

Cerrado de construcción alemana matriculado en RENFE. Manuel Gonzalez Marquez, Sevilla, 1972.

VAGONES ALEMANES EN LA RENFE

Y SU TRANSPOSICIÓN MODELÍSTICA (I)

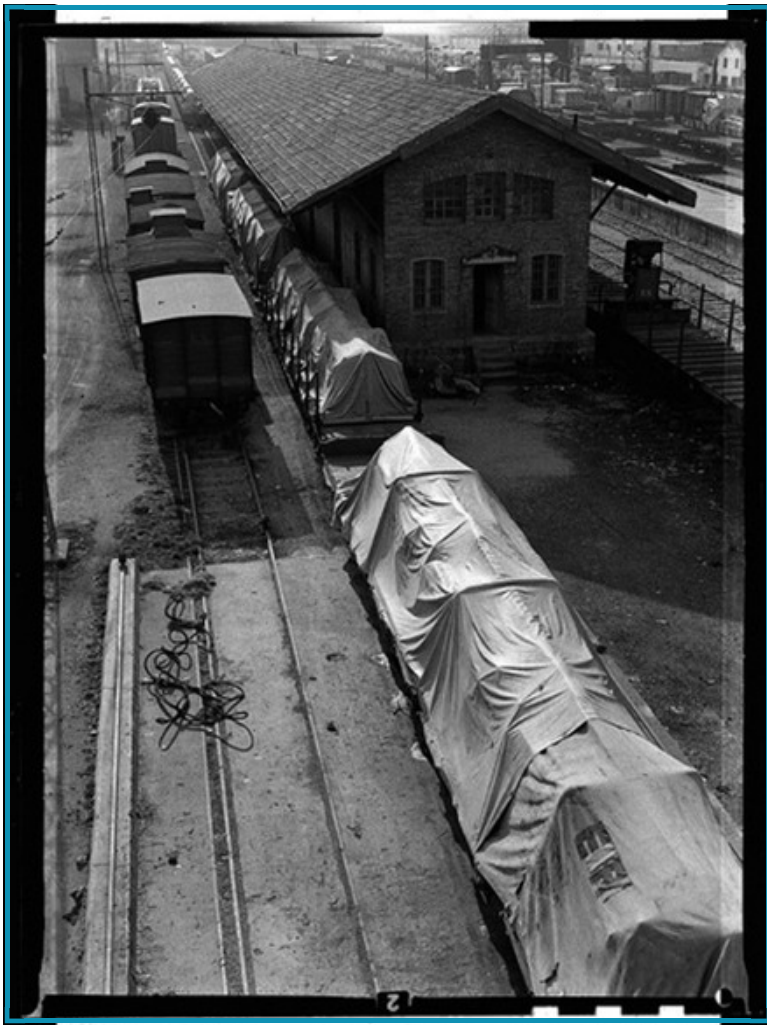
El 26 de septiembre de 1944 tiene lugar en Berlín una reunión entre representantes del ministerio de Asuntos Económicos y del ministerio de Transportes del Reich alemán. No resulta muy difícil imaginar la tensión contenida entre los presentes, su cansancio ante la avalancha de órdenes, peticiones, documentos que se acumulan en mesas y despachos. Los ejércitos rusos y aliados han llegado a la frontera y apuntan hacia el corazón de Alemania. La guerra se acaba, pero ¿cómo de largo será el final?

Bajo la incertidumbre del futuro inmediato, no deja de ser sorprendente la cuestión sometida a debate en esa reunión. Tiene que ver con España, y con una venta. La guerra y los negocios han ido siempre muy juntos de la mano. Quizá incluso más que en los tiempos de paz. Se trata de una vieja evidencia, asumida y practicada tanto por vencedores como por vencidos. Los servicios de inteligencia, como tendremos oportunidad de comprobar, conocen bien el espíritu del asunto.

Hace tres meses que los aliados desembarcaron en Normandía: su avance ha liberado ya toda Francia. La frontera con España permanece cerrada. En Barcelona, la oficina del Reichsbahnrat George W. Schübel, el delegado de los ferrocarriles del Reich en España, se ha empleado a fondo para reunir y encauzar hacia lugar seguro el material móvil de procedencia germana que pudiera estar operando en el sur de Francia. Gracias a esas gestiones, en las playas de vías de Irún permanecen estacionados, al menos, 273 vagones con un destino incierto. Salvo un milagro militar -que nadie cree posible ya-, todo ese material no podrá volver a Alemania cruzando las vías francesas.

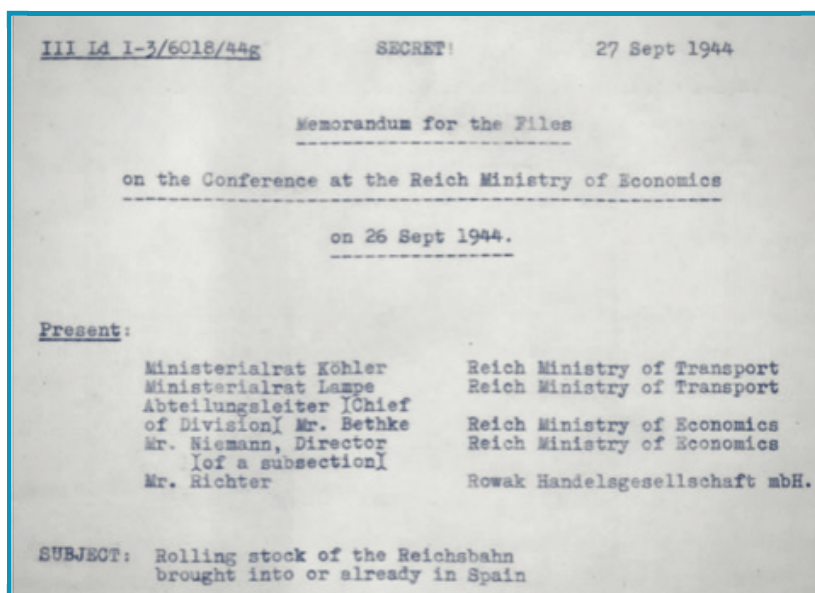
Membrete oficial de las oficinas de la DR en Barcelona.





Playa de vías en Irún. Fototeca del Archivo municipal

Traducción del alemán del memorandum elaborado tras la reunión del 26 de septiembre en Berlín, que plantea las líneas maestras de la operación de venta. Observese la calificación como documento 'secreto'; así como la lista de los asistentes.



Examinada la situación, los funcionarios reunidos en Berlín toman una decisión, quizá la única posible: elaborar una oferta de compra lo más atractiva posible, y ofrecer esos vagones a la bisoña Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Y si ello no fuera posible acuerdan, como último recurso, su venta al chatarrero.

BOTINES DE GUERRA

La historia de esos 273 vagones se puede reconstruir gracias a la labor de los servicios secretos ingleses y americanos, muy interesados en conocer las circunstancias y los detalles de esa venta a la RENFE, que finalmente tuvo lugar tras una larga negociación y buenas dosis de burocracia. El objetivo de la investigación de los aliados no es otro que demostrar que esos vagones pueden ser calificados de bienes pertenecientes al estado alemán y, por tanto, susceptibles de ser añadidos a la lista de patrimonio incautado en concepto de compensaciones de guerra.

Sin embargo, no todos esos vagones tienen un origen alemán; al menos no técnicamente. Los propios espías aliados han detectado en las playas de vías de Irún no menos de 17 vagones procedentes de los ferrocarriles rusos, polacos, yugoslavos, italianos, belgas y holandeses. Así como dos vagones de los ferrocarriles de Bohemia a Moravia (BMB), en Checoslovaquia, que también son incluidos en la oferta de compra.

Pero no son éstos los que atraen a los informadores, sino otro numeroso grupo de vagones que resultan especialmente llamativos. No porque su origen y construcción sea cien por cien alemana. Tampoco porque en una elevada proporción aparezcan como vagones nuevos, flamantes. Lo realmente significativo es que han sido construidos para ser usados, específicamente, en la red ibérica. ¿Por qué razones y con qué objetivos?

In addition to the foregoing, the rolling-stock indicated below originating in territory formerly occupied by German forces is also reported to be circulating on Spanish railways :

Belgian	166981	326949	339368	3
Dutch	55080	59307		2
Italian	144299	260570	488806	
	1011762	1129331	7106535	
	L. 465510			7

Detalle de un informe confidencial de los servicios de inteligencia aliados, sobre la presencia de vagones extranjeros en España.,

UNA GUERRA, UNA OPORTUNIDAD

Para dar respuesta a esas preguntas, más bien debemos dar un salto atrás en el tiempo y asistir, como testigos privilegiados, al oportuno maridaje entre guerras y posibilidades de negocio. Como sucederá a lo largo de este trabajo, toda la información proviene de los fondos documentales del archivo nacional Inglés y Americano.

El 31 de julio de 1936 dos hombres se disponen a constituir, ante el cónsul de España en Tetuan, una sociedad mercantil. Uno de ellos es un militar ya retirado, Fernando de Carranza. Cumple la función de hombre de paja. El otro es un empresario alemán, representante de la casa Junkers, bien relacionado entre los círculos militares del Marruecos español: se llama Johannes Bernhardt. Una semana antes, el General Franco le ha entregado una carta dirigida a Adolf Hitler. El intento del golpe militar del 18 de julio ha fracasado virtualmente. Franco le pide a Bernhardt que mueva sus influencias en Alemania y entregue su mensaje de socorro. El alemán, un apasionado de los negocios, intuye una oportunidad de oro.

El 24 de julio, Bernhardt aterriza en Berlín. Tras la mediación de su secretario personal, el Führer lo recibe a la salida de una representación de la ópera 'Sigfrido', de Wagner. Aunque a Hitler no le parecen maneras de empezar un conflicto, toma la trascendental decisión de apoyar a los sublevados en España.

En Tetuan, Bernhardt y Carranza estampan su firma en el acta notarial. Su empresa se llamará 'HISMA', acrónimo de 'Compañía Hispano Marroquí de transportes aéreos'. Por lo visto, el propio Franco ha sugerido esa abreviatura, en aras de la discreción. El primer y lucrativo negocio de la sociedad es organizar un puente aéreo entre Marruecos y España, transportando soldados y pertrechos del ejército de África en aviones alemanes. E Inaugurando así, de facto, el verdadero inicio de la Guerra Civil española.

	Nº	Agro S.A.	(see page 4)	
	Nº	La Comercial Andaluza Extrema, S.A.	"	5
	Nº	Otto Gerdtzen (Tresafil S.A.)	"	6
	Nº	Compania General de Lanas S.A.	"	7
See	Nº	Transportes Marion S.A.	"	8
	Nº	Cia Minera Mauretania S.A.	"	9
See	Nº	Mawick & Cia Ltd. (Unitas Ltd)	"	10
See	Nº	MONTANA & other Mining concerns	"	11
See	Nº	Minerales de Espana S.A.	"	12
	Nº	Nova S.A.	"	13
See	Nº	Rasch y Hermanos, G. A	"	14
	Nº	Soc. Exp. de Pielas S.A.	"	15
See	Nº	Prodag	"	16
See	Nº	Productos Resinoso S.A.	"	17
See	Nº	Fubira Boehme y Cia Ltd.	"	18
See	Nº	[Schmidt's S.A.] PF 66771 YB 5960	"	19
	Nº	Transcomar	"	20

Listado de algunas de las empresas vinculadas a Sofindus, investigadas por los aliados al final de la II GM. Formaban un entramado económico y financiero realmente tupido, en el que los libros contables y la documentación no siempre reflejaba la realidad. Una forma de camuflar las irregularidades por parte de los gobiernos alemán y español.

ÉXITO EMPRESARIAL

En 1943, esa empresa se ha convertido en un auténtico gigante. Ha cambiado de nombre, y ahora se la conoce como SOFINDUS: Sociedad Financiera Industrial. Se trata de un enorme conglomerado que agrupa hasta 350 empresas centradas en productos estratégicos y con presencia en toda España: minerales, pieles, corchos, productos agrícolas, navieras, aseguradoras... Es mucho más que una simple empresa comercial, y su influencia se extiende hacia ámbitos que van más allá de lo estrictamente económico. Bernhardt sigue al frente del negocio; también sigue conservando su contacto directo con Franco. No sólo ha conseguido ser un hombre 'extremely rich', como lo describen los servicios secretos aliados, sino que también ha sido nombrado Oberführer de las SS. Un grado equivalente al de General honorario.

NECESIDADES DE TRANSPORTE

La importancia económica de Sofindus y su dimensión estratégica, alimentando con todo tipo de materias primas el esfuerzo de guerra alemán, justifica el interés de sus administradores en proveerse de una red de transporte eficaz y suficiente. Con una especial atención a los minerales, las joyas de la corona. Un tercio del wolframio que utilizará Alemania para blindar sus tanques, por ejemplo, será extraído de minas españolas explotadas por la compañía.

En ese sentido, los problemas con el transporte de mercancías por ferrocarril son constantes. El parque móvil español presenta, tras la contienda civil, un estado traumático. La ingente tarea de la reconstrucción de la red ferroviaria tampoco ha podido ser abordada bajo el contexto de la guerra mundial y el desordenado proceso de instauración del nuevo estado franquista.

Für die Schwefelkies Transporte verfügten wir Mitte August über 407 Waggons, von denen 150 Stück kurzfristig, dank des Entgegenkommens der Privatvermieter, zurückgegeben werden konnten. Es verbleiben

128 offene Waggons der Reichsbahn
56 " " Aralar
50 " " eigene
23 geschlossene Waggons Laboremus,

Detalle de un informe alemán sobre el transporte de piritas en España en los últimos años de guerra. Tan solo dedicados a esta actividad Sofindus emplea 407 vagones, lo que da una idea del volumen de mercancías a despachar. 257 de ellos pertenecen a los parques privados de distintas empresas del grupo.

Ante esa situación, las autoridades alemanas responden con algunas iniciativas. Hacia mediados de 1943, un representante del Reichsverkehrministerium (RVM), el Ministerio de Transportes del Reich, propone un audaz plan, consistente en reunir 500 vagones para enviarlos a España. Se especula con la posibilidad de que sean vagones de origen ruso, para facilitar el cambio de ejes y su adecuación al ancho ibérico. Aunque la idea no prospera, sirve de acicate para tratar de encontrar una solución definitiva, que llega con la decisión de construir 200 vagones abiertos especialmente acondicionados para circular por las vías españolas. Muy posiblemente, el 'Studiengemeinschaft für Eisenbahnfragen' está detrás de la idea. Se trata de una agencia para el estudio de temas ferroviarios, con sede en Berlín, y participada por las firmas Otto Wolff, Ferrostaal, Krupp y Sthalunion. Todas ellas con intereses en España, y buenas conocedoras de sus peculiaridades ferroviarias.

Dichos vagones serán alquilados en un primer momento por la Deutsche Reichsbahn a Sofindus y, como veremos en próximas entregas, acabarían formando el lote más numeroso de todos los vagones alemanes adquiridos finalmente por la RENFE.

To: Reichsverkehrministerium
for Herr Govt. Architect Keller,
Berlin.

(Pen note: Copy to Viermann, sent 21.5.) (Re-submission)

pro.tem. Berlin
29.5.1943.

File Note.

re: 500 open Trucks
for transport of ores from Northern Spain to French frontier
stations.

After reporting to Under-Secretary of State von Jagnitz, I laid the matter before Secretary of State Genzenmueller in the RVM. Herr Genzenmueller, who is well known to take a lively interest in the Spanish transport problem as well as in the frontier problems on the Franco-Spanish frontier, decided that:-

for his own part, he was prepared, on principle, to make up to 500 trucks available from his stock, possibly trucks of Russian origin (as far as possible of 15-20 tons loading capacity, open type), as soon as he should receive a quota from RVM which would put him in a position to fill the gap in course of time. He would therefore make a practical preliminary session.

Traducción inglesa del documento alemán que propone la utilización de vagones rusos para España. Mayo de 1943.