justamente en un lugar vecino a este depósito, se desplomó el hidroavión el 28.01.1931, como para compartir el destino de Icaro. «*Pero bello, sumamente bello es poder admirar, observar con detención, como primer ser humano un territorio virgen, aún no profanado por nadie del universo, por nadie bajo este eterno sol.*» Y se arriesga a seguir: «*Ayer acuaticé en el gran lago argentino, el lago Vidma*, (Viedma). *De aquí pienso penetrar tanto hacia el norte como hacia el oeste, hacia regiones englaciadas desconocidas e inexploradas.... Enfrente, en la orilla occidental, descuella el glaciar Vidma* (Viedma) *con sus oscuras sombras.*» Entretanto, estamos a una semana antes de Navidad 1930. Dos días más tarde indica que sobrevoló a más de tres mil metros de altura la cima del C° Fitz Roy, lo que dudamos, pues este coloso piramidal alcanza los 3441 m y las ráfagas de viento son nefastas para un avión con una velocidad máxima de 155 kmh. Seguramente sobrevoló la vecindad pues a continuación acuatizó en la orilla norte (Brazo Norte) del lago Argentino «*en una bahía como creada para el avión*», donde instaló un campamento y depósito intermedio IIa. Desgraciadamente no indica las coordenadas.

En Navidad de 1930 acuatiza a las 4 horas (de mañana o de la tarde?) en la tan distante bahía Tsingtau y anota en el libro de bitácora: «*hemos volado 12 horas con interrupciones y caemos agotados a descansar en nuestra carpa.*» Más tarde desembala una encomienda que había recibido de Alemania, de su esposa Isot. Sobre una lata de kerosene vacía coloca un arbolito de pascua que ella le había remitido «*decorado amorosamente.*» 62 años después de esta víspera el matrimonio Roehrs desenterró en el campamento tiras decorativas de aluminio. Poco antes de Año Nuevo escribe Plüschow: «*Por fin resultó el gran vuelo, por fin la primera coronación de incontables trabajos de años, de meses de luchas constantes! Ha sido por fin captada fotográficamente la parte sur completa del sector inexplorado. Más de la mitad del desconocido mundo cordillerano*»

Infortunadamente no especifica toponimios de lagos y de montes, que a esas alturas ya existían. Denotamos, que el éxito alcanzado hace que Plüschow se distancie de la realidad, que **se aleje cada vez más del campamento en la bahía Tsingtau**, al sur del Paine, debiendo instalar cada vez más depósitos intermedios. Al mismo tiempo indica a Dreblow a reparar con todos los medios posibles las fallas mecánicas que van aumentando, pues no se trataba solamente de la improvisada reparación del ala sustentadora inferior izquierda del hidroavión, sino también del fuselaje, en parte cubierto de tela; además los flotadores presentaban huellas de desgaste. El espíritu de acción de Plüschow **no le permite** deternerse a pensar en erigir un **nuevo campamento base en el lago Viedma** y eso que ahí hay condiciones similares al lago Sarmiento, **hubo y hay** hasta hoy día suficientes estancias ovinas que le hubieran prestado ayuda.

El 31.12.1930 anota en su libro de bitácora: «*50°20'S, a 3600m de altitud una barrera glaciada (montes cubiertos) de por lo menos 50 km de largo... Cambio tres veces la ruta de vuelo debido a fuertes vientos. El altímetro sube vertiginosamente 300m. Ante nosotros nieve y nubes, me obligan a retornar. Resultados: 80 fotos aéreas y 200m de película de un sector inexplorado de unos 250 km2. ... En un laguito desconocido erigí a 600m s.nn un depósito de emergencia: 49°12'S / 73°OE* (Laguna Cóndor). *Se acredita el método de ir superando nuevas etapas (con depósito) a medida que avanzaba hacia el norte. De este modo puedo inspeccionar la morfología y la geonomía. Tengo que batallar con fuertes dificultades que presenta el motor, ya que el agua del radiador apenas alcanza los 40 °C. He sobrevolado, cada vez, un máximo de 4 horas, o sea, lo que me permite la reserva de combustible, todos los altiplanos helados, surcados por barreras glaciares que aumenten su altura a medida que perfilan el norte. Altura media de vuelo: 4500m.*» Por falta de **comunicación radial**, Plüschow no podía arriesgarse a volar demasiado al oeste, ya en la cercanía de los fiordos marinos. En un caso de aterrizaje o acuatizaje forzoso, sea en el Hielo Patagónico Sur o en los senos del Pacífico, hubiera estado perdido irremediablemente.

El 4.01.31 escribe en su bitácora, «Campamento punta norte (Brazo Norte del lago Argentino?): *Dreblow vuelve a reparar una avería de radiador. Si seguimos así consiste esto en una pura remienda de parches, y más parches. Algunas veces la situación se hace desesperante.*» (Todos los datos del libro de bitácora, publicados en: Gunther Plüschow, marino alemán y aviador, autora: Isot Plüschow, ver bibliografía)

A continuación se precipitan los acontecimientos. Una terrible tempestad de viento azota el 20.01.31 el campamento, con efecto de tornado, destruye la carpa que vuela y esparce la indumentaria, arrancando de cuaje los arbustos. El hidroavión da vuelta de campana, invierte el sentido y la alta cola va hacia el margen lacustre. Dos días demoraron Plüschow y Dreblow en enmendar provisoriamente los estragos causados. En el próximo vuelo comenzó a fallar de repente el motor y pla-

neando alcanzaron con los estanques vacíos uno de los campamentos provisorios. El 26.01. acuatizó de emergencia, en una laguna encerrada por paredones de rocas; Plüschow la denominó «Felskrater» (cráter rocoso). Y a causa de una fuerte turbulencia debió acuatizar alli. Un escollo le causa una perforación en uno de los flotadores. Tras varias tentativas logran salir de esta trampa, de aquella superficie lacustre de 300x1000m, aprovechando vientos ascendentes a las 11 de la mañana. Sobrevoló un altiplano glacial y perfiló enseguida rumbo sur-sureste, al depósito/campamento II en el lago Argentino. Era el 28 de enero de 1931 y unas horas más tarde **se desplomó** de una altura de aprox. 600m el hidroavión Heinkel D-24 sorpresivamente en el Brazo Rico, a unos 100m de la orilla sur y cayendo en agua de poca profundidad. Los dos pilotos pudieron liberarse de sus asientos pero al saltar Dreblow quedó aferrado hasta el último momento al avión por no haberse abrochado el paracaídas, cayendo de cierta altura al agua. Las sogas del paracaídas de Plüschow se enredaron en la cola y éste se estrelló mortalmente ipsofacto contra tierra firme. Dreblow sobrevivió pasajeramente la caída, pero falleció seguramente por un síncope cardíaco por efectos de la heladísima agua. No alcanzaron a llegar a la protegida bahía Tsingtau, a pesar que no les faltaba mucho.

No cabe duda que la construcción con material liviano, a pesar de la excelente calidad de la producción fabril de Heinkel, no pudo responder a las exigencias implantadas de las difíciles situaciones meteorológicas de la Patagonia y Tierra del Fuego. El desgaste del material tiene que haber sido enorme. Gran honra le corresponde al impulso y temerario dúo, al mismo tiempo deportivos pioneros de la aviación, al capitán Gunther Plüschow y al ingeniero Ernst Dreblow.

Nombres, recuerdos y epílogo

Anotación en el libro de bitácora, bahía Tsingtau, mediados de noviembre 1930:

«En realidad hasta hoy día nadie ha visto, a excepción de Dreblow y yo mismo, la línea de demarcación entre Argentina y Chile, la que sobrevolamos a diario. Mi trabajo sirve indistintamente para ambos países, de modo que no puedo tomar partido por ninguno de los dos! Un oficial alemán imperial no se ofrece en venta.»

(Página 288: «Gunther Plüschow, marino alemán y aviador. El cuadro de su vida.» Isot Plüschow, Im Deutschen Verlag - Berlin, Copyright 1933)

Gunther Plüschow y Ernst Dreblow fueron sepultados provisoriamente en la pendiente de la ribera sur del Brazo Rico del lago Argentino a fines de enero de 1931. Solo tras un posterior traslado a **Buenos Aires** se llevó a cabo la incineración, erigiéndose un **monumento de honor** en el barrio de distrito Palomar. Ulteriormente, y a solicitud de los familiares, las urnas fueron trasladadas a Alemania, sepultándoselas ante una enorme muchedumbre en el **cementerio de Belín-Lichterfelde**. Por resolución del Senado de esta ciudad se declaró en 1985 el sepulcro «patrimonio honorable». La urna de Ernst Dreblows fue trasladada en 1935, por pedido de los familiares, a Rathenow en Brandenburgo.

En **Ushuaia**, la ciudad en Tierra del Fuego Argentina, en donde Plüschow y Dreblow habían iniciado el 3.12.1928 el primer servicio postal aéreo **desde y hacia** Punta Arenas/Chile, se bautizó **una calle** en honor de Gunther Plüschow. En el museo local se encuentran varias piezas de recuerdo, entre otras, un modelo del hidroavión Heinkel D-24, llamado «Cóndor de Plata». También se sabe que existen piezas del avión despeñado. Nos preguntamos: ¿Dónde? ¿En el «Museo Aeronáutico» de Buenos Aires? ¿Quién nos puede informar al respecto?

A mediados de los años 60 se levantó un sencillo **monumento en piedra** en recuerdo de Plüschow y Dreblow, gracias a la vigorosa colaboración y reunión de fondos entre argentinos de habla alemana, amigos de la aviación, autoridades oficiales, etc., en el lado sudeste de la península Magallanes, directamente detrás de la casa del guardaparque, a la entrada del Parque Nacional Los Glaciares, que lleva hacia el glaciar Perito Moreno/Patagonia. Al cumplirse el **cincuentenario** del fatal accidente, el **28.01.1981**, se reunieron personalidades de la vida pública argentina, numerosos representantes de instituciones argentino-alemanas, el embajador alemán y el único hijo de Gunther Plüschow, Gunter Gernot residente en Canadá, y amigos de la aviación, para participar en una ceremonia recordatoria ubicada en un bello lugar panorámico, del Brazo Rico/Lago Argentino, **enfrente** del lugar en que se precipitara el hidroavión. Incluso pudo asisitir el único sobreviviente de la goleta de investigación de Plüschow, la «Feuerland», Don Paul Christiansen de Büsum, radicado en Valparaíso/Chile.

En la década del 30 se nombró al final del seno Contraalmirante Martínez, en Tierra del Fuego Chilena, una hermosa y angosta bahía que penetra en la base del Cordón Navarro, «**Bahía**

Plüschow» (54°36'S / 70°31'OE). En el Hielo Patagónico Sur se encuentra al oeste del río Manso, Brazo Oeste del lago O'Higgins, el «**Cerro Plüschow**» con 2469m (48°44'S / 73°16'OE). En Punta Arenas la razón social de un hotel, «Cóndor de Plata», recuerda al hidroavión malogrado. Por lo demás **falta** que las ciudades de **Punta Arenas y Puerto Natales** recuerden a estos dos pioneros de la aviación nombrando una calle o plazoleta en su honor. Aquí los ediles tienen la última palabra.

A CONAF/Chile, institución responsable del «Parque Nacional Torres del Paine», solicitamos la actua-lización de las denominaciones usuales, de hace más de 60 años: «**campamento Plüschow**», «**laguna Cóndor de Plata**» y «**bahía Tsingtau**», las tres en la ribera noreste del lago Sarmiento de Gamboa. También debe informarse sobre el particular al IGM en Santiago para su reconocimiento. Todo queda debidamente explicado a través del esquema adjunto.

El Instituto de la Patagonia en Punta Arenas, dependiente de la Universidad de Magallanes posee en su fototeca una serie de **ampliaciones fotográficas** de pequeño tamaño, **originales** de los años 1928-31 de la expedición Plüschow, al igual que una **hélice de madera** (modelo 1:1) del hidroavión Heinkel D-24 (la cual en su tiempo el capitán Gunther Plüschow había obsequiado al Colegio Alemán local). Tenemos la intención de integrar los objetos arqueológicos salvados en la bahía Tsingtau al inventario del Instituto antes nombrado para fines de estudio e investigación científica. Los autores de este análisis estiman que es importante que estos objetos se presenten al público en forma de una exposición. Igualmente hacemos el llamado mundial de unirse a la intención de organizar una exposición como es usual en nuestro tiempo. Deseamos el apoyo altruista por parte de personas particulares e instituciones, y que el mismo sobrepase los límites de Chile. Nos dirigimos a Alemania, Suecia, Canadá y Argentina. Como es habitual hoy en día, se podría organizar un sistema de exposiciones con diverso material propio, incorporando objetos prestados temporalmente, todo lo cual en **forma completísima** se podría presentar al público en **diversas ciudades de Chile y Argentina**.

Al mismo tiempo formulan los autores su interés en llamar a una COLECTA PARTICULAR pro financiamiento de un sencillo monumento o monolito recordatorio en la **bahía Tsingtau**, específicamente en el lugar del **campamento Plüschow** e instalar letreros/placas también en la **rocas Plüschow** en memoria de tan destacados protagonistas alemanes. Este llamado debiera traspasar los límites de Chile y tratar de ganar a todos los amigos de la aeronáutica y esencialmente, de la PATAGONIA. Con seguridad contaríamos con el permiso y la ayuda de CONAF, responsable de todos los parques nacionales de Chile, en este caso, del Parque Nacional Torres del Paine.

AUTORES: GÜNTHER JÜLLICH,
81547 MÜNCHEN, DAV-VALPARAÍSO

HILDA + HANS ROEHRS, PTA.ARENAS(CHILE)

LECTORADO EN CASTELLANO:
PROF.DR.BORIS OSÈS, 81476 MÜNCHEN

REDACCIÓN INFORMÁTICA:
WILFRED SIEGEL, 68782 BRÜHL, DAV-STGO.