



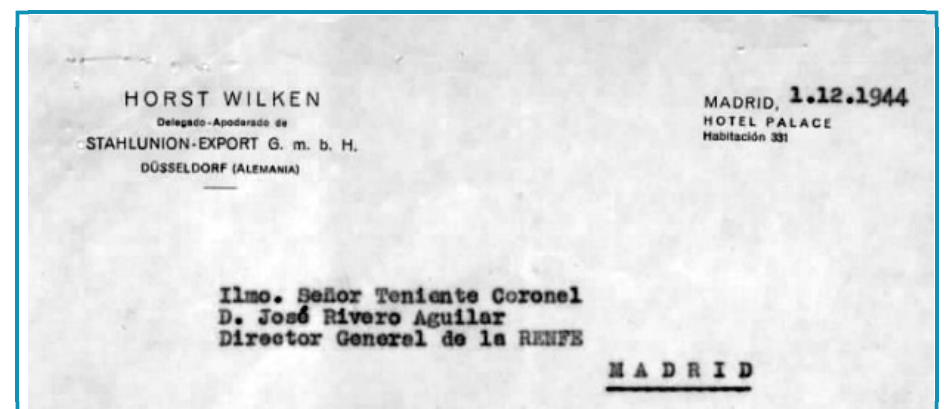
Plataforma Miv 250017, construida en 1942 en Alemania. Como indica su numeración, no dispone de freno de vacío, sino de tubería de paso. Manuel Gonzalez Marquez, Segovia, 1974

VAGONES ALEMANES EN LA RENFE

Y SU TRANSPOSICIÓN MODELÍSTICA (III)

En los últimos días de noviembre de 1944, alguien se dispone a escribir una carta. Quizá lo hace desde su lugar de residencia: la habitación 313 del Hotel Palace, en Madrid. Es la dirección que aparece estampada en la cabecera del folio, que lleva otro membrete: 'delegado-apoderado de Stahlunion-Export G.m.b.H, Düsseldorf'. Puede parecer la simple -quizá algo pomposa- presentación de un hombre de negocios alemán; pero esas pocas palabras están diciendo mucho. Incluso alguna de ellas -como por ejemplo, 'apoderado'- ha sido escogida con todo cuidado.

'...Haciendo referencia a la entrevista que con Vd. tuve el honor de celebrar el día 24 del corriente...' Quien escribe es Horst Wilken. Cabe imaginar, más bien, que dicta a una secretaria que teclea en su máquina de escribir. Es muy posible también que Wilken hable directamente en castellano, idioma que conoce bien. Su mujer es argentina, y él ha trabajado varios años como agente comercial en ese país y en Chile. Ahora ha sido enviado a España para desempeñar una operación algo más delicada.



'De acuerdo con lo convenido, me complazco en someter a su grata consideración la oferta cuyos precios han sido fijados previamente por las autoridades competentes...' El destinatario de esta melosa prosa, propia del cortejo inherente a toda venta, es un Teniente Coronel bregado en la guerra de España, que dirige con durísima mano de hierro una joven empresa nacional: José Rivero Aguilar, primer Director General de la RENFE. Seguro que su mirada no pierde un segundo con las florituras verbales y se hunde rápidamente en las entrañas del documento, a la búsqueda de la información que tanto espera y que tanto necesita la maltrecha red ferroviaria española.

Esa carta de Wilken constituye un documento excepcional para el estudio de los vagones de procedencia alemana en España, pues constituye, ni más ni menos, que la oferta oficial de venta que el Gobierno alemán, bajo las directrices de su ministerio de transportes y de asuntos económicos, propone formalmente a la RENFE.

UNA OFERTA DETALLADA

El listado que se presenta a las autoridades españolas permite conocer con detalle los vagones participantes en la oferta; así como sus características técnicas más relevantes (dimensiones, carga útil, frenos, año de construcción, etc...).

5).- 12 vagones <u>máximos</u> , de ancho 1,674 m., 2 ejes, carga útil 24,5 t., tara 10,20 = 10,24 t., longitud útil, 8,7 m., tubo de intercomunicación para freno al vacío, freno husillo sin garita y freno de volante, bordes de madera de 1 m con puertas de hierro (hueco libre 1,50 m), bordes frondales basculantes, año de construcción 1942, completamente nuevos.	Precio de cada uno	RM 11.700,--
	En total	RM 140.400,--
6).- 63 vagones <u>máximos</u> de las mismas características como bajo el apartado cinco, pero sin freno de husillo y sin freno de volante, año de construcción 1943, desde hace pocos meses en servicio.	Precio de cada uno	RM 13.200,--
	En total	RM 831.600,--
7).- 65 vagones <u>máximos</u> de las mismas características como bajo el apartado cinco, pero los frenos de husillo con garita, no obstante sin freno de volante, años de construcción 1941 y 1942, desde hace pocos meses en servicio en España.	Precio de cada uno	RM 11.600,--
	En total	RM 754.000,--

Detalle de una de las páginas del documento oficial de venta. Como puede verse, los apartados 5, 6 y 7 corresponden a vagones del tipo 'Linz'; diferenciados según la existencia de freno de husillo, así como de la presencia o no de garita para servirlo. Un detalle interesante: todos están dotados de tubería de intercomunicación para el freno de vacío.

El desglose del material arroja también alguna sorpresa. Por ejemplo, la presencia de más vagones -además de los que ya conocemos- transformados al ancho de vía ibérico. Se trata de un grupo de 45 unidades (8 plataformas de bogies, 25 plataformas con teleros y 12 vagones de bordes 'Linz') que, según el representante de la DR para España, habían sido alquilados en febrero o marzo de 1944 a RENFE. En total, el tipo y número de unidades con un ancho de vía de 1674 mm. y de origen alemán es el siguiente:

TIPO	Uds.	AÑO	ANCHO	EJES	C ³ MAX.	LONG. UTIL	FRENO	BORDES	TUBERIA	NUMERACIONES
Plataforma SSla 'Köln'	8	1941	1674 mm.	4 ejes	40 Tn	18 m.	FH (s/g) (v)	-	intercom. vacío	RENFE MMf 250026 a 033
Plataforma R 'Stuttgart'	14	1942	1674 mm.	2 ejes	15 Tn	10,6 m.	FH (s/g)	0,40 m	intercom. vacío	RENFE Mfh 250001 a 014
" " "	11	1942	1674 mm.	2 ejes	15 Tn	10,6 m.	-	0,40 m	intercom. vacío	RENFE M 250015 a 025
Bordes Ommr 'Linz'	12	1942	1674 mm.	2 ejes	24,5 Tn	8,7 m.	FH (s/g) (v)	1,00 m	intercom. vacío	RENFE Xfh 285129 a 140
" " "	65	1941-42	1674 mm.	2 ejes	24,5 Tn	8,7 m.	FH (g)	1,00 m	intercom. vacío	RENFE Xfh 285141 a 205
" " "	63	1943	1674 mm.	2 ejes	24,5 Tn	8,7 m.	-	1,00 m	intercom. vacío	RENFE X 285206 a 268
TOTAL	173	NOMENCLATURA: FH=freno de husillo / (g)=con garita / (s/g)=sin garita / (v)=freno de volante								

VAGONES DE ANCHO INTERNACIONAL

Junto a los vagones de ancho ibérico, se ofertan otros tantos de ancho internacional. Se trata de material que ha estado operando en el sur de Francia, y que ha sido reconducido a estaciones fronterizas con España ante el avance de las tropas aliadas. Entre ellos encontramos a los siguientes:

TIPO	Uds.	AÑO	ANCHO	EJES	C ³ MAX.	LONG. UTIL	FRENO	BORDES	TUBERIA	NUMERACIONES
Plataforma Rm 'Ulm'	2	1942	1435 mm.	2 ejes	24,5 Tn	10,7 m.	FH (s/g) (v)	0,60 m	-	-
Bordes Ommr 'Linz'	1	1940	1435 mm.	2 ejes	24,5 Tn	8,7 m.	-	1,00 m	-	DR 3.896
Bordes Ommru 'Villach'	1	1941	1435 mm.	2 ejes	24,5 Tn	8,7 m.	-	1,55 m	-	DR 28.484
Cerrado G 'Bremen'	1	1944	1435 mm.	2 ejes	20 Tn	23,7 m ²	-	-	Intercom. vapor	DR 5.957
Cerrado G 'Oppeln'	1	1942	1435 mm.	2 ejes	15 Tn	21,2 m ²	-	-	-	DR 16.779
" " "	2	1942	1435 mm.	2 ejes	15 Tn	21,2 m ²	-	-	Intercom. vapor	DR 23.050-23.510
Cisternas	2	1941	1435 mm.	4 ejes	44 Tn	630 Hl.	FH (s/g)	-	-	-
Cisternas	2	1943	1435 mm.	4 ejes	44 Tn	630 Hl.	FH (g)	-	-	-
Cisterna	1	1942	1435 mm.	2 ejes	21 Tn	300 Hl.	FH (s/g)	-	-	-
Cisternas	2	1940-41	1435 mm.	2 ejes	18 Tn	265 Hl.	FH (s/g)	-	-	-
Cisterna	1	1941	1435 mm.	2 ejes	18 Tn	265 Hl.	FH (g)	-	-	-
TOTAL	16	<i>NOMENCLATURA: FH=freno de husillo / (g)=con garita / (s/g)=sin garita / (v)=freno de volante</i>								

9).- 1 vagón máximo (Villach 28 484) de ancho internacional de fácil modificación para adaptar al ancho español, 2 ejes, carga útil 24,5 t., tara 10,46 t., longitud útil 8,7 m., freno de aire comprimido, sistema Hildebrand-Knorr, bordes de madera de 1,55 m., con puertas de hierro (hueco libre 1,50 m.), bordes frontales basculantes, año de construcción 1941,
Precio RM 6.100,--

10).- 1 vagón cerrado (Bremen 5957), de ancho internacional, de fácil modificación para adaptar al ancho español, año de construcción 1944, casi nuevo, 2 ejes, carga útil 20 t., tara 9,38 t., superficie 23,7 m², techo muy combado, freno de aire comprimido sistema Kunze-Knorr, tubo de intercomunicación de calefacción a vapor
Precio RM 6.800,--

11).- 1 vagón cerrado (Oppeln 16779), de ancho internacional, 2 ejes cambiables para ancho ruso y de fácil modificación para adaptar al ancho español, año de construcción 1942, carga útil 15 t., tara 11,08 t., superficie de carga 21,4 m², techo muy combado, freno de aire comprimido sistema Kunz-Knorr
Precio RM 6.100,--

Otro detalle de la oferta oficial de venta. En este caso, el documento se torna algo más específico, pues ofrece el número de matriculación original de algunas unidades. Un detalle llamativo es la existencia de tubería para la calefacción a vapor en vagones cerrados, que indicaría la posibilidad de ser utilizados en trenes de viajeros.

VAGONES SIN IDENTIFICAR

Estos listados se completan con un grupo de 70 vagones, también de ancho internacional, cuya identificación es genérica y carece prácticamente de detalles técnicos. Quedan divididos en cuatro grupos:

TIPO	Uds.	AÑO	ANCHO	EJES	C ^º MAX.	LONG. UTIL	FRENO	BORDES	TUBERIA	NUMERACIONES
Vagones bordes	12	diversos	1435 mm.	-	15 Tn	-	-	-	-	-
Vagones máximos	17	diversos	1435 mm.	-	20 Tn	-	-	-	-	-
Vagón máximo esp.	1	-	1435 mm.	4 ejes	38 Tn	-	-	-	-	-
Vagones cerrados	40	diversos	1435 mm.	-	20 Tn	-	-	-	-	-
TOTAL	70									

Podemos deducir que se trata de material más antiguo y por tanto mucho más usado, de manera que no resultaría precisamente un reclamo comercial conocer años de construcción o estado de conservación. En ese sentido, un detalle significativo es que ni siquiera figura su precio, sino que se invita al comprador a realizar una proposición.

Además hay 70 vagones de ancho internacional de estos:
 12 vagones bordes, carga útil 15 t, años de construcción, longitud y altura de borde, diferentes;
 17 vagones máximos, carga útil 20 t, años de construcción, longitud y altura de borde diferentes;
 1 vagón máximo especial para transportes de carbón o mineral, carga útil 38 t, descargamiento automático;

Detalle de los vagones de ancho internacional ofrecidos de manera genérica. El 'vagón máximo especial' de 38 Tm. de carga útil corresponde a un tipo realmente curioso, que veremos más adelante.

Como iremos desgranando en próximas entregas, se ha podido encontrar documentación relativa a este numeroso grupo de vagones, permitiendo la identificación en cuanto a sus tipos y series de pertenencia. Sin duda un hecho remarcable por la novedad que supone; y un auténtico filón para el amante del ambiente RENFE, pues muchos de esos vagones resultan completamente inéditos.

Detalle de un telegrama dirigido a Sofindus que insta a trasladar inmediatamente a España todo el material móvil perteneciente a los ferrocarriles y al ejército alemán. Ello implica el rastreo en las vías de Hendaya y Cerbère, así como en las estaciones cercanas.

Für Sofindus:
 Versucht folgendes im Raum Hendaye und Cerbère befindliches Reichsbahn und Wehrmacht gehöriges Eisenbahnmateriel sofort nach Spanien zu überführen. Es stehen in Hendaye 45 ungepurte Güterwagen auf spanische Spur, in Cerbère desgleichen 25. Weiterhin in Hendaye 36 Ungepurte auf spanischer Spur. In Hendaye bei Biarritz La Negresse

En total, la oferta oficial pone a disposición de la RENFE un total de 259 vagones de muy diverso tipo y condición, como hemos podido comprobar. Existen otros listados -por ejemplo, el que fija los precios mínimos de venta- que elevan esa cifra hasta las 262 unidades. Más allá de señalar las discrepancias numéricas (que no serían extrañas en el contexto urgente en el que transcurre la operación) la comparación y el análisis de ambos listados arroja interesante información.

PRECIOS, SOBREPREGIOS Y ALGUNAS CURIOSIDADES

Una vez tomada la decisión de la venta, las autoridades alemanes activan la maquinaria burocrática. Entre las acciones emprendidas se encuentra, por ejemplo, el contacto con los propietarios de los vagones privados para recabar su conformidad con la venta. Es el caso de las cisternas: 6 de ellas pertenecen al 'Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft mbH', una sociedad impulsada por el Ministerio de Economía cuya principal función es garantizar el almacenamiento y la distribución del combustible necesario para el esfuerzo de guerra. Otra es propiedad del ministerio del Aire (Reichsminister der Luftfahrt). Y la cisterna restante pertenece a la firma de ingeniería Wilhem Waberich, con sede en Warnsdorf (Sudetes alemanes).

Asimismo, encontramos entre la documentación la mención a 12 vagones-cuba que también habrían sido 'puestos a salvo'. Al menos uno de sus propietarios desestima la venta: se trata de la firma Weintransport A. G. de Ginebra, propietaria del vagón-cuba 'Karlsruhe' 547353.

9 standard gauge cars, namely			
1 gondola car of over 20 tons capacity			
{Omm} Linz,	present value	4,925 RM	
minus estimated costs of modification			
to broad gauge		<u>2,000 "</u>	2,529 RM
3 gondola cars of over 20 tons capacity			
{Omm} Villach,	present value	16,737 "	
minus modification costs		<u>6,000 "</u>	10,737 "
1 box car of 15 tons capacity {G}			
Bremen,	present value	5,150 "	
minus modification costs		<u>2,000 "</u>	3,150 "
3 box cars of 15 tons capacity {G}			
Oppeln,	present value	17,415 "	
minus modification costs		<u>6,000 "</u>	11,415 "
1 gondola car of 15 tons capacity {O}			
Klagenfurt	present value	4,350 "	
minus modification costs		<u>2,000 "</u>	2,350 "
plus 60% increase			<u>812,861 "</u>
Sum total:			2,167,630 RM

Lógicamente, otro aspecto crucial que se aborda con celeridad es la concreción de un importe de venta. El 4 de octubre de 1944 el ministerio de Transportes redacta un documento con una propuesta de precios, mostrando las fórmulas utilizadas para obtenerlos. El texto cuenta con la aprobación del ministro y del Director General de la Deutsche Reichsbahn; y consiste básicamente en la asignación de una cifra mínima de venta para cada grupo de vagones, partiendo del precio real de fabricación y descendiendo según el factor de desgaste o uso. Al total resultante se le añade un sobreprecio global del 60% -más redondeos-, que no parece un mal negocio o un margen de beneficio muy escaso para alguien que va perdiendo una guerra.

Un aspecto interesante, en el caso de los vagones de ancho internacional, es que a su precio se le resta el costo de una hipotética conversión al ancho ibérico. El tanto alzado se fija en 2.000 marcos por unidad; cifra considerable si la comparamos con el precio de un vagón 'Linz' nuevo, que es ofrecido por algo más de 8.000 reichmarks. Para el grupo de vagones más antiguos y con más uso, los técnicos del ministerio estiman que el gasto de conversión puede ser igual o incluso superior al valor del vagón: por ese motivo, proponen que sea el comprador quien efectúe una oferta, siempre sujeta a la correspondiente aprobación.

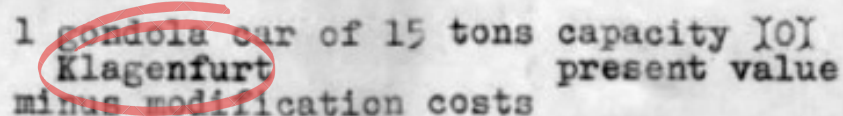
Sean tácticas comerciales o brotes de honestidad un tanto impensables en nuestros tiempos, el hecho es que el montante total de la venta queda fijado en 2.167.630 marcos, que pasan a ser 2.168.000 en números redondos. Las cisternas son ofrecidas en un lote aparte, pero con las mismas condiciones: descuento del costo de conversión al ancho ibérico, e incremento general del 60%. La cifra final asciende a 90.000 marcos.

Mientras tanto, Horst Wilken cruza los pasillos del Palace para dirigirse a su hogar provisional. Se convertirá en una figura familiar para empleados y trabajadores del hotel, pues pasarán varios meses hasta que la venta cristalice de forma efectiva. Para empezar, la RENFE no dispone de fondos propios para pagar, y deberá esperar a que el Ministro de economía formalice un préstamo especial para la ocasión.

Como en tantas ocasiones, la operación cumple aparentemente con todos los requisitos formales y legales, pero tiene sus trucos. Técnicamente hablando, se está ejecutando una importación de material ferroviario de propiedad estatal; pero justamente la Deutsche Reichsbahn no puede ejecutar esa pirueta en nombre propio. Se busca simular, entonces, una venta 'privada' a través de un intermediario, que actúa por poderes y en representación de una empresa: ahí está Worst Wilken y su cargo como 'apoderado' de Stahlunion-Export G.m.b.H.

POR ÚLTIMO, ALGUNAS CURIOSIDADES

Volviendo de nuevo a temas ferroviarios, el listado con los precios de venta introduce una novedad: se presupuesta el precio de tres vagones que no aparecen en la oferta oficial: 2 vagones de bordes tipo 'Villach' y un ejemplar del tipo 'Klagenfurt', también de bordes. Ello explicaría la diferencia entre los 259 ó 262 vagones que aparecen según el listado; y podría ayudar a clarificar asimismo un hecho que trataremos en su momento: los vagones rechazados por la RENFE para su compra.



1 gondola car of 15 tons capacity 101
Klagenfurt present value
minus modification costs

Mención del vagón 'Klagenfurt' en el listado de los precios de venta. Se trata de un modelo 'moderno' (año 1942), que por alguna razón desconocida no llega a figurar en la oferta oficial hecha a RENFE.

Sin duda, uno de los muchos elementos exóticos que forman parte de esta operación lo encontramos en uno de los vagones ofertados. Se trata, sorprendentemente, de una veterana tolva para el transporte de carbón, construida en 1905 por MAN para el ferrocarril estatal bávaro (K.Bay.Sts.B), a partir de un prototipo americano. Es el 'vagón especial' de 38 Tm. de carga que aparece en los listados; y que en su momento formó parte de los trenes puros de carbón (Regiekohletransport) desde el Rin hacia el área de Munich. Esta tolva también fue desestimada por RENFE: con toda probabilidad, sus años de servicio fueron determinantes -si bien existen indicios de que permanecieron en activo en Alemania hasta los primeros años 50-. En cualquier caso, constituye un ejemplo de los insospechados giros que puede dar la historia ferroviaria, y de las sorpresas que aguardan aún en el episodio de los vagones alemanes en España.

