



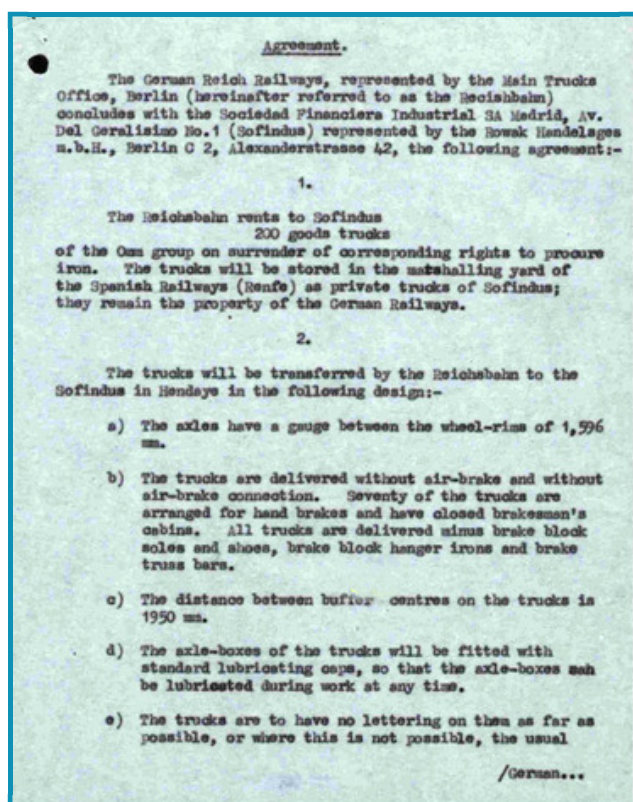
Vagón abierto de construcción alemana matriculado en los ferrocarriles portugueses. Unidades casi idénticas circularon por las vías españolas. Foto Mário Novais, Fondo Calouste-Gulbenkian

# VAGONES ALEMANES EN LA RENFE

## Y SU TRANSPOSICIÓN MODELÍSTICA (II)

Como hemos visto anteriormente, la Deutsche Reichsbahn dispuso la construcción de 200 vagones de bordes para ser utilizados en España, a fin de garantizar el flujo de materias primas y minerales que la maquinaria bélica alemana necesitaba para mantener el esfuerzo de guerra.

Según documentación custodiada en los National Archives de Londres, varias empresas ejecutaron ese encargo durante los últimos meses del año 1943 y principios de 1944. La factoría alsaciana De Dietrich se hizo cargo de 70 unidades; las instalaciones de la Fahrzeugbaugesellschaft mbH, en Varsovia, acogieron otras 50. Y finalmente, 80 unidades más se encargaron a la firma Zieleniewski Waggonbau un Maschinenbau en Sanok, Polonia.



El 31 de marzo de 1944, la Deutsche Reichsbahn, a través de su oficina central para el material móvil, hace llegar un contrato a una empresa cuya razón social es toda una metáfora de la posición que ocupa en España: Avenida del Generalísimo, número 1, Madrid. Allí se encuentran las oficinas centrales de Sofindus, que va a alquilar los vagones a razón de 5 marcos por vagón y día. Gracias a un sistema de 'clearing' bancario, Sofindus pagará en pesetas, en una cuenta española, y la Deutsche Reichsbahn podrá cobrar su renta, en marcos, desde Berlín.

El contrato desvela varios detalles interesantes. Por ejemplo, los vagones presentan una distancia entre centros de topes de 1950 mm., es decir, que están específicamente separados para el ancho de vía español. Todos carecen de sistemas de freno continuo, sea de vacío o aire comprimido. Setenta unidades son servidas con freno de husillo en garita: un proveedor español se encargará de instalar las timonerías, las barras y las zapatas de freno unificadas para la circulación por la red española.

Primera página del contrato de alquiler, traducida por los servicios de inteligencia aliados.

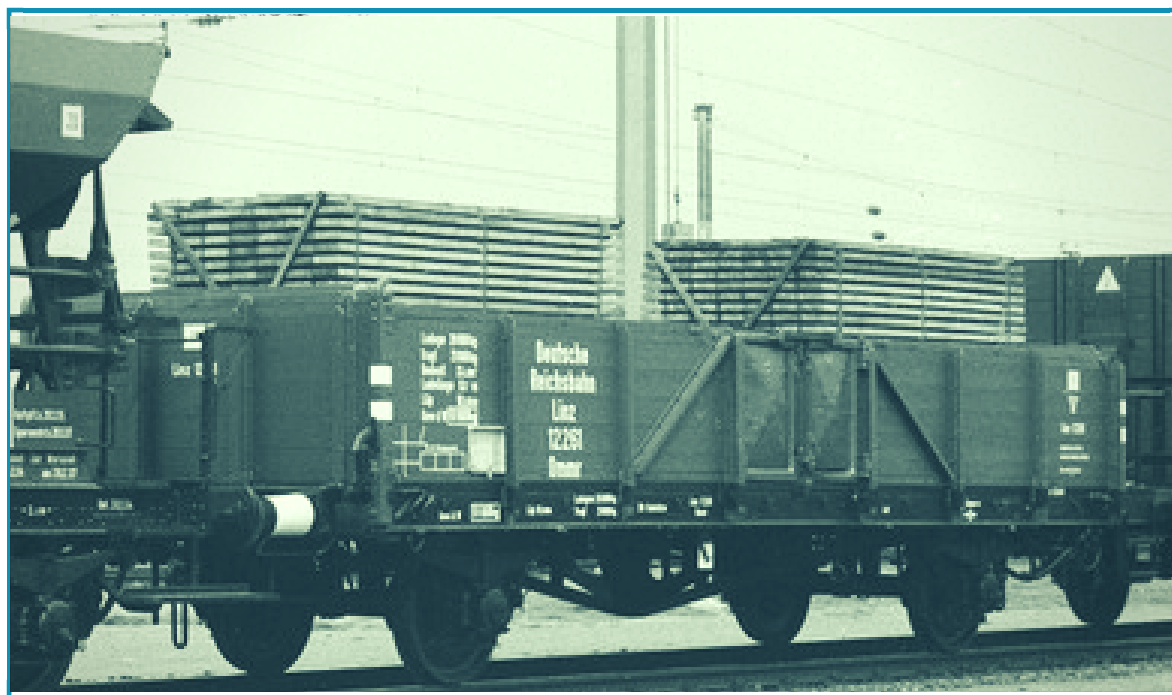
Todos los gastos relativos a la adaptación de los vagones al ancho ibérico corren por cuenta de Sofindus. Incluyendo la incorporación de las preceptivas cadenas de seguridad, con seis eslabones para una longitud de tope de 650 mm.

El contrato también estipula la entrega de piezas de recambio para cubrir averías y mantenimiento, en cantidad suficiente pero que nunca excederá el coste de dos vagones completos. Aunque quizá el dato más importante, a ojos aliados, es de índole administrativa: los vagones serán tratados en España como integrantes del parque privado de Sofindus -circularán con la inscripción 'S.F.I.M': Sociedad Financiera Industrial Madrid-. Pero una cláusula específica que, a todos los efectos, su propietaria es la Deutsche Reichbahn.

## LA ENTRADA EN SERVICIO

Entre el 11 de abril y el 3 de junio de 1944, cruzando las vías de Hendaya en pequeños lotes, ingresan en la red española un total de 128 vagones. De la cifra inicial de doscientos hay que descontar algunas unidades que no pudieron ser fabricadas; más las pérdidas producidas por ataques aéreos y sabotajes en el largo tránsito hacia España, según el relato de Schübel, el hombre de la DR en España.

Con efecto inmediato, los vagones empiezan a formar parte de los trenes de piritas y hierro que parten de las minas explotadas por Sofindus. No hay tiempo que perder: Alemania está en guerra. Y cuestión no menos importante: la cuenta del alquiler ha empezado a correr, con germánica precisión, día tras día.



Vagón de bordes de la DR en un tren mercancías. Foto Markus Wellwig

- 4 -

des Übergabeprotokolls Hendaye:		Übertrag:	Waggon-Nr.:	Tage bis 30.6.44:
		ohne Bromserhaus	104. Waggon	6633 Tage
18.4.1944	"	"	21456	74
"	"	"	21457	74
"	"	"	21468	74
"	"	"	21501	74
"	"	"	21463	74
"	"	"	21475	74
"	"	"	21473	74
"	"	"	21477	74
"	"	"	21461	74
"	"	"	21480	74
1.6.44	"	"	24024	30
"	"	"	24029	30
"	"	"	24036	30
"	"	"	24039	30
"	"	"	24045	30
"	"	"	24052	30
"	"	"	24063	30
"	"	"	24064	30
"	"	"	24070	30
"	"	"	24071	30
3.6.1944	"	"	24042	28
"	"	"	24058	28
"	"	"	24060	28
"	"	"	24061	28
			<u>128 Waggon</u>	<u>7785 Tage + RM 5,--- =</u>
				<u>RM 38.925,-</u>

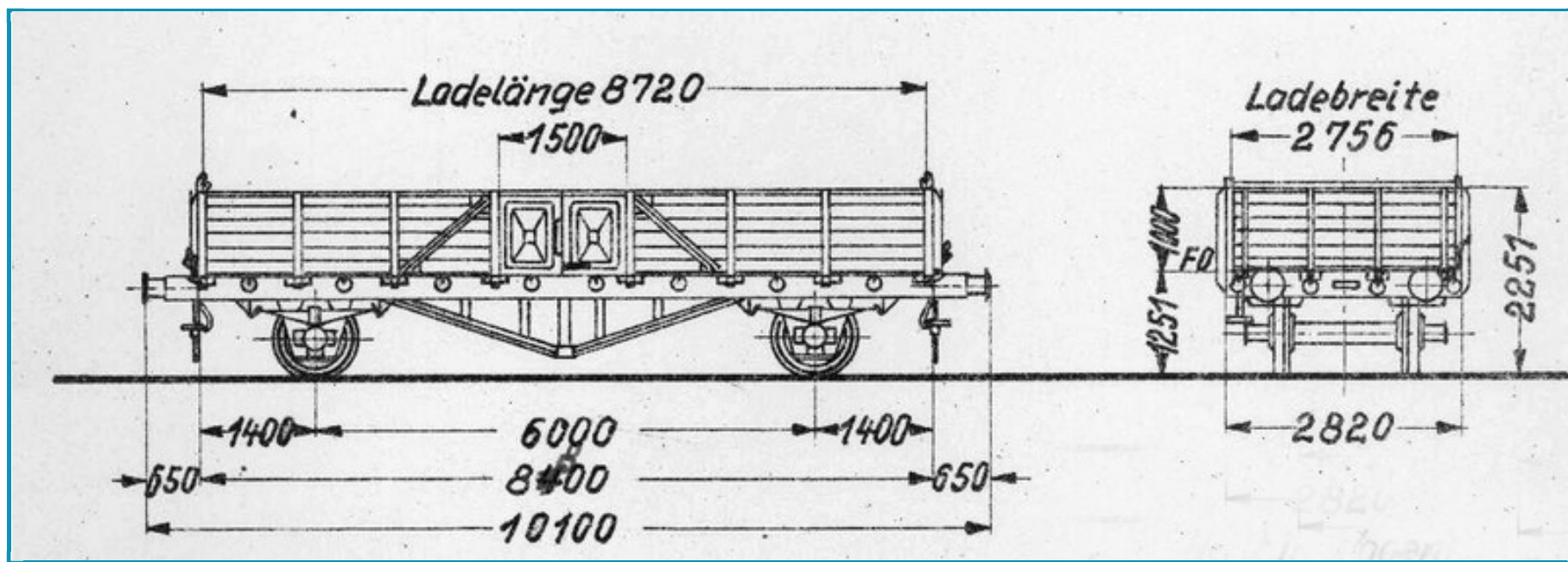
Detalle de la contabilidad alemana que registra la fecha de entrada en servicio de cada uno de los vagones, a fin de calcular con exactitud los días de alquiler. A 30 de junio de 1944 se acumulan 7785 días computables, que arrojan un total de 38.925 marcos.

Sin embargo, sus servicios se van a ver interrumpidos muy pronto. Tras el desembarco del 6 de junio en Normandía, los aliados no dejan de avanzar a través de Francia. La guarnición alemana de Hendaya se retira durante los últimos días de agosto para evitar su captura; la frontera quedará cerrada definitivamente en septiembre. En unos hangares junto a la estación internacional quedan almacenadas 5.500 toneladas de minerales que no han podido ser enviadas a Alemania. No es un problema demasiado grave: como muy bien saben los gestores de Sofindus, no faltarán compradores que quieran aprovechar las azarosas oportunidades que van sembrando las guerras. Y cómo ya hemos visto, algo muy parecido pasará también con todos esos vagones.



## UN DISEÑO PARA LA GUERRA: EL VAGÓN DE BORDES LINZ

Según acredita la documentación y los listados originales, la totalidad de esos 128 vagones corresponden al modelo alemán 'offener mittelbordwagen Linz'. Esto es, un vagón abierto con bordes de madera de 1 metro de altura y ejes intercambiables (Ommr). Como es sabido, la inclusión en la nomenclatura de nombres de ciudades, como ahora 'Linz', se utilizaba para identificar las diferentes clases y tipos de vagones en la Deutsche Reichsbahn.



Esquema con las principales cotas de los vagones tipo Linz, procedente del Reichsbahn-Zentralämter (RZA), Oficinas Centrales del Reichsbahn. Según se desprende de los listados, 65 unidades de las que llegaron finalmente España disponían de garita para el freno; otras 12 simplemente balconcillo. Ambas variantes presentaban una caja y un chasis de mayor longitud, conservando el mismo empate entre ejes.

El diseño de los Linz queda englobado dentro de la familia de material específicamente pensado para la logística militar (Kriegsbauarten), empezando su producción en 1939. Tanto las paredes como los testeros eran abatibles, para permitir la rodadura de vehículos. Incluso podía ser abatido el balconcillo en aquellos vagones dotados con ese elemento. Es también característico el refuerzo metálico bajo el chasis en forma de vientre de pez.

Más allá de su posible uso militar, estos vagones fueron empleados para todo tipo de transportes. Ensamblados mediante soldadura, presentaban un empate de 6 metros y una longitud total de 10.100 ó 10.800 mm, dependiendo de la presencia o no de balconcillo. Admitían una carga máxima de 24,5 Tn, que podía ser aumentada hasta las 25,5 Tn. en caso de necesidad.



'Linz' de los ferrocarriles portugueses mostrando un magnífico aspecto, rozando los 50 años en servicio. Foto de Paulo Ferreira, Barreiro, 1988.

## LOS 'LINZ' ESPAÑOLES

Una vez finalizada la guerra, en un auténtico ejercicio de malabarismo diplomático, el gobierno franquista simula cumplir los requerimientos de los aliados, al mismo tiempo que protege o facilita la huida de los hombres del Reich en España. Mientras tanto, como ya apuntó Javier Fernandez Lopez en base a documentación muy similar o idéntica proveniente de otras fuentes, la RENFE se apresura a dar de alta material recién adquirido. El 14 de abril de 1945 se firmaba el contrato oficial por la compra de 242 vagones de origen alemán, por un total de 8.656.655 pesetas. El día 18 del mismo mes se distribuye el 'Aviso nº 9' de RENFE, en el que se proponen las nuevas numeraciones para un primer lote de vagones, entre los que se encuentran algunos de los 128 'Linz', matriculados con la letra 'H' de los bordes medios.

FLATCARS WITH SIDES (BORDES)			
Ommr 16020	Hf 285129	Ommr 16014	Hf 285135
Ommr 16015	Hf 285130	Ommr 16006	Hf 285136
Ommr 16004	Hf 285131	Ommr 16017	Hf 285137
Ommr 16003	Hf 285132	Ommr 16010	Hf 285138
Ommr 16008	Hf 285133	Ommr 16002	Hf 285139
Ommr 16013	Hf 285134	Ommr 16009	Hf 285140

Detalle del 'Aviso nº 9' traducido al inglés, con la antigua y la nueva numeración propuesta para 12 vagones del tipo 'Linz'

Tres años más tarde, en el exhaustivo inventario de RENFE de 1948, aparecen ahora matriculados bajo la 'X' de los bordes máximos. Son los Xfh 285.129 a 285.205 (dotados de freno de husillo), y los X 285.206 a X 285.270, carentes de freno. En realidad, la numeración abarca ya 141 vagones. Según corrobora el propio Javier Fernandez, la cifra alcanzará hasta las 150 unidades en listados posteriores. Resulta evidente, pues, que se fueron añadiendo mas vagones respecto a ese lote inicial de 128. En ese sentido,

es altamente probable la existencia de tipos y diseños diferentes a los 'Linz' -hay constancia documental de al menos dos-; si bien todos dentro de la familia de los vagones de bordes.

Además de esos datos, el inventario refleja otros detalles muy interesantes. Por ejemplo, que su numeración antigua figure como 'Ommr'; hecho que permite deducir que durante la guerra circularon por España manteniendo la matrícula original alemana. Otra información relevante: la presencia de topes unificados para todos los integrantes de la serie. Asimismo, los ejes son descritos como del tipo 'ALE' -alemán-; y la caja de grasa, como 'A-13'.

## LA MEMORIA GRAFICA

Existen varias imágenes de estos vagones prestando servicio en RENFE. Algunas de ellas se las debemos al buen ojo de algunos aficionados, que han sabido detectar en archivos y colecciones personales, e incluso en los segundos términos de las propias fotografías, la presencia de este tipo de material. Hecho que ciertamente podría equipararse a la búsqueda de la aguja en el pajar, si tenemos en cuenta los miles y miles de vehículos que han ido componiendo el parque móvil de la RENFE a lo largo de los años.

Un 'Linz' en acción. Fototeca Archivo municipal de Irún





Una instantánea interesante se toma en abril de 1960, en la estación de Alsasua. El aficionado Jesús Brau alerta que, detrás del Iberia Expreso, un 'Linz' se está dejando ver en un rincón. Conserva el esquema de pintura de la Deutsche Reichsbahn, con el chasis negro y la caja pintada en rojo, bastantes años antes de que RENFE implantara el rojo óxido para el material de mercancías.



Estación de Alsasua, abril de 1960. Foto Marc Dalhstrom, 'Vapeur en Espagne'

Sin duda, esa decoración no pasaría desapercibida en una RENFE que había escogido el gris como color para su parque de mercancías. La mayor parte de las imágenes recopiladas parecen reproducir el mismo esquema de pintura, reconocible bajo el blanco y negro de las fotografías. Se trata de una cuestión importante de cara a una posible reproducción modelística, así que acudimos a la tecnología en busca de ayuda.



Fotografía del X 285.000 visto en la página anterior, antes y después de su coloreado mediante aplicación de procesos algoritmos. Archivo municipal de Irún.





A pesar de su base matemática, la utilización de algoritmos para dar color a imágenes en blanco y negro siempre constituirá una aproximación a la realidad, nunca la realidad misma. Pero aún así, pueden sernos muy útiles ante preguntas significativas para el modelista: ¿lucieron estos vagones alguna decoración más, además del llamativo rojo 'alemán'?



Foto colección Jesús Casaseca, gentileza Asociación Ferroviaria Zamorana (AFZ)

En la estación zamorana de Corrales del Vino, un hombre carga remolachas en un vagón. La fortuna ha querido que detrás suyo quede inmortalizado uno de nuestros 'Linz' con balconcillo; el ojo atento que lo ha detectado pertenece a otro aficionado, José Antonio Cendón. Podemos observar como el color del vagón parece ahora uniforme, tanto en la caja como en el bastidor; de un tono bastante más claro si lo comparamos con el 'X' unificado que tiene delante. La escena podría tener lugar durante los primeros años sesenta, coincidiendo quizá con la implantación en RENFE de un gris más oscuro que el clásico gris unificado para el parque de mercancías, predominante hasta ese momento.

La combinación de todas esas hipótesis queda plasmada en esta interpretación de un 'Linz' en color gris, que recuerda al gris unificado RENFE. Existen documentos gráficos que prueban la circulación de otros vagones alemanes también pintados en gris; de manera que la escena entra en la categoría de lo posible. En todo caso, se trata de una librea verosímil que puede ser recogida por el modelista para introducir una variante en sus reproducciones a escala, como veremos en próximas entregas.

