

Dos ferroviarios en el Tercer Reich. Crónica e interrogantes

TWO RAILWAYMEN IN THE THIRD REICH. CHRONICLE AND QUESTIONS

*Juan Pablo Martínez **

Resumen

Los ingenieros Julius Dormüller y Albert Ganzenmüller ocuparon cargos técnicos y directivos de máxima responsabilidad en la gestión del ferrocarril alemán durante el gobierno de Adolf Hitler, antes de la guerra y hasta su culminación en 1945. Ambos, desde posiciones distintas, abordaron los múltiples aspectos de la gestión ferroviaria, incluyendo la introducción de nuevas tecnologías, en un momento en el que el ferrocarril alemán ocupaba una posición de vanguardia. Pero también debieron convivir con proyectos fantasiosos surgidos de la imaginación del dictador, con la gestión operativa en un contexto de crecientes y dramáticas dificultades materiales creadas por la guerra y también con directivas políticas

Abstract

The engineers Julius Dormüller and Albert Ganzenmüller held technical and managerial positions of maximum responsibility in the management of the German railway system during the rule of Adolf Hitler from before the war until its end in 1945. From different positions, they both addressed multiple aspects of railway management, including the introduction of new technologies, in which the German railway occupied a leading position. But they also had to coexist with fanciful projects arising from the dictator's imagination, with operational management in a context of growing and dramatic material difficulties created by the war and with political directives that crossed the limit of what

* Ingeniero. Ex Gerente de Planeamiento en Ferrocarriles Argentinos. Ex Director del Posgrado Ferroviario, Facultad de Ingeniería, Universidad de Buenos Aires, Avenida Paseo Colón 850 (C1063ACP), Buenos Aires, Argentina. Dirección electrónica: [jpmartinez@acyaglobal.com].

que cruzaban el límite de lo moralmente aceptable. Concluida la guerra uno de ellos llegó a la Argentina donde durante algunos años contribuyó decisivamente a establecer el concepto que durante las siguientes décadas orientó los proyectos de electrificación ferroviaria.

Palabras claves: Dorpmüller; Ganzenmüller; Gestión ferrocarriles alemanes; Electrificación ferroviaria argentina.

was morally acceptable. After the war, one of them arrived in Argentina, where he contributed decisively for a few years to establishing the concept that guided railway electrification projects for the following decades.

Keywords: Dorpmüller; Ganzenmüller; German railways management; Argentinian railway electrification.

PREFACIO

En 1974 me desempeñaba en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Subsecretaría de Transporte (de la República Argentina). En una mudanza de oficinas encontré, en un armario y entre una cantidad de papeles, una publicación técnica que me interesó. Se trataba de un documento sobre los sistemas de electrificación ferroviaria. El tema me importaba y guardé el fascículo entre mis cosas. Advertí que el autor del texto era presentado como asesor de los ferrocarriles Belgrano y Roca y como ex Secretario de Estado del Ministerio de Transporte de Alemania. Por la fecha del documento seguramente lo había sido durante el gobierno de Hitler.

Años más tarde accedí al *Diario* de Joseph Goebbels. Allí encontré una fugaz referencia a dos funcionarios que, según Louis P. Lochner (compilador de los escritos personales del Ministro de Propaganda del régimen nazi), habían ocupado la dirección de los ferrocarriles alemanes. Pasaron unos años y en el reordenamiento de papeles en mi biblioteca pude recién notar que el autor del documento sobre electrificación que había rescatado era uno de aquellos funcionarios mencionados por Goebbels. En posteriores lecturas sobre el período nazi encontré nuevas referencias sobre ambos personajes y supe que el autor del folleto había participado activamente en la logística de la llamada Solución Final.

Cuando ni siquiera estaba en mis planes escribir un artículo sobre las trayectorias de ambos, comencé a averiguar cuánto se sabía —o se sospechaba— en la Argentina sobre las acciones del ingeniero Albert Ganzenmüller durante la guerra. Consulté a un ex profesor, el ingeniero Julio Raris, cuya carrera en el Ferrocarril Belgrano lo había llevado a trabajar en el edificio de Maipú 4. Raris lo recordaba perfectamente: “¿Ganzenmüller Wismer? Si, lo conocí...”, y acompañó la frase con una mímica que sugería que el ingeniero alemán era una persona de actitud o comportamiento rígido, autoritario o marcial. Pero en ese momento no profundicé al respecto. Ahora es momento para ello.

INTRODUCCIÓN

El 30 de enero de 1933 el presidente alemán, el mariscal Paul von Hindenburg, designó canciller a Adolf Hitler. Llegado al poder por la vía institucional, en pocos meses Hitler ilegalizó los partidos políticos de izquierda, sometió a los sindicatos, eliminó después los restantes partidos, dominó el parlamento y el poder judicial, aboliendo el sistema republicano. Al morir Hindenburg, en 1934, Hitler se convirtió en jefe absoluto de Alemania con el título de *Führer* (Conductor). Para revertir las condiciones humillantes

impuestas a Alemania por los vencedores de la guerra (1914-1918), Hitler inició una política de rearme, lo que ayudó a sacar la economía alemana de la gran depresión. A los pocos años esto le permitió una sucesión de exitosas intervenciones agresivas contra los estados vecinos: la ocupación militar del Sarre, las anexiones de Austria y los Sudetes, la división de Checoslovaquia y la ulterior anexión de Bohemia-Moravia. Pero cuando el 1 de septiembre de 1939 lo intentó contra Polonia, terminó desatando la Segunda Guerra Mundial.

JULIUS DORPMÜLLER

Hitler llega al poder, con su partido Nacionalsocialista, encabezando una coalición de partidos conservadores y nacionalistas que se aliaron para conjurar la “amenaza” del comunismo. A uno de ellos pertenecía su primer Ministro de Transporte, Peter Paul von Eltz-Rübenach quien, por no compartir la política religiosa del régimen, renuncia en 1937. Lo sucede en el cargo el primer protagonista de este relato, Julius Heinrich Dorpmüller, el doctor ingeniero y prestigioso especialista ferroviario con dilatada carrera en Alemania y países extranjeros (Mierzejewski, 2020: 24).

En la primera posguerra, Dorpmüller había ocupado posiciones técnicas importantes en el ferrocarril hasta llegar, en 1925, al máximo cargo ejecutivo de la empresa Deutsche Reichsbahn, una sociedad autónoma propiedad del Estado, posición que ocupó durante los últimos años de la República de Weimar y que mantuvo hasta ser nombrado ministro por Hitler.¹ Dorpmüller era un conservador nacionalista que, durante su gestión anterior, había enfrentado la resistencia de los sindicatos socialistas y comunistas, quienes lo denunciaban como un hombre al servicio de los intereses de la industria pesada; sin duda Dorpmüller habrá visto con buenos ojos la llegada al poder de los nazis, que en pocos meses terminaron con la oposición de la izquierda.

Durante los primeros tiempos del gobierno nazi, Dorpmüller fue también hostigado por los radicales del partido, que lo acusaban de tener al Reichsbahn “infiltrado” de judíos; pero Hitler apreciaba el prestigio de Dorpmüller y ordenó expresamente que cesaran los ataques contra este funcionario (Mierzejewski, 2020: 7). Dorpmüller no había sido un activista antisemita y había mantenido, en la organización del Reichsbahn, a colaboradores de origen judío, pero fue cediendo gradualmente a las presiones para que sean expulsados.² Como al principio no tenía el estatus de organismo público, Dorpmüller no estaba obligado a tomar medidas contra ellos y se limitó a retirarlos de cargos con gran exposición pública. Pero a fines de 1935 el

régimen sancionó las Leyes de Nüremberg, que hacían mucho más duras las medidas de persecución racial y entonces debieron dejar el Reichsbahn los funcionarios de origen judío que quedaban (Mierzejewski, 2020: 15).

Devenido ministro, y amparado en su prestigio técnico, Dormmüller pudo sortear la hostilidad de los nazis extremistas y puso al frente de la gestión del Reichsbahn a dos hombres de su confianza, Wilhelm Kleinmann, como Subsecretario, y Max Leibbrand, como Director Operativo, ambos adherentes al nazismo pero con reconocida solvencia técnica.³ Dormmüller fue ministro hasta el día del suicidio de Hitler y mantuvo el cargo durante el gobierno del almirante Karl Dönitz y que los Aliados suprimieron el 23 de mayo de 1945.

LOS FERROCARRILES EN EL TERCER REICH

¿El enorme esfuerzo de preparación bélica iniciado por Hitler puso en pleno funcionamiento la economía alemana. El ferrocarril se convirtió en una herramienta esencial de ese proceso por ser un modo de transporte insustituible para el traslado de insumos y productos de la industria pesada y la construcción. Técnicamente estaba entre los de vanguardia en el mundo: contaba con una importante red electrificada y, en 1936, un tren con locomotora a vapor había conseguido la velocidad record de 200 km/h. Se avanzaba, además, con los ensayos –que la guerra interrumpió– de un nuevo sistema de alimentación de las líneas electrificadas, la corriente monofásica de alta tensión con frecuencia industrial (25 kV-50 Hz), distinto del hasta entonces empleado por los ferrocarriles alemanes (15 kV-16 2/3 Hz).⁴

Pero Hitler no tenía una visión realista del potencial del ferrocarril. Apostó a las formas de transporte “modernas”: puso en marcha un programa de construcción de autopistas que deberían cubrir Alemania (Hoffmann, 2003), a pesar de que el país contaba con pocos recursos petrolíferos, y se entusiasmó con el transporte aéreo por dirigibles hasta que la tragedia del *Hindenburg*, en 1937, demostró la no viabilidad de ese sistema. El ferrocarril –como a muchos políticos de su tiempo, dentro y fuera de Alemania– no lo entusiasmaba; lo consideraba anticuado y quizás perimido, salvo que se realizara una profunda transformación tecnológica, idea que incubaba en su imaginación. Cuando Hitler llevaba un año en el poder, el ingeniero Franz Kruckenberg le presentó su proyecto de un vehículo ferroviario de alta velocidad. Kruckenberg había trabajado en desarrollos de la aviación y quiso trasladar al campo ferroviario algunos de esos avances; concibió un coche motor impulsado no por el efecto de tracción de las ruedas sino por una hélice y construyó un prototipo al que denominó *Schiennenzepelin*, es decir, Zeppelin sobre rieles. Aunque ese vehículo no convencional había batido un record de velocidad sobre rieles

en 1931 (230 km/h), fue objetado por el alto nivel de ruido que causaba y el viento producido a su paso.⁵ En una audiencia concedida a Kruckenberg, Hitler lo escuchó sin interrumpirlo y al terminar la presentación no hizo preguntas, señal de que la idea no lo había seducido. En cambio, hizo un comentario que dejó perplejos a los presentes: sostuvo que había que agrandar a cuatro metros el ancho de vía —la trocha— de los ferrocarriles (Joachimsthaler, 1984). Esto no tuvo entonces consecuencias, pero volvería a plantearse algunos años después.

La idea del “súper ferrocarril” era acorde con la megalomanía de Hitler, que buscaba devolver la grandeza a Alemania y llevarla a niveles nunca antes alcanzados. Su objetivo era incorporar al Reich los territorios habitados por poblaciones germanas: Austria y algunas regiones de Checoslovaquia, Polonia y Francia, en un primer paso, y luego el oriente europeo. Otro ejemplo megalómano fue pensar cómo debía ser Berlín, la capital del “Reich de los mil años”. Para ello se rodeó de arquitectos para que desarrollaran sus proyectos. El primero fue Paul Ludwig Troost y, al morir en 1934, lo sustituyó Albert Speer, un joven que sedujo a Hitler. En los años previos a la guerra y luego con ésta en marcha, Hitler y Speer se reunían durante largas horas para discutir los grandiosos proyectos no sólo para Berlín sino para otras grandes ciudades como Núremberg y Múnich (Speer, 1974).

Alguno de estos proyectos colosales incluyó al ferrocarril no como objetivo en sí mismo sino por la necesidad de relocalizar algunas de sus estaciones para liberar el espacio que precisarían las monumentales avenidas proyectadas. En Múnich se proyectó desplazar la estación terminal antigua y construir una nueva a unos 2,5 kilómetros de aquella; el edificio de la nueva estación albergaría los andenes y vías debajo de una enorme cúpula de planta circular con un diámetro de 265 metros y una altura de 115 metros. En este contexto de proyectos grandiosos tendría su lugar el nuevo ferrocarril con el “súper ancho de vía” que Hitler venía madurando y el desarrollo inicialmente favorable de la guerra fue la ocasión para poner en marcha su idea.

EL SÚPER FERROCARRIL DE HITLER

¿La idea de un ancho de vía dos o tres veces mayor que el entonces utilizado estaba en la mente de Hitler, aunque hasta 1941 no se ocupó del tema. Pero cuando las tropas alemanas avanzaban hacia Moscú y Leningrado creyó que la guerra pronto se ganaría y el 17 de octubre le dijo al Ministro de Armamentos, doctor Fritz Todt, que estaba llegando el momento de construir el ferrocarril con trocha de gran ancho (Joachimsthaler, 1984). Y agregó que la primera línea sería entre Berlín y Múnich, las ciudades objeto de los proyectos urbanos monumentales en los que venía trabajando con el

arquitecto Speer. Otras líneas vincularían Berlín con Núremberg y Hamburgo. Los nazis no pudieron ocupar Moscú en 1941, pero pasado el crudísimo invierno retomaron la ofensiva, ahora hacia el sudeste, con el objetivo de llegar al Volga y al Cáucaso. La inminente conquista de Rusia, en 1942, abría nuevas perspectivas para el súper ferrocarril. Hitler concebía una Alemania extendida sobre la llanura fértil de Ucrania y Rusia, cuyas fronteras con el vecino eslavo serían los Urales y quizás el círculo ártico. Para abastecer el transporte hacia esas regiones la línea de trocha súper ancha partiría de Berlín hacia el Este con puntos de destino en los Urales, el Volga y el mar Caspio y una proyección imprecisa a comarcas tan distantes tales como Vladivostok, Bagdad y la India (Joachimsthaler, 1984).

En una reunión el 24 de mayo de 1942, en el contexto del recambio en la conducción del Reichsbahn, Hitler encomendó el proyecto al Ministro de Transporte Dormmüller. Según Speer (1976: 187), presente cuando se hizo el anuncio, “el decrepito ministro asintió algo titubeante; el encargo parecía haberlo trastornado”.⁶

Podemos comprender el malestar de Dormmüller al recibir la directiva; conocía sin duda la idea del Führer, pero tener que ponerse al frente de tal proyecto era otra cosa. Podemos imaginar que a medida que Hitler exponía su idea iban apareciendo en la mente del ingeniero ferroviario las más obvias objeciones, las económicas y las operativas en primer lugar. ¿Cuánto costaría?, ¿cómo entrarían las nuevas líneas a las estaciones de las grandes ciudades?, ¿cómo coexistirían los sistemas con anchos de vía distintos, problema que importantes países conocen y cuyas diversas soluciones a ninguno ha dejado satisfecho? Pero además estaban las objeciones de tipo puramente tecnológico.

Veamos. Si por ejemplo al ancho de vía fuera el que Hitler al comienzo quería, 4 metros, ¿qué tamaño tendrían las locomotoras, vagones y coches?, ¿variarían sus dimensiones proporcionalmente? Si así fuera, al ser el ancho de vía 2,79 veces mayor al normal en Europa, la sección transversal de los vehículos aumentaría en relación con el cuadrado, o sea 7,8 veces; crecería en igual proporción el peso por unidad de longitud del vehículo. Si se mantuviera la cantidad de ejes por unidad de longitud, dado que una locomotora europea pesaba entonces 20 toneladas por eje, ese aumento de las dimensiones y pesos llevaría el peso por eje a 155 toneladas, valor del todo imposible. ¿Cómo solucionar la cuestión? Quizás construyendo la vía férrea con cuatro rieles y por supuesto aumentando la cantidad de ejes para llegar así a un peso por eje menor de 40 toneladas, valor que hoy no superan los grandes ferrocarriles mineros del mundo. Estos cálculos son rudimentarios, pero sin duda no dejarían de presentarse en la mente de Dormmüller mientras escuchaba al dictador.

El fantasioso proyecto fue iniciado a mediados de 1942, cuando Hitler avanzaba en el sur de Rusia encaminándose hacia la fatal trampa de

Stalingrado. Pero es curioso que se siguió trabajando en él durante los dos años siguientes, cuando las ciudades alemanas comenzaban a ser destruidas sistemáticamente por los bombardeos aliados. En noviembre de 1942 quedaron definidas las características de las locomotoras, coches y vagones. Y en abril de 1943 Hitler declaró que “el ferrocarril súper ancho es esencial para la guerra” (Joachimsthaler, 1984).⁷

A pesar de la marcha desastrosa de la guerra para el Reich a partir de 1943, el proyecto siguió vigente y los ingenieros trabajando en él. Los últimos planos de la estación de Múnich datan de junio de 1944; en ellos se muestran debajo del gigantesco domo las cuatro vías del ferrocarril súper ancho flanqueadas a cada lado por diez vías del ancho normal (1.435 mm) (Barnes, 1998). Pero abordemos las peripecias del ferrocarril a partir del comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

COMPLICACIONES EN LA GESTIÓN FERROVIARIA

Hitler había embarcado a Alemania en la guerra contra Polonia suponiendo que Francia e Inglaterra nada harían al respecto. Si bien en apenas un mes prácticamente destruyó toda resistencia polaca, se encontró en guerra con las dos grandes potencias occidentales europeas. Posteriormente invadió Dinamarca y Noruega y luego Holanda, Bélgica y Francia.

En este marco, y según Mierzejewski (2020: 57), el Reichsbahn no había sido instruido para prepararse para una guerra prolongada, y en este nuevo contexto el ferrocarril comenzó a fallar. A la necesidad de sostener la economía interna –exigida al máximo– se sumaba el movimiento y abastecimiento de los ejércitos en todo el norte y centro de Europa, atendiendo al mismo tiempo nuevas demandas no bélicas en lo inmediato: el apoyo al débil aliado del sur, la Italia de Mussolini, y la vigilancia de la Unión Soviética a la que Hitler pensaba atacar en el futuro.

Ya durante el invierno europeo de 1939-1940, Alemania había comenzado a sufrir las consecuencias de la no preparación adecuada de su sistema de transporte para un conflicto prolongado, como lo señala repetidamente un testigo clave, el Ministro de Propaganda Joseph Goebbels. Tal como lo menciona en su *Diario*, ya durante el primer invierno de la guerra, antes que comenzaran las hostilidades en el oeste, aludía a la crisis del abastecimiento de carbón y a la incapacidad del Reichsbahn para darle solución.⁸ El 14 de octubre de 1939 Goebbels denuncia el fracaso general del Reichsbahn; y una semana después, señalará dificultades en el abastecimiento de sal, por falta de transporte. El 7 de noviembre justifica el fracaso del ministro Darré en el suministro de alimentos porque “le faltan transportes”, y el 4 de diciembre lo vuelve a disculpar por igual motivo.

El 19 de diciembre, con un crudo invierno, Goebbels señala que la falta de transporte impedía el abastecimiento de carbón a la población berlinesa porque el ejército acaparaba la capacidad del Reichsbahn. Al día siguiente, Goebbels menciona haber conseguido que el ejército le dejara algunos vagones para las necesidades civiles, pero el día 22 anota que la situación del carbón es catastrófica, y culpa al ministro Dormmüller por no haber tomado las medidas precautorias del caso. También le preocupaba una sucesión de graves accidentes. El 25 de diciembre escribe que dos de ellos causaron 200 muertos en total, y el 28 anota: “Más accidentes de ferrocarril. El sistema se está desmoronando” (Goebbels, 1982).

El 11 de enero de 1940 señala: “25 grados bajo cero. Es gravísima la situación del carbón en todo el Reich”. Lo mismo al día siguiente: “El problema del carbón alcanza proporciones muy graves (...) El Reichsbahn me ha decepcionado por completo”. Finalmente, el 5 de febrero: “los servicios de transporte no han sido suficientes para enfrentar los desafíos. Dormmüller no está a la altura de su cargo”.

A medida que la guerra se alargaba, y a pesar de haber aumentado la cantidad de material rodante de los países vencidos que ahora controlaba el Reichsbahn, los problemas según Goebbels continuaban (16 de octubre de 1940); y aun superado el invierno 1940-1941 se prolongaron todavía hasta abril; la falta de transporte seguía creando la grave situación del carbón y de los alimentos: “no hay solución para el problema del transporte” (entrada del 9 de abril). El 28 de junio, ya en guerra con Rusia: “la situación de los alimentos en Berlín es muy mala... no hay papas...”. Y la causa era siempre el transporte.

Según Louis Lochner, muchos años jefe de la Associated Press en Berlín, compilador y comentarista del *Diario (1942-1943)* de Goebbels, Dormmüller no le agradaba al poderoso Ministro de Propaganda porque no era nazi. No es que fuera un demócrata —en ese caso jamás habría estado en ese gobierno—, era un ultraconservador o un nacionalista alemán que había formado parte de los gabinetes de Papen y de Brüning, anteriores a la llegada de Hitler, y éste lo había conservado en su elenco por ser un técnico de gran capacidad y de mucho prestigio. Pero para Goebbels, para quien las materias técnicas nada significaban, Dormmüller era un viejo incapaz (Goebbels, 1975: 211).

ALBERT SPEER AL RESCATE DEL REICHSBAHN

Hitler atacó a la URSS el 22 de junio de 1941 con una demora de cerca de dos meses, obligada por su campaña en los Balcanes para someter a Yugoslavia y ayudar a Mussolini, empantanado en su guerra con Grecia. El retraso hizo que, en diciembre de 1941, en lo más crudo de un invierno excepcionalmente frío, el ejército alemán, que había llegado a la vista de Leningrado y de Moscú,

no pudiera apoderarse de estas ciudades. La situación del transporte empeoró por el enorme alargamiento y alejamiento del frente que se debía abastecer en un territorio con malos caminos, y por la circunstancia agravante de que los ejércitos rusos, al replegarse, previamente retiraban todo el material rodante ferroviario que podían y destruían el resto, así como la infraestructura, en particular los puentes y los talleres y depósitos para el mantenimiento de las locomotoras. Impedidos de usar las locomotoras y vagones rusos, los alemanes debían entonces ajustar el ancho de vía ruso (1.524 mm) al europeo (1.435 mm) porque sólo contaban con locomotoras y vagones de este ancho, aunque no en la cantidad suficiente para atender un frente que se alejaba siempre más hacia el oriente. Con los rieles rusos era posible modificar el ancho de vía, pero la destrucción de los talleres constituía un hecho de enorme gravedad porque, aunque los trenes alemanes pudieran llegar hasta muy adentro del territorio ruso, no había dónde abastecer o reparar y mantener adecuadamente las locomotoras y vagones. El Reichsbahn no tenía recursos para afrontar el problema y la parcial parálisis ferroviaria resultante ponía a las tropas del frente en una situación crítica. Al tanto de esta situación, Speer le ofreció a Hitler la mitad de la considerable fuerza de trabajo técnico bajo su mando (Speer, 1974: 267). A fines de diciembre de 1941 Hitler aceptó y un nutrido grupo de ingenieros, arquitectos y técnicos especializados viajó a Rusia para acelerar la reconstrucción de todo lo que los soviéticos habían demolido en el ferrocarril. Speer viajó al este y comprobó en el terreno lo grave de la situación ferroviaria; y conoció allí a los funcionarios del Reichsbahn que se esforzaban en mantener en funcionamiento el ferrocarril (Speer, 1974). Fue entonces cuando el destino se cruzó en la vida del segundo protagonista de esta historia, al que presentaremos unas líneas más adelante.

En febrero de 1942 Speer viaja al cuartel general de Hitler en Prusia Oriental, donde coincidió con el Ministro de Armamentos, el doctor Todt. Ambos debían regresar a Alemania por separado, pero el avión de Todt cayó a tierra muriendo sus ocupantes (Speer, 1974: 278-282). Fue una pérdida muy severa para Hitler, quien a las pocas horas llamó a Speer para comunicarle que se hiciera cargo del ministerio vacante (8 de febrero). Devenido Ministro de Armamentos, Speer se convirtió así en uno de los hombres más importantes del Reich.

El 11 de febrero de 1942 Goebbels anotará que las dificultades en el transporte obligaron a suspender todas las ferias comerciales e industriales previstas ese año (Goebbels, 1975: 96); y espera que, si el transporte mejora, el 1 de marzo se podrán restablecer los embarques de papas hacia las grandes ciudades. El 20 de marzo escribe: "Nos faltan locomotoras... En tiempos de paz vendimos locomotoras al extranjero en lugar de guardarlas... Los viejos estúpidos que dirigen el Ministerio de Transporte procedieron de una manera

tan criminal que debiera hacerse un buen escarmiento con ellos” (Goebbels, 1975: 165).

Desde su nueva posición, Speer tenía una visión mucho más directa de las dificultades del transporte ferroviario. Speer se reunió con Dorpmüller a fines de marzo y le propuso cambiar al Subsecretario Wilhelm Kleinmann, responsable directo de los ferrocarriles, por alguien más joven y enérgico. Dorpmüller se opuso con firmeza y negó que se tratara de problemas de personas o de edad (Speer, 1974: 318); de hecho, la investigación sobre el Reichsbahn en el período hitlerista informa que para esa fecha las medidas que venía tomando el equipo de Dorpmüller comenzaban a dar algún resultado (Mierzejewski, 2020: 104-105).

No obstante, el 16 de abril Goebbels anota que los transportes en el este son pésimos y que es hora de cambiar al ministro: “el viejo Dorpmüller no tiene las condiciones técnicas y personales necesarias”. La antipatía de Goebbels era retribuida por Dorpmüller. El 24 de abril escribe que supo aquél se había expresado en términos insolentes respecto de su persona; y, tres días después, anota que se cruzó con Dorpmüller y le dio “unos buenos latigazos verbales”, ante lo cual “el viejo ministro se comportó con mucha modestia” (Goebbels, 1975: 224, 234). El 18 de mayo Goebbels denuncia que la incapacidad del Ministerio de Transporte está produciendo la parálisis de, nada menos, las fábricas de municiones.

ALBERT GANZENMÜLLER

Pero el 21 de mayo ocurre algo sorprendente: Dorpmüller admite ante Speer que no tiene locomotoras y le ofrece que se convierta en el “dictador del tráfico de los ferrocarriles” (Speer, 1974: 318). Aunque no queda claro en el relato de Speer, estos términos parecían implicar el propósito de transferirle la responsabilidad de los ferrocarriles con poderes absolutos. Speer no aceptó semejante responsabilidad, pero sabía en quién confiar; en Rusia había conocido a un funcionario joven, Albert Ganzenmüller, quien se había mostrado muy competente y enérgico en el restablecimiento del tránsito ferroviario entre Minsk y Smolensk. El 23 de mayo Speer propuso designarlo Subsecretario y Hitler aceptó, comunicándoselo verbalmente a Dorpmüller sin previo aviso. Dorpmüller aceptó la humillación sin despegar los labios, dice Speer, y al día siguiente Ganzenmüller fue designado Secretario de Estado y máxima autoridad de la gestión del ferrocarril (Speer, 1974: 320).

En una reunión a la que asistieron Speer, Bormann y Dorpmüller, Hitler puso en funciones a Ganzenmüller y, al mismo tiempo, le encargó a Dorpmüller hacerse cargo del proyecto para realizar, en el más breve plazo, su antigua idea de un ferrocarril de trocha muy ancha (Joachimsthaler, 1984). Quizás Hitler

pensó que al encomendarle a Dormmüller este gran proyecto lo compensaba de su pérdida real de poder en el control del ferrocarril.

Albert Ganzenmüller había nacido en 1905 y desde joven había militado en el nacionalsocialismo. Se había graduado de ingeniero e ingresado al ferrocarril alemán, donde mostró dotes técnicas y de gestión. En 1940 fue enviado a Francia para supervisar en la zona ocupada el restablecimiento del servicio ferroviario sobre las líneas electrificadas, y allí estaba cuando en 1941 Hitler invadió Rusia.⁹ Ganzenmüller se ofreció voluntariamente para ir al este a colaborar en la difícil situación ferroviaria en Rusia, labor en la que descolló. Fue allí donde Speer lo conoció y concluyó que era la persona adecuada para dirigir el sistema ferroviario en Alemania y en los territorios ocupados. Ganzenmüller tomó el control del Reichsbahn y no defraudó a Speer ni a Hitler. Si damos un salto en el tiempo, al 20 de septiembre de 1943, cuando ya la guerra se proyectaba muy mal para Alemania, Goebbels anota en su diario que “el Führer ha concedido la Cruz de Caballero de Servicios de Guerra a Dormmüller y a Ganzenmüller”; y agrega cáusticamente: “a Dormmüller por sus fracasos y a Ganzenmüller por su extraordinaria labor” (Goebbels, 1975: 542).

Es curioso que en marzo de 1942 Dormmüller se hubiera resistido a hacer cambios en el Reichsbahn para, pocas semanas más tarde, capitular ante Speer, ofreciéndole todo el poder en el ferrocarril, cuando la difícil situación comenzaba a mejorar. ¿O habría algo más? Lo había, porque a mediados de 1942 caía sobre el Reichsbahn la responsabilidad de trasladar en forma sistemática a cientos de miles de personas a los lugares donde serían asesinadas con una técnica industrial hasta entonces desconocida.

LA SOLUCIÓN FINAL Y EL FERROCARRIL

Hitler siempre quiso liberar el suelo alemán de pobladores de origen judío. Durante la preguerra impulsó las leyes raciales y persiguió social y económicamente a los judíos para forzarlos a emigrar, lo que fue cada vez más difícil porque muchos Estados se negaban a admitirlos, entre ellos la Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, México y Uruguay, pero también los Estados Unidos y Canadá (Rafecas, 2014: 56, 79).

Al anexas el oeste de Polonia el régimen nazi concentró la población judía de las ciudades pequeñas y áreas rurales en guetos creados en las mayores ciudades de ese país: Varsovia, Lodz, Lublin, entre otras. Se decidió llevar también allí a los judíos alemanes, como primera etapa de su futuro reasentamiento en el este, y como los guetos polacos tenían su capacidad colmada se ordenó trasladar a los judíos polacos hacia el confín con la Unión Soviética; donde en realidad eran desembarcados en áreas rurales y fusilados

de a miles (Gilbert, 1987). También se había concebido la idea de la expulsión a alguna comarca “vacante” del mundo, y durante un tiempo se consideró la posesión francesa de Madagascar (Francia había sido derrotada y tendría que aceptarlo); poco contaban los habitantes nativos, que no merecían de los nazis mayor consideración que los judíos. Pero como Inglaterra dominaba los mares, el proyecto Madagascar se volvió imposible (Rafecas, 2014: 105).

Cuando en 1941 Hitler avanzó sobre Rusia hubo de asumir que en los territorios ucranianos y rusos que pensaba anexionar al Reich había millones de judíos, multiplicando la escala del llamado “problema racial”. Al comienzo se aplicó el asesinato masivo; mientras el ejército alemán avanzaba hacia Moscú, en la retaguardia los *einsatzgruppen*, equipos de las SS, capturaban a los pobladores judíos sin distinción y los fusilaban sin contemplaciones. En el fragor de la batalla en curso se podían disimular estos asesinatos con variados pretextos, sobre todo en las áreas rurales. Todo ocurría a la vista de la población local no judía, que cerraba los ojos porque había un secular anti-judaísmo de raíz religiosa. Una vez aplastada la Unión Soviética se creía posible la deportación de los sobrevivientes a la Rusia asiática o al norte del círculo polar; fue el llamado “Plan Siberia” de 1941, cuya letra implícita era que los expulsados terminarían pereciendo por la falta de recursos y también a manos de las poblaciones locales, para quienes serían intrusos. Pero el curso de la guerra también frustró este proyecto, llegando a lo que conocemos como la Solución Final, la muerte planificada, programada y realizada a escala industrial –miles de personas por día– en lugares diseñados y construidos para tal fin, los campos de la muerte. Es oportuno aclarar el significado del término “campo”, distinguiendo entre los de concentración o trabajo y los de exterminio.

El campo de concentración fue el traslado a la esfera civil del campo de prisioneros militares y fue una de las primeras medidas policiales del régimen nazi. Se detenía y controlaba a los enemigos políticos que podían estar meses o años sometidos a trabajos forzados. Los campos no estaban destinados a los judíos, pero el hecho de serlo era un agravante de la culpa que se atribuía al detenido. No era objetivo del campo matar a los reclusos, aunque la muerte solía resultar de la pésima alimentación, las malas condiciones de higiene o los castigos físicos. El primer campo comenzó a funcionar en 1933 en Dachau, cerca de Múnich (Wachsmann, 2016). El campo de exterminio, en cambio, fue una institución creada a partir de 1941 para matar sin demora a los internados, principalmente a los judíos, y a otros grupos como los gitanos y los prisioneros de guerra rusos. Se concibieron para matar miles de personas por día. Se instalaron en las comarcas del Este, en Polonia y Ucrania. Tras varios ensayos a fines de 1941 el modo de muerte finalmente adoptado fue el gas venenoso. No había alojamiento para los internados, ya que se los mataba

casi apenas llegados; sólo había barracas para los pocos que incineraban o enterraban los cadáveres y limpiaban las instalaciones y los vehículos en que las víctimas habían llegado. El arquetipo de estos campos fue el de Treblinka; otros fueron Chelmno, Sobibor y Belzec. Se agregó a ellos el más famoso, Auschwitz-Birkenau, al comienzo un campo de trabajo para prisioneros y trabajadores esclavos, que se transformó en un campo de trabajo y exterminio donde se seleccionaba, entre los recién llegados de distintos países europeos, a quienes podían trabajar y al resto –mujeres, niños, ancianos y enfermos– se los enviaba sin demora a la cámara de gas (Wachsmann, 2016).

La decisión de eliminar de Europa a las personas de origen judío se tomó definitivamente en la conferencia de Wannsee, que tuvo lugar en enero de 1942 en una plácida residencia al borde de un lago en los alrededores de Berlín (Gilbert, 1987: 280; Rafecas, 2014: 155). Todavía entonces el proyecto vigente era el “Plan Siberia” pero la resistencia rusa hizo que desde fines de 1941 se decidiera por las cámaras de gas como la “solución final” posible. Fueron convocados a Wannsee altos funcionarios de varios ministerios, a quienes el segundo de Heinrich Himmler y jefe de la Oficina Principal de Seguridad del Reich (RSHA), Reinhardt Heydrich, les informó la decisión de encarar la solución definitiva de la cuestión judía en todo el territorio bajo el dominio del Reich. Los funcionarios presentes pertenecían a los ministerios de Justicia, de los Territorios Ocupados, del Interior, de las Relaciones Exteriores, del Plan de Cuatro Años; además representantes del Gobierno General (la Polonia ocupada) y de la Secretaría del Partido Nazi. Tomaba nota de la reunión Adolf Eichmann, colaborador principal de Heydrich en lo relativo a la “cuestión judía”.

¿Cómo se llevarían los internos a los campos de la muerte? En los primeros campos de prisioneros, antes de la guerra, los prisioneros llegaban “por goteo” según las redadas que practicaba la policía política, y eran trasladados en automóviles, ómnibus, camiones u otros automotores tal como se llevan los delincuentes a las cárceles. Pero cuando los campos comenzaron a recibir decenas de miles de prisioneros de guerra o cuando se trató de desplazar grandes masas de personas, sólo el ferrocarril resultó apto por su gran capacidad de transporte. A pesar de que esto se sabía no se convocó a Wannsee al Ministerio de Transporte. Cuando finalmente el plan de exterminio se puso en marcha la población judía previamente concentrada en los guetos de las ciudades polacas era trasladada a un campo de exterminio que se implantaba en algún paraje despoblado a unas decenas de kilómetros de aquéllas: Treblinka a unos 80 kilómetros de Varsovia, Chelmno a 48 de Lodz, Sobibor cerca de Lublin, Belzec cerca de Lvov, etc. (Rafecas, 2014: 215). Entre los campos de trabajo y exterminio el de mayor interés para esta historia es Auschwitz y al que los prisioneros llegaban desde lugares tan alejados como Francia, Holanda, Italia

y Grecia. El traslado de los prisioneros se hacía de a varios miles cada vez, y se usaba para ello el único modo posible, el ferrocarril, también preferido por su aptitud para que todo pudiera hacerse con poca exposición pública, como veremos.

Aunque el régimen nazi contaba con amplio consenso social y una general aceptación de su política antijudía, los dirigentes extremaron los medios para que no se supiera el destino último de los trasladados. La población común debía suponer que iban a zonas rurales donde podrían eventualmente “redimirse” por el duro trabajo manual, en contraste con la imagen que la propaganda había impuesto del judío como comerciante, aprovechador o usurero. En los países cristianos se constataba una animadversión hacia los judíos, de profundas raíces religiosas, pero esa misma gente recelosa no sabía necesariamente que personas indefensas como ancianos y niños pequeños serían matados en cámaras de gas. Es significativa la entrada de Goebbels en su diario el 6 de marzo de 1943, cuando señala la enojosa situación creada por la expulsión de los internados en un hogar de ancianos judíos que aún subsistía en Berlín; se había hecho a la vista de todo el mundo y Goebbels señala disgustado que “se reunió mucha gente y en parte se puso de lado de los judíos” (Goebbels, 1975: 330). Previendo este tipo de reacción es que se trató que el exterminio masivo se hiciera en la forma más reservada o secreta posible, poco visible para la población en general y de modo que las víctimas llegaran a la cámara de gas creyendo que iban a una ducha. No siempre se lo consiguió, pero todo se planificó con ese fin.

¿POR QUÉ EL FERROCARRIL?

Y es aquí donde interesa saber cómo se organizó el transporte ferroviario. Por ejemplo, en el caso de Varsovia-Treblinka se notificaba a quienes serían “reasantados” cada día, indicando que debían viajar con cierta cantidad de efectos personales. Los condenados se concentraban en una estación de cargas donde llegaban caminando y custodiados, y se los hacía subir a los vagones cerrados donde debían viajar de pie, sin agua ni dispositivo sanitario alguno. Cuando el embarque estaba completo –podía haber a bordo 3.000 o hasta 5.000 personas– el tren partía para llegar en algunas horas sin detenerse a la estación Malkinia; allí el tren maniobraba previo el relevo de la tripulación del tren por hombres seleccionados, y continuaba algunos kilómetros hasta la localidad de Treblinka, desde donde ingresaba al campo propiamente dicho por un desvío de 1,5 km construido al efecto (Mierzejewski, 2020).

Treblinka era un paraje rural y el campo estaba en una zona despoblada, de modo que muy pocos eran los vecinos que podían saber que algo pasaba allí, aunque tampoco supieran bien qué pasaba. Aun así, tras algunos viajes

hubo que hacer ajustes. En una ocasión un tren de pasajeros comunes se detuvo en Treblinka mientras maniobraba el tren de la muerte, y los pasajeros pudieron escuchar gritos, llantos, golpes a las puertas de los vagones; eso debía evitarse, y se dispuso que ningún otro tren común pasara por Treblinka mientras el tren de la muerte estuviera allí (Gilbert, 1987: 439).

Una vez desocupado el tren, una cuadrilla de prisioneros limpiaba los vagones de excrementos y vómitos. El tren ya limpio regresaba a la vía principal y volvía a Varsovia; en el viaje de vuelta no eran necesarias tantas precauciones. La misma formación, quizás al día siguiente, repetía el viaje llevando otra vez a miles de personas.

Los trenes que iban a Auschwitz desde Holanda, Francia o Grecia, requerían mayores cuidados. El viaje duraba dos, tres o más días, durante los cuales hasta cien personas compartían un vagón de dos ejes cerrado, con poco aire, sin agua ni alimento. Muchas personas débiles, ancianas o enfermas llegaban muertas a destino (Gilbert, 1987: 310). Cuando el tren se detenía en cualquier lado sin duda habría gritos que llamarían la atención, de modo que se evitaba que estos trenes pasaran de día por las grandes ciudades del recorrido. Las detenciones para cruces de trenes se programaban siempre en lugares apartados y despoblados. Otras operaciones rutinarias como el reabastecimiento de la caldera de la locomotora, o el relevo de la tripulación, incluso el cambio de locomotora, se desplazaron de los sitios habituales a parajes apartados.

Los vagones afectados a este tráfico tan especial debían ser particularmente vigilados en su estado mecánico, para evitar incidentes comunes en la época, como una caja de ejes caliente; no era posible proceder como con un tráfico normal, es decir, detener el tren en cualquier lugar para intentar corregir el problema, ni se podía enviar un vagón de reemplazo para el transbordo de su “carga”.

En definitiva, la gestión de los trenes de la muerte equivalía al manejo de un tráfico especial, *recomendado*, práctica normal de los ferrocarriles con las cargas peligrosas o con los tráficos prioritarios por su valor comercial. Pero en este caso, las personas a cargo del detalle de la gestión debían tener una acabada información para no cometer errores por improvisación. Los operadores del puesto de control sabían que esos trenes no debían nunca parar en lugares notorios, ni detenerse al lado de otro tren con pasajeros. Los jefes de movimiento¹⁰ sabían que no se debía relevar a un maquinista sino en sitios particulares donde la detención del tren no fuera llamativa; los jefes de tracción sabían que un tren no podía parar en el lugar habitual para que la locomotora se reabasteciera de carbón o de agua; para esas tareas se designaron lugares apartados, y lo mismo cuando había que cambiar la locomotora accidentalmente, se lo hacía en un lugar despoblado al cual se enviaba la máquina de relevo.

Como esos procedimientos se apartaban de lo normal, la directiva a los encargados debía llegar por la línea jerárquica desde los niveles máximos. La organización a nivel europeo de la logística del exterminio dirigida por Heydrich –hasta su muerte en 1942– estuvo a cargo de Adolf Eichmann y éste, o sus colaboradores directos, hablaban con los funcionarios responsables del sistema ferroviario. ¿A qué nivel lo hacían? Tras un primer acuerdo entre los niveles superiores se habilitó un canal de comunicación a nivel algo más bajo, pero con total autoridad contando con la confiabilidad del interlocutor. ¿Cuánto sabían el Ministro y el Secretario de Estado de lo que sucedía una vez que esos trenes llegaban a destino? Los más altos responsables del transporte bien habrían podido alegar que, en su conocimiento, se trataba de planes de reasentamiento de población.

Por otra parte, en el nivel local había gente del ferrocarril en el terreno –jefes de estación, cuadrillas de vía– que sabían o deducían lo que pasaba; por ejemplo en Treblinka, ¿cómo era posible recibir un tren diario con miles de personas en un área sin desarrollos de agricultura, industria o actividad alguna? Quienes tenían esta información o intuición sin duda en ciertas circunstancias la transmitían a sus familiares y a sus superiores de confianza. Los ferrocarriles tenían un amplio despliegue territorial de empleados en todas las funciones, muchos de ellos relacionados entre sí por lazos familiares. Y por esa vía la verdad debió llegar hasta los máximos niveles directivos, aunque no estuvieran oficialmente informados de todos los detalles. Por eso era esencial contar en los puestos clave de la organización con personas enteramente confiables y compenetradas con el objetivo último. Recordemos también que a la conferencia de Wansee no había asistido nadie del Ministerio de Transporte ni del Reichsbahn, pese al rol esencial que les esperaba. El no ser Dorpmüller ni sus colaboradores directos nacionalsocialistas extremistas pudo ser el motivo para omitirlos en la conferencia.

Los trenes con cientos o miles de deportados judíos alemanes a Polonia para su reasentamiento habían comenzado a circular ya en 1940, pero no de forma sistemática, y al comienzo incluso se utilizaron coches de tercera clase, lo que no llamaba la atención (Mierzejewski, 2020).¹¹ Al comienzo tampoco se tomaron medidas especiales de organización. Los trenes de la muerte comenzarían a correr en forma sistemática en la primavera de 1942, precisamente cuando Dorpmüller capituló ante Speer y aceptó la imposición de alguien ajeno para dirigir el Reichsbahn. Las deportaciones desde Varsovia a Treblinka comenzaron en julio de 1942; las cámaras de gas en Majdanek se terminaron en agosto del mismo año; y Auschwitz comenzó a recibir sistemáticamente prisioneros, parte de los cuales serían exterminados al llegar, en mayo de 1942 (Rafecas, 2014: 250). Dorpmüller no pudo ignorar por mucho tiempo lo esencial de lo que sucedía, pero su cargo de ministro lo mantuvo alejado de la gestión directa del transporte hacia la muerte.

Ganzenmüller, en cambio, quedó a la cabeza de la organización encargada de esos transportes, donde produjo además reemplazos en cargos clave, tal como quería Speer; así sustituyó al director operativo Leibbrand, un hombre de Dorpmüller, quien en julio de 1942 fue trasladado a la dirección del proyecto del ferrocarril de trocha súper ancha. El 28 de julio de 1942, cuando la guerra parecía ir viento en popa para Hitler, Ganzenmüller le dirigió una carta al teniente general SS Karl Wolff, mano derecha de Himmler, informando que ya corrían los trenes diarios llevando 5.000 judíos a Treblinka, que dos trenes semanales harían lo propio a Belzec, mientras que los trenes a Sobibor deberían esperar hasta octubre por trabajos de arreglo de vías. El 13 de agosto Wolff le respondió señalando “la gran satisfacción de saber que desde hace 15 días un tren diario lleva cinco mil pasajeros del Pueblo Elegido a Treblinka...” (Gilbert, 1987: 417). Esta correspondencia, con mención precisa de tres campos de exterminio, demostraba que Ganzenmüller tenía un conocimiento del plan que se estaba llevado a cabo.

DORPMÜLLER DESPUÉS DE HITLER

El 30 de abril de 1945 Hitler cumplió la decisión, preanunciada a sus colaboradores, de quitarse la vida. Buscó entre ellos al sucesor, pero tuvo un problema: no lo encontró entre quienes habían estado más cerca de él durante esos años. Goering, el número dos oficial del Reich, lo había abandonado días antes anunciándole su propósito de continuar la lucha desde fuera de Berlín; Himmler había comenzado una negociación secreta de rendición con un representante del gobierno neutral sueco (Hitler lo supo y lo condenó a muerte); y el más leal, Goebbels, le dijo que él también se suicidaría, lo que efectivamente hizo al día siguiente de la muerte de Hitler. Antes de suicidarse, Hitler nombró sucesor al gran almirante Karl Dönitz.

Dönitz era de lo mejor que le quedaba. Como militar se había distinguido en la conducción de la guerra submarina. No estaba involucrado en los actos criminales del nazismo; como jefe de la guerra en el océano no tenía contacto con lo que sucedía en tierra, aunque lo supiera. Fue condenado en Núremberg a 10 años de cárcel por crímenes de guerra, pero lo que en su caso se juzgó fue su apoyo y participación en la política nazi de agresión. Dönitz formó un gobierno técnico buscando para cada posición las figuras más respetadas entre quienes habían llegado hasta allí con Hitler. Entre ellos confirmó a Julius Dorpmüller como Ministro de Transporte. Éste lo sorprendió al informarle que, apenas cesaran las hostilidades, y de contar con plenos poderes, sería posible reponer el funcionamiento del sistema ferroviario en el breve término de seis semanas (Dönitz, 1965: 489). Así ocurrió porque, en medio de la colosal destrucción de sus ciudades e industrias, el esfuerzo

inicial de normalización de Alemania se apoyó en la creciente disponibilidad del ferrocarril a medida que se encaraban las reparaciones más urgentes.

A mediados de mayo, a solicitud de los Aliados victoriosos, Dorpmüller viajó a Reims, Francia, convocado al cuartel general norteamericano donde se suponía que se harían los arreglos para el restablecimiento del sistema ferroviario, ahora al servicio de los vencedores; pero allí fue detenido y cesó de hecho en su cargo. El gobierno de Dönitz a su vez fue suprimido por los Aliados el 23 de mayo de 1945, a dos semanas de haber firmado la rendición incondicional. Dorpmüller no fue encarcelado y poco después los Aliados le ofrecieron ponerlo a cargo de la reconstrucción ferroviaria en la zona de ocupación norteamericana.¹² Pese a estar gravemente enfermo de cáncer, Dorpmüller se hizo formalmente cargo de esta nueva responsabilidad a fines de junio, días antes de ser nuevamente operado. No se recuperó y murió el 5 de julio de 1945.

Concluyó así la carrera de Julius Dorpmüller, en medio de la catástrofe de su país, pero rodeado de la consideración de sus connacionales y de los vencedores. Dorpmüller fue objeto de algunos homenajes, por ejemplo, un busto suyo existía en el Museo del Transporte de Núremberg, la imposición de su nombre a una sala en la estación de Hannover y a calles de varias localidades de su comarca natal.¹³ Pero de a poco esos homenajes fueron desapareciendo. Sin duda, contribuyó el mayor conocimiento respecto de la participación del Reichsbahn en el genocidio –difundido gradualmente como consecuencia del juicio a Eichmann– y, por consiguiente, la responsabilidad del Ministerio de Transporte en la ejecución del plan. También contribuyó el gradual y natural alejamiento de posiciones influyentes de las personas que habían servido a sus órdenes y que habían apreciado sus cualidades de hombre del ferrocarril, sustituidas por una generación más joven, víctima de la guerra e inocente de los crímenes del régimen, gente que hacía una evaluación más distante y fría de los hechos.

GANZENMÜLLER DESPUÉS DE HITLER

En cuanto a Ganzenmüller, no sabemos si continuó junto a Dorpmüller durante el breve gobierno de Dönitz; pero sí que terminó en un campo de detención junto con muchos políticos y altos funcionarios nazis.¹⁴ En un momento no determinado, sin embargo, logró salir primero de la prisión y más tarde de Alemania, sin haber sido hasta ese momento imputado de nada concreto.

Habría sido favorecido en los meses inmediatos al fin del hitlerismo por una confusión sobre su nombre de pila; por ejemplo, Albert Speer lo identifica nombrándolo como Theodor Ganzenmüller (Sereny, 1996: 371). Por su

parte, el Centro Simón Wiesenthal, dedicado a la persecución de responsables de haber participado en el exterminio, lo colocaba, todavía en 1997, en la lista de personas que antes del fin de la guerra habrían transferido dinero a países neutrales y lo identifica con su nombre de pila correcto, Albert, pero lo da como nacido en 1890 y como ex Ministro de Asuntos Económicos, responsable de la gestión financiera del Reich.¹⁵ Es decir que, en la inmediata posguerra, Ganzenmüller se benefició con cierta oscuridad sobre su identidad. No hemos encontrado datos precisos sobre la fecha de ingreso de Ganzenmüller a la Argentina, pero es muy probable que haya sido hacia 1947, según algunos autores, favorecido por un “círculo de la inteligencia nazi” activo en el país (Stangneth, 2014);¹⁶ según otros, utilizando las organizaciones (conocidas como “líneas de ratas”), que permitieron que muchos nazis sospechados por actos criminales se refugiaran en diversos destinos, en Sudamérica y hasta en los Estados Unidos (Schneppen, 2007: 127-128).¹⁷

Desde finales del siglo XIX capitales alemanes habían ganado participación en sectores importantes de los servicios públicos y la construcción en la Argentina (Grementieri y Schmidt, 2010); tenían posición dominante en los servicios públicos de electricidad de Buenos Aires, dirigían el sistema tranviario de esta ciudad a través de una empresa nominalmente británica que controlaban (García Heras, 1994: 19), y en la década de 1930 habían participado en la construcción y equipamiento de las tres líneas del subterráneo de Buenos Aires en manos de un concesionario español (Zaccagnini, 2022: 211, 239). A partir de 1940 el régimen alemán había tenido buenos contactos oficiales y no oficiales con el gobierno neutralista de Ramón Castillo, y el golpe de 1943 había llevado al poder, según Potash (1980), a un grupo militar simpatizante del Eje, aunque, para Grivil (1991: 44), “Los elementos pro-nazi fueron exagerados adrede para justificar la intromisión extranjera”. De todos modos, como es conocido, numerosos alemanes y colaboradores de países ocupados arribaron a la Argentina desde finales de la guerra.

Había, entre quienes llegaron, variedad de perfiles: burócratas que no habían cometido actos criminales pero que por haber ocupado altas posiciones encontraban un ambiente hostil en la inmediata posguerra, militares como los ases de la aviación Adolf Galland y Hans Rudel, técnicos como lo eran el ingeniero aeronáutico Kurt Tank o el físico Ronald Richter (Borzaco, 1995), y entre ellos también criminales que se ocultaron bajo nombres falsos, el mayor de todos Adolf Eichmann.

Amparado en su indiscutible calificación de técnico llegó también Ganzenmüller, quien entre los refugiados nazis fue uno de los de mayor rango gubernamental, Secretario de Estado. Ganzenmüller fue contratado por el Ministerio de Transportes argentino, al que asesoró durante algunos años en materia de proyectos de electrificación ferroviaria, como abordamos más adelante. También fue invitado a hablar ante militares argentinos sobre el rol del ferrocarril en la guerra (Ganzenmüller Wismer, 1953). Relató, entonces,

su experiencia personal cuando en septiembre de 1941 se hizo cargo del distrito ferroviario Grupo Sur en la vanguardia de la primera ofensiva contra Rusia; y aquí confirmó que el ferrocarril no había sido tenido en cuenta en la planificación de las operaciones porque se presumía que la operación militar sería fulminante, lo que no sucedió. En segundo lugar, relató su experiencia al hacerse cargo de la Secretaría de Estado del Ministerio de Transporte y de la Vice Dirección General de los Ferrocarriles Alemanes, teniendo que enfrentar la creciente destrucción de sus líneas y estaciones por las fuerzas aéreas aliadas.

Janzenmüller dejó la Argentina en 1955 para volver a Alemania, donde la caza de altos responsables nazis se había apaciguado. Muchos ex miembros de la administración nazi habían incluso encontrado lugar en la nueva administración de la República Federal, nacida institucionalmente en 1949. En los primeros años de su regreso a Alemania Janzenmüller se dedicó al ejercicio de la profesión como asesor técnico de la empresa Hoesch AG.¹⁸ Pero la captura de Eichmann en 1960 y su juicio en Jerusalén pusieron nuevamente en el primer plano internacional los crímenes nazis. A tres lustros del fin de la guerra se abría paso, en el ámbito de la justicia alemana, una generación no comprometida con aquel pasado, y los fiscales llevaron adelante investigaciones adicionales. Muchos ex funcionarios debieron enfrentar los tribunales, pues tras quince años transcurridos había sido ordenada aquella información escamoteada tras el caos del final de la Alemania nazi. Uno de esos ex funcionarios fue Janzenmüller, el que fue acusado en 1970 de haber instrumentado en el Reichsbahn el operativo de transporte de centenares de miles de personas a los campos de la muerte.

Janzenmüller se defendió con el previsible argumento de haber dirigido un organismo técnico que debía suministrar trenes conforme a los requerimientos de los distintos ministerios responsables de la guerra, la seguridad y la relocalización de poblaciones, sin que a él le correspondiera conocer la finalidad última de los traslados de esa gente. Pero en una audiencia oral, en 1973, fue sorprendido por la lectura de las cartas intercambiadas entre él y Karl Wolff, las que demostraban su involucramiento activo en la logística del genocidio (Sereny, 1996: 372). En ese momento tuvo un ataque cardíaco y el juicio oral se interrumpió para nunca reanudarse, ya que sus abogados alegaron, y la justicia aceptó, que no estaba en condiciones de soportar el juicio. Janzenmüller murió en Múnich el 20 de marzo de 1996, a la edad de 90 años.

LOS DILEMAS DE LOS TECNÓCRATAS

La RAE define el término tecnócrata como “Profesional especializado en alguna materia económica o administrativa que, en el desempeño de un cargo

público, aplica medidas eficaces que persiguen el bienestar social al margen de consideraciones ideológicas”,¹⁹ término que también se aplica a los ingenieros.

El poder político recurre a los tecnócratas, ante un problema de naturaleza técnica con implicancias políticas, para saber qué debe hacerse y cómo. Pero los tecnócratas deben a menudo enfrentar situaciones de tensión, cuando reciben directivas que los llevan a desechar las normas de la buena técnica o, incluso, violar principios morales. En esos casos el tecnócrata puede olvidar lo aprendido y proceder lisa y llanamente según lo que desea el poder político; o bien puede no hacerlo y enfrentar entonces la pérdida de su posición, con todas las consecuencias. Este tipo de conflicto suele presentarse a los tecnócratas, y es crecientemente más grave cuando son parte de un equipo de gobierno sometido a un poder autoritario, dictatorial o tiránico.

Dorpmüller y Ganzenmüller llegaron a posiciones de poder gracias a sus méritos técnicos y alcanzaron sucesivamente la cima de una organización sometida a los designios fantasiosos y criminales de un tirano absoluto y de su círculo de colaboradores. Tal vez sus conciencias los hayan puesto ante el dilema de plegarse a los deseos del poder o renunciar, pero no lo sabemos.

En el caso de Dorpmüller, ¿por qué no se retiró con todos los honores antes del comienzo de la guerra, ya que su edad se lo permitía?, ¿por qué permaneció cuando la organización que había controlado durante quince años se convirtió en la herramienta clave de un plan criminal inédito?, y ¿por qué aceptó quedar a cargo de un proyecto sin fundamento técnico, como era el ferrocarril de trocha súper ancha?, ¿tenía una pasión por la gestión de los ferrocarriles que lo impulsó a no dejar su puesto pese a las crecientes dificultades?, ¿cerró ojos y oídos a lo que sucedía en la realidad tratando de conducir lo mejor posible el sistema ferroviario de su país, en medio de una situación cada vez más comprometida?, acaso ¿fue alguien sediento de poder que se aferró al cargo para conservar una posición prestigiosa?

Y aquí volvemos atrás: sabemos que en marzo de 1942 Albert Speer le sugirió a Dorpmüller la sustitución de su Secretario de Estado responsable del Reichsbahn, a lo que el ministro se negó con arrogancia. Pero al cabo de pocas semanas el mismo Speer señala que Dorpmüller había reconocido el colapso del transporte por ferrocarril y aceptado que los cambios eran necesarios. Lo interesante es en qué términos lo hizo: le ofreció a Speer que se transformara en “dictador de los ferrocarriles”. Si Speer hubiera aceptado el Reichsbahn habría pasado a la órbita de su Ministerio de Armamento, donde habría quedado entonces radicada la responsabilidad por el involucramiento del ferrocarril en el plan criminal en desarrollo; Speer no lo aceptó y se limitó a imponer el nombramiento de Albert Ganzenmüller. ¿Sabía Speer que el ferrocarril se estaba convirtiendo en una herramienta de un plan criminal y no quiso asumir esa carga? Si lo sabía, esa decisión lo favoreció en el juicio de Núremberg, donde se confesó responsable pero no culpable de los crímenes

cometidos, que dijo no haber conocido. En cuanto a Dormüller, si bien fue liberado por Hitler de la responsabilidad directa por la gestión ferroviaria, de haber vivido unos años más bien pudo tener que enfrentar a los tribunales, ya que en tiempos del caso Eichmann se buscaba a los responsables que hasta entonces habían eludido a la justicia.

Ganzenmüller, por su parte, fue un nazi militante que colaboró a sabiendas en el traslado de centenares de miles de personas hacia los campos de la muerte, disponiendo los medios para que ese transporte se hiciera en forma eficaz y con la mayor discreción. Ganzenmüller había sido elevado a esa posición de poder por su gran competencia técnica ferroviaria y su capacidad de organización y mando. Si a su condición de nazi convencido no hubiera sumado esas otras cualidades podría haber pasado desapercibido manteniendo una posición secundaria y, terminada la guerra, haber continuado tranquilamente su carrera dedicado a tareas mayormente técnicas. Quizás habría sabido de los trenes de la muerte, pero sin tener en ellos responsabilidad alguna.

EPÍLOGOS TÉCNICOS. DORPMÜLLER Y LA SÚPER TROCHA DE HITLER

Julius Dormüller y Albert Ganzenmüller, ingenieros, se vieron involucrados en proyectos relativos a la tecnología ferroviaria. Pero sus casos fueron bien distintos.

Asociamos a Dormüller al proyecto del sistema ferroviario de vía súper ancha, no porque él lo haya propiciado sino porque le fue impuesto en un momento particular. ¿Cómo surgió esta idea singular en la mente de Hitler?, no lo sabemos; pero cuando creyó que su guerra se encaminaba a la victoria decidió poner en marcha el proyecto y se lo encomendó a Julius Dormüller, creyendo de este modo que lo compensaba por la pérdida de poder y prestigio que significaba la designación de Ganzenmüller como Secretario de Estado responsable del Reichsbahn.

Al recibir la encomienda, Dormüller se mostró dubitativo, pero asumió el nuevo objetivo, sobre cuya utilidad y viabilidad sin duda descreía. Alemania se aproximaba al desastre, pero valiosos técnicos del Reichsbahn trabajaron hasta un año antes del final en la elaboración de los planos de las súper estaciones y súper locomotoras, vagones y coches de un proyecto absurdo. Que era un proyecto que “nacía muerto” lo demostró la evolución técnica posterior. La primera súper línea debería haber funcionado hacia 1950; pero para esa fecha comenzaba a volar el Comet británico, primer avión comercial a reacción, y dos décadas más tarde lo harían los jets de “de fuselaje ancho”, los primeros “jumbos”. Los súper trenes de Hitler, con sus suntuosos apartamentos rodantes, habrían hecho el viaje de 2.500 kilómetros desde Berlín hasta los Urales en 20 o 30 horas cuando los nuevos aviones a reacción lo harían en

tres horas. Tampoco habría ventajas para las conexiones internas de Alemania, como los 500 kilómetros de la emblemática línea Berlín-Múnich. A 20 años del suicidio de Hitler, ya corrían en Japón los primeros trenes del Shinkansen (trenes bala) a un promedio de 200 km/h usando el ancho de vía estándar europeo de 1.435 mm. Los trenes *mamut* del Führer no eran necesarios para ese logro; además, ¿cómo lo habrían conseguido?, ¿cuánta potencia habrían necesitado para moverse a esa velocidad? El súper tren era tan innecesario como inviable.

Y también lo habría sido para el transporte de cargas. Corren hoy en Estados Unidos, Australia, Brasil y otros países trenes que transportan 20.000 o más toneladas de minerales sobre anchos de vía que van desde 1 metro hasta 1.600 mm.

El súper tren de Hitler era la fantasía de un megalómano a quien nadie osaba contradecir. Dormmüller asumió el proyecto esperando que vendrían mejores tiempos para que la realidad técnica hiciera al Führer abandonar esa fantasía.

GANZENMÜLLER Y LA ELECTRIFICACIÓN EN LA ARGENTINA

En cuanto a Albert Ganzenmüller, lo asociamos con los proyectos de electrificación ferroviaria en la Argentina, a los que hizo una importante contribución. Ganzenmüller consiguió ubicarse en una posición interesante. Su situación no era delicada porque tenía un indiscutible perfil técnico y como especialista en electrificación ferroviaria el gobierno argentino decidió aprovecharlo en este campo donde había algunos proyectos “en carpeta”.

Ganzenmüller fue designado –desconocemos la fecha– asesor técnico de los ferrocarriles nacionales General Belgrano y General Roca.²⁰ De ese trabajo queda una publicación que transcribe su conferencia del 13 de marzo de 1952 en el salón de actos del FC Belgrano en Buenos Aires, en el edificio de los ex Ferrocarriles del Estado (sito en la avenida Maipú 4, hoy avenida de los Inmigrantes 1950), sede esos años del Ministerio de Transportes de la Nación (Ganzenmüller Wismer, 1952). La publicación del Ministerio identifica al disertante como “Dr. Ing. Alberto Ganzenmüller Wismer, ex Secretario de Estado en el Ministerio de Transportes de Alemania, Vice Director General de los Ferrocarriles Alemanes”, y deja documentada la presencia en el país de un hombre que no sentía necesidad de ocultarse ya que su actuación en la gestión de los trenes de la muerte sólo saldría a luz mucho más tarde.

En su conferencia, Ganzenmüller reseña la evolución de la tracción eléctrica ferroviaria y describe los sistemas entonces predominantes, el de corriente continua con alimentación por tercer riel o por línea aérea y voltajes de hasta 1.000 V y 3.000 V, respectivamente, y el de corriente alternada monofásica

de baja frecuencia (16 2/3 a 25 Hz) con tensión de línea aérea entre 11 kV y 20 kV. Pasa revista a las ventajas y debilidades de cada sistema y concluye en la conveniencia de adoptar la corriente alternada de frecuencia industrial (50 o 60 Hz según el país) con tensiones de línea superiores, hasta 25 kV.

Sobre este sistema describe su aplicación aislada en Hungría ya en 1918 y los ensayos en Alemania a partir de 1936 en los que él había intervenido y que la guerra paralizó. El desarrollo del nuevo sistema quedó pendiente hasta los años '50, cuando Francia tomó la delantera. Ganzenmüller lo describe con el desarrollo técnico alcanzado hacia 1950; pero en esos años no estaba aún operativo el elemento clave que hizo económicamente posible el sistema de 25 kV- 50 Hz y lo convertiría en el preferido para las nuevas electrificaciones en el mundo: el rectificador de estado sólido a bordo de las locomotoras o coches que permitió, en forma sencilla y económica, el empleo del sistema de distribución de corriente alterna industrial en alta tensión conservando el clásico motor de corriente continua.²¹

Ganzenmüller defendió con énfasis esta nueva forma de tracción eléctrica frente a los sistemas antiguos. Admitía que el de corriente continua podía ser económico en las líneas suburbanas, pero como esos servicios, en su visión, serían inevitablemente extendidos hacia otras ciudades en la media y larga distancia, desaconsejaba iniciar una nueva electrificación que no fuera con corriente alternada monofásica de frecuencia industrial.

¿Qué aplicación tuvieron estos aportes técnicos? En 1950 en el país operaban cortos tramos electrificados, todos en Buenos Aires: con corriente continua por tercer riel en los ferrocarriles Mitre y Sarmiento (con 830 V), Urquiza (550 V), y en la Línea B del Subte (550 V); y por corriente continua y línea aérea en las restantes líneas del Subte A (1.100 V) y C, D, E (1.500 V). ¿Qué proyectos podían estar considerándose? Ganzenmüller nos da la pista de uno, en el Ferrocarril General Belgrano, pues menciona la analogía de una línea alemana donde el sistema se había ensayado con la de Volcán, refiriéndose a un tramo de la línea férrea que iba de Jujuy a La Quiaca.

¿Por qué allí? Esa línea debía convivir con un problema recurrente: todos los años durante el verano un alud de barro y piedras tapaba la vía, además de generar otros daños, fenómeno conocido localmente como "el volcán". Esto cortaba varias semanas el servicio a La Quiaca y el tráfico internacional con Bolivia. El Ferrocarril del Estado había proyectado años atrás un túnel de varios kilómetros en el tramo crítico entre las estaciones León y Volcán.²² Pese a la poca cantidad de trenes la explotación con locomotoras a vapor sería problemática, y la electrificación era una solución. El proyecto parece que fue preparado hasta el nivel ejecutivo puesto que Ganzenmüller comenta: "con la licitación pública, realizada por iniciativa de S.E. el señor Ministro, para una importante electrificación en la Argentina, en base al sistema monofásico de 50 ciclos, hemos llamado la atención de todo el mundo especialista".

Como Ganzenmüller era también asesor del Ferrocarril Nacional General Roca seguramente intervino en alguna fase previa de la elaboración del proyecto de la electrificación de sus líneas suburbanas. Pero en 1952 el gobierno de Juan Domingo Perón enfrentó una crisis económica y aplicó un programa de ajuste que dio lugar a la postergación de estos proyectos de gran inversión.

La electrificación de la Línea Roca suburbana se consolidó en los años siguientes como proyecto. En 1956 se creó una Comisión Especial para el estudio de la electrificación de las líneas ferroviarias urbanas y, en 1957, se publicó un informe de la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino titulado *Electrificación en el F.C. General Roca*. Dicho informe menciona el trabajo previo de la Comisión de Electrificación del año 1952, que es probable que Ganzenmüller no haya integrado formalmente pero a la que sin duda asesoró. A partir de entonces fue siempre prioridad la electrificación de la Línea Roca siguiendo el lineamiento planteado por Ganzenmüller: alimentación por línea aérea, 25 kV y frecuencia industrial 50 Hz, sistema que más tarde seleccionó Ferrocarriles Argentinos para sus futuras electrificaciones.

Concluimos que Ganzenmüller tuvo un rol esencial en la posterior adopción por Ferrocarriles Argentinos de este sistema de alimentación eléctrica a partir de 1970; él había recogido una valiosa experiencia en los ensayos alemanes anteriores a la guerra y cuando llegó a la Argentina era quizás la única persona aquí con ese conocimiento. Aparentemente, regresó por un tiempo a Alemania entre 1953-1954, y habría dejado definitivamente la Argentina en julio de 1955 (Schneppen, 2007: 127). A sólo 10 años de finalizada la guerra, Alemania resurgía como potencia industrial, los técnicos expatriados tenían nuevamente allí buenas perspectivas profesionales y quizás antes del golpe de 1955 Ganzenmüller vio la posibilidad de intervenir en la electrificación ferroviaria en la Argentina y otros países desde una posible empresa proveedora donde su experiencia sería valiosísima. También se marchó el ingeniero aeronáutico Kurt Tank cuando quedó abandonado el proyecto de desarrollo del avión de combate a reacción Pulqui (Buzaco, 1995).

Ganzenmüller cerró su conferencia de 1952 con las siguientes palabras:

Reconozcamos este momento histórico en la tracción eléctrica. Si se llegaría a la adopción del sistema monofásico de 50 ciclos y de alta tensión como 'sistema standard' para los ferrocarriles argentinos, se daría un paso hacia delante apreciable en el sistema de transporte ferroviario, abriendo perspectivas extraordinarias para la industria nacional y contribuyendo así, en forma concreta, a una obra destinada a la humanidad que ansía vivir en paz y con dignidad, según los principios nobles de este gran país.

La referencia final a "la humanidad que ansía vivir en paz y con dignidad, según los principios nobles de este gran país" parece contradictoria con lo

que ahora sabemos de algunas de las responsabilidades que había asumido Ganzenmüller apenas diez años antes de esta disertación. ¿Fue una expresión que creyó necesaria para despejar cualquier duda sobre su no adhesión actual a la ideología belicista que había imperado entonces en su patria?, ¿surgió de un secreto arrepentimiento por haber servido con entusiasmo a ese régimen criminal y de una revisión sincera de sus anteriores convicciones políticas?, ¿o fue simplemente una expresión cínica de adulación a las altas autoridades a las que asesoraba?.

INTERROGANTES PENDIENTES DE RESOLUCIÓN

Este texto es una crónica parcial de la actuación de dos ingenieros ferroviarios alemanes que llegaron a los más altos niveles de responsabilidad en la gestión del sistema ferroviario de su país. Son varias las cuestiones tratadas, todas de gran interés, pero quedan sin respuesta firme o definitiva algunos interrogantes.

En el caso de Julius Dorpmüller la duda es sobre cuánto y cuándo supo realmente del programa criminal en el que el Reichsbahn participaba como actor indispensable. Nuestra hipótesis es que lo supo y que eso determinó su propuesta a Albert Speer, que éste no aceptó pero que determinó la designación de Ganzenmüller como responsable directo del ferrocarril.

En cuanto a Albert Ganzenmüller también subsisten algunas dudas. En primer lugar, la fecha precisa de su llegada a la Argentina, si entró con su nombre verdadero o si lo blanqueó más tarde. En segundo lugar, la fecha de su designación como “Asesor Técnico de los Ferrocarriles Gral. Belgrano y Gral. Roca” y la identificación de los contactos empresariales o políticos que condujeron a su contratación. Finalmente confirmar la fecha precisa de su alejamiento del país, ya que si fue anterior al derrocamiento del presidente J. D. Perón implica la decisión meditada de Ganzenmüller de valorizarse como asesor de empresas alemanas que podrían participar en los proyectos argentinos de electrificación, no bien éstos se reactivaran.

Podría agregarse –para terminar–, otra duda, a nivel del Ministerio y los Ferrocarriles, ¿se sabía o sospechaba su participación en la organización del transporte a los campos de la muerte? Lo más probable es que en esas instancias no se tenía conocimiento sobre ello, pues ese oscuro pasado de Ganzenmüller recién salió a luz durante el juicio a Eichmann. Pero no podemos descartar que algunos funcionarios hayan conjeturado que había sido, además de un brillante técnico, un militante nazi. ¿Cómo habría sido su trato con algunos, ingenieros y administrativos de origen judío, con quienes inevitablemente debió tener contacto?

Transcurridas ya más de ocho décadas de iniciado el genocidio protagonizado por el régimen nazi y comenzada la Segunda Guerra Mundial, y a más de seis décadas del paso de Ganzenmüller por la Argentina, aún surgen interrogantes que requieren respuestas a los fines de comprender los complejos procesos políticos, económicos, sociales y técnicos de un convulsionado siglo XX y cuyas consecuencias todavía están vigentes.

NOTAS

¹ *Wikipedia*, “Julius Dormmüller”. Disponible en [https://de.wikipedia.org/wiki/Julius_Dormmüller].

² *Ibidem*.

³ La posición que ocuparon primero Kleinmann y más tarde Ganzenmüller es referida, en algunas fuentes, como Subsecretario y en otras como Secretario de Estado.

⁴ *Wikipedia*, “History of rail transport in Germany”. Disponible en [https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Germany].

⁵ *Wikipedia*, “Franz Kruckenbergr”. Disponible en [https://en.wikipedia.org/wiki/Franz_Kruckenbergr].

⁶ Según Speer, en este comentario –muy posterior a los hechos–, se insiste en algo que también Goebbels asentó en su diario: considerar la edad de Dormmüller como un desvalor.

⁷ El proyecto técnicamente viable del grupo de estudio limitó el ancho de vía a tres metros. Se conservan croquis de locomotoras, como una de vapor que debía pesar 1.046 toneladas métricas repartidas entre un total de 30 ejes, motores y portantes. El peso por eje resultaba de 35 toneladas, que es más o menos el límite usual que consiente el contacto rueda/riel de acero. Se usarían rieles de perfil 95 kg/m. Una gigantesca locomotora diésel configuración D-D-D + D-D-D (24 ejes) para trenes de carga a 150 km/h tendría una potencia 18.000 HP. Un coche de dos niveles para 460 pasajeros de tercera clase tendría 42 metros de largo y apoyaría sobre cuatro bogies de dos ejes. Un vagón tolva con capacidad de carga 200 toneladas tendría dos bogies de cuatro ejes. El ancho de estos gigantes era de unos 5,5 metros y su altura podía llegar hasta los 6,5 metros (Joachimsthaler, 1984).

⁸ Las menciones que siguen de Goebbels se encuentran en su *Diario* y corresponden a las fechas indicadas en cada cita.

⁹ *Wikipedia*, “Albert Ganzenmüller”. Disponible en [https://de.wikipedia.org/wiki/Albert_Ganzenmüller].

- ¹⁰ Las *oficinas de movimiento* son las dependencias desde donde se organiza y controla la circulación diaria, en tiempo real, de todos los trenes de un sector o zona.
- ¹¹ Este autor describe la operatoria de los trenes de la muerte (Mierzejewski, 2020: 114-128).
- ¹² *Wikipedia*, “Julius Dorpmüller”. Disponible en [https://es.wikipedia.org/wiki/Julius_Dorpmüller].
- ¹³ *Ibídem*.
- ¹⁴ *Wikipedia*, “Albert Ganzenmüller”. Disponible en [https://de.wikipedia.org/wiki/Albert_Ganzenmüller].
- ¹⁵ Consulta del autor.
- ¹⁶ La autora describe la organización del traslado a la Argentina de técnicos y científicos alemanes en la inmediata posguerra, algo que también hace, con más detalles, Meding (1999).
- ¹⁷ En la base de datos del Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos (CEMLA), Ganzenmüller no figura entre los viajeros que arribaron y salieron del país por vía marítima, por lo es posible deducir que ingresó con otro nombre o desde un país vecino, vía terrestre.
- ¹⁸ *Wikipedia*, “Albert Ganzenmüller”. Disponible en [https://de.wikipedia.org/wiki/Albert_Ganzenmüller].
- ¹⁹ RAE, Real Academia Española. Disponible en [<https://dle.rae.es/tecnócrata>].
- ²⁰ Una revisión del archivo de resoluciones ministeriales del Ministerio de Obras Públicas entre 1948 y 1955, en la biblioteca del Ministerio de Economía de la Nación, no permitió identificar las que podrían haber dispuesto la contratación de Ganzenmüller y su alejamiento, ni las fechas precisas consiguientes.
- ²¹ Pasarían otros 30 años para que la electrónica de potencia permitiera asociar el motor asincrónico a cualquiera de los sistemas de alimentación existentes.
- ²² El autor tuvo a la vista en 1974 o 1975 un expediente por el que se reactivaba el proyecto de este túnel, pero no recuerda que se hablara entonces de electrificación de la línea. El proyecto no prosperó y la línea a La Quiaca fue abandonada en la década de 1980.

BIBLIOGRAFÍA

- BARNES, Robin (1998): *Broader than broad, Hitler's great dream; three metre gauge rails across Europe*, Locomotives International [reeditado por Camden Miniature Steam Services, 2012].

- BURZACO, Ricardo (1995): "Los científicos alemanes y Perón", *Todo es Historia*, 334, pp. 8-25.
- COMISIÓN ESPECIAL PARA EL ESTUDIO DE LA ELECTRIFICACIÓN DE LÍNEAS SUBURBANAS (1957, agosto): *Electrificación en el F.C.N. General Roca*, Buenos Aires, Ferrocarriles del Estado Argentino.
- DÓNITZ, Karl (1965): *Diez años y veinte días*, Barcelona, Editorial Luis de Caralt.
- GANZENMÜLLER WISMER, Albert (1952): *La electrificación de los ferrocarriles*, Buenos Aires, Ministerio de Transportes de la Nación.
- GANZENMÜLLER WISMER, Alberto (1953): "Los ferrocarriles de la órbita de los transportes modernos". Conferencia en la Escuela de Comando de Infantería de Marina, Archivo del Museo Nacional Ferroviario, Buenos Aires.
- GARCÍA HERAS, Raúl (1994): *Transportes, negocios y política*, Buenos Aires, Sudamericana.
- GILBERT, Martin (1987): *The Holocaust*, New York, Henry Holt and Company.
- GOEBBELS, Joseph (1975): *Diario (1942-1943)*, Barcelona, Editorial Plaza & Janés.
- GOEBBELS, Joseph (1982): *Diario (1939-1941)*, Buenos Aires, Editorial Atlántida.
- GOLDHAGEN, Daniel Jonah (1997): *Los verdugos voluntarios de Hitler*, Madrid, Taurus.
- GRAVIL, Roger (1991): "Gran Bretaña y el ascenso político de Perón: un nuevo enfoque", *Ciclos*, 1, 1, pp. 41-64.
- GREMENTIERI, Fabio y SCHMIDT, Claudia (2010): *Alemania y Argentina, la cultura moderna de la construcción*, Buenos Aires, Ediciones Larivière.
- HOFFMANN, Heinrich (2003): *Yo fui amigo de Hitler*, Barcelona, Caralt Editor.
- JOACHIMSTHALER, Anton (1984): *Hitler's Super Railway*, Milwaukee, Kalmbach Publishing Co.
- MEDING, Holger M. (1999): *La ruta de los nazis en tiempos de Perón*, Buenos Aires, Emecé.
- MIERZEJEWSKI, Alfred C. (2020): *The most valuable asset of the Reich – A history of the German National Railway, 1933-1945*, The University of North Carolina Press.
- POTASH, Robert A. (1980): *El ejército y la política en la Argentina, 1928-1945, de Yrigoyen a Perón*, Buenos Aires, Sudamericana.
- RAFECAS, Daniel (2014): *Historia de la Solución Final*, Buenos Aires, Siglo XXI editores.
- SCHNEPPEN, Heinz (2007): *Odessa und das Vierte Reich Mythen der Zeitgeschichte*,

Berlin, Metropol.

SERENY, Gitta (1996): *Albert Speer. El arquitecto de Hitler: su lucha con la verdad*, Buenos Aires, Javier Vergara Editor.

SPEER, Albert (1974): *Memorias. Hitler y el Tercer Reich visto desde dentro*, Barcelona, Editorial Plaza & Janés.

SPEER, Albert (1976): *Diario de Spandau*, Barcelona, Editorial Plaza & Janés.

STANGNETH, Bettina (2014): *Adolf Eichmann. Historia de un asesino de masas*, Buenos Aires, Edhasa.

WACHSMANN, Nikolaus (2016): *Una historia de los campos de concentración nazis*, Buenos Aires, Editorial Paidós

ZACCAGNINI, Roberto (2022): *Secretos subterráneos. Historia del metro de Buenos Aires*, Buenos Aires, Editorial Autores de Argentina.

