

## Lernen aus der Geschichte e.V.

<http://www.lernen-aus-der-geschichte.de>

Der folgende Text ist auf dem Webportal  
<http://www.lernen-aus-der-geschichte.de> veröffentlicht.

Das mehrsprachige Webportal publiziert fortlaufend Informationen zur historisch-politischen Bildung in Schulen, Gedenkstätten und anderen Einrichtungen zur Geschichte des 20. Jahrhunderts. Schwerpunkte bilden der Nationalsozialismus, der Zweite Weltkrieg sowie die Folgegeschichte in den Ländern Europas bis zu den politischen Umbrüchen 1989.

Dabei nimmt es Bildungsangebote in den Fokus, die einen Gegenwartsbezug der Geschichte herausstellen und bietet einen Erfahrungsaustausch über historisch-politische Bildung in Europa an.

### **Informe de un prisionero sobre la construcción del tren de Buchenwald**

*Material Otto Halle, en: Harald Rockstuhl (editor), Günther Fromm: Ferrocarriles de Weimar, el tren de Buchenwald. [Die Weimar Rastemberger Eisenbahn- Die Buchenwaldbahn], Bad Langensalza 1993, pág. 85*

#### **Malversación de recursos públicos por la SS**

La "ejemplar" manera en que la élite de los nazis, la SS, administraba los recursos públicos podría ser demostrada fehacientemente por los expedientes de la Dirección de Obras de Buchenwald si no hubieran sido destruidos por completo por el ataque aéreo del 24 de agosto de 1944.

Uno de los logros más "brillantes" en ese sentido fue la construcción del ferrocarril Weimar-Buchenwald. El 18 de marzo de 1943, el máximo líder de la SS dio la orden de construir el tren de la SS con el mandato de que el viaje de prueba debía realizarse el 21 de junio de 1943. Dada la distancia a recorrer, aprox. 13 km, el tipo de suelo, compuesto de arcilla con mucho pedregullo, y la diferencia de altura (desde la estación de Weimar a la estación de Buchenwald sobre el monte Ettersberg hay 460 m), hasta el lego en la materia advierte que no se podía cumplir con ese plazo ni siquiera construyendo vías acordes con los requisitos menos exigentes en tiempos de guerra. El director de la obra designado para poner en marcha los trabajos, teniente segundo de la SS [Sturmführer] Bertram señaló la imposibilidad de cumplir con los tiempos exigidos y entonces le impusieron como superior a un notorio torturador, como fue el teniente primero de la SS [Obersturmführer] Alfred Sorge, quien tenía la misión de forzar los trabajos de manera tal que se pudiera hacer un primer viaje piloto el 21.6.43. Sorge, quien había pasado varios años haciendo de las suyas como director de obra en el campo de concentración Oranienburg/ Sachsenhausen, trajo a sus experimentados ayudantes y torturadores, los sargentos de la SS [Hauptscharführer] Baumann y Bohn.

En dos turnos de 12 horas de duración, bajo un espantoso régimen de azotes, los prisioneros del campo de concentración trabajaron en la construcción de las vías férreas, vigilados por un grupo de perros que les echaban encima desde la llegada hasta la partida y durante todo el tiempo que trabajaban sin descanso, sin domingos ni feriados; de esta manera, el 20.6. a la noche se logró "terminar" el tendido de las vías, que llegaban hasta el edificio provisorio de la estación de Buchenwald, y así se pudo cumplir con el viaje piloto tomando todas las precauciones del caso. El viaje se realizó en presencia del general de brigada de la SS Dr. Ing. Kammler y de una serie de jefes nazis. Hubo ascensos y abundaron las condecoraciones. Para los integrantes de la SS y los civiles que trabajaron en la obra, hubo una noche de camaradería con cerveza y aguardiente, amén de premios en efectivo, cuya recepción sólo se confirmó por escrito en parte y después de meses. Los prisioneros también tuvieron un "buen" día sin maltratos y golpes. Pudieron volver a bañarse por primera vez en meses.

Es obvio que un ferrocarril construido de esa manera no iba a poder ser utilizado. Comenzó entonces la "verdadera" construcción, que con todas las correcciones tomó un año más. Por razones de "ahorro" no se levantaron todas las vías y se las volvió a tender todas desde cero, como correspondía, sino sólo parcialmente. En consecuencia, cuando vino la época de los deshielos hubo deslizamientos de terreno que requerían complejos trabajos de reparación. (...)

Las obras eran encargadas de palabra a empresarios privados, obviamente nazis. Las licitaciones y la presentación de oferta se realizaban 3 a 4 años después de iniciados los trabajos "para cuidar las formas". En la mayoría de los casos, para ese momento las obras previstas en los contratos ya estaban parcial o totalmente concluidas. Las licitaciones estaban diseñadas de manera tal que los trabajos más importantes debían ser comisionados sobre la base de jornales por hora, cuyo volumen superaba ampliamente lo necesario para cumplir con el contrato. Además, es sabido que toda empresa constructora prefiere que haya "deseos especiales" del cliente que se cumplan fuera del contrato, lo que resulta más lucrativo para el empresario. Va de suyo que bajo estas circunstancias se dilapidaban recursos públicos que no guardaban ninguna proporción con los costos reales. Además, el mantenimiento del terraplén, mal construido, demandaba recursos y horas de trabajo fuera de toda escala.