

VAGONES CERRADOS RENFE J 300.000 PARA RAILWORKS

Jfv 300000 / Jfhv 300000 (rojo años 70)

Versión 2.0

Octubre 2010



3D y texturas: Javier Fernández López ([javierfl](mailto:javierfl@telecable.es)) jflrm@telecable.es
3D y texturas de los topes: Francisco Martín (LBA)

Modelo con malla y texturas detalladas, texturas de invierno, sonidos propios de traqueteo, pestaña y enganches, LODS, numeración interactiva real y linternas de cola (en el modelo con freno de mano). **Versión exclusiva en ancho de vía ibérico de 1.668 mm.** Las versiones para ancho de vía internacional de 1.435 mm se distribuyen separadamente.

Previsto para su uso en Railworks. No se garantiza su funcionamiento en RailSimulator.

Modelos del paquete:

Los vagones reproducidos representan a ochenta de los números finales de la serie J 300.000 del subtipo sin freno de mano y a treinta del subtipo con freno de mano en balconcillo. Portan cajas de rodillos SKF, color rojo óxido, logotipos Renfe y numeración UIC antigua 26 RIV series Glms, en el estado en que podían contemplarse desde los años setenta del siglo XX.

Los dos modelos de este paquete se localizan en RW bajo el Developer **javierfl**. Product **Renfe** y las identidades:

Español: *ES_Renfe_J300000_Glms_rojo*
English: *ES_Renfe_J300000_Glms_red*
Deutsch: *ES_Renfe_J300000_Glms_rot*
Français: *ES_Renfe_J300000_Glms_rouge*
Italiano: *ES_Renfe_J300000_Glms_rosso*

Español: *ES_Renfe_Jh300000_Glms_rojo*
English: *ES_Renfe_Jh300000_Glms_red*
Deutsch: *ES_Renfe_Jh300000_Glms_rot*
Français: *ES_Renfe_Jh300000_Glms_rouge*
Italiano: *ES_Renfe_Jh300000_Glms_rosso*

Esta instalación sobrescribe instalaciones anteriores del J 300000, sin que deba causar problemas en los escenarios ya creados.

2. Versiones en preparación:

- *ES_Renfe_J300000_Glm_rojo*: Subtipo sin freno de mano, cajas Athermos, color rojo óxido, logotipo Renfe y numeración UIC antigua (serie Glms), en el estado en que podían contemplarse desde los años setenta del siglo XX.
- *ES_Renfe_Jh300000_Glm_rojo*: Igual al anterior pero con freno de mano en balconcillo.
- *ES_Renfe_J300000_gris*: Subtipo sin freno de mano, cajas Athermos, en color gris unificado Renfe, sin numeración, en el estado en que podían contemplarse en los años cincuenta y sesenta del siglo XX.
- *ES_Renfe_Jh300000_gris*: Igual que el anterior pero con freno de mano en balconcillo.

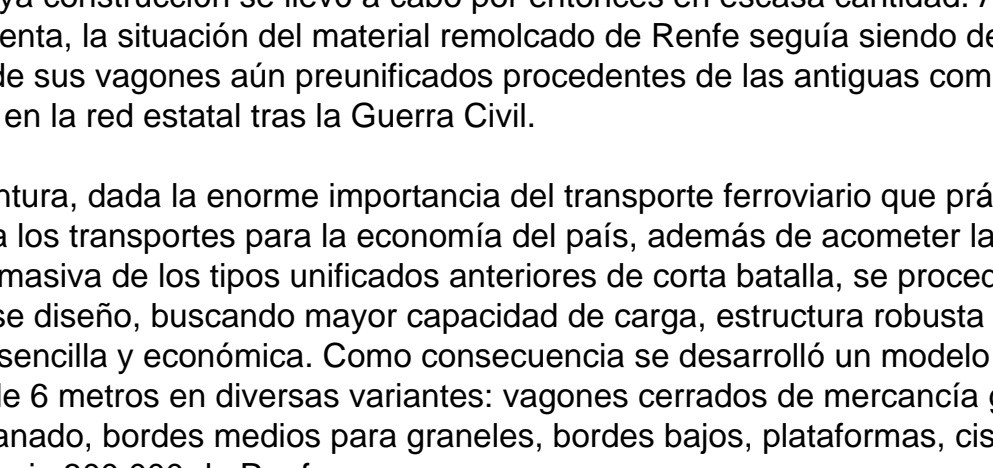
LICENCIA DE USO

Prohibida cualquier distribución, repintado o modificación de este modelo, sin previa autorización expresa y por escrito del autor. Este modelo sólo se distribuye en la web TrenSim <http://www.trensim.com/>

No se autoriza su uso en rutas payware o para distribuciones que se realicen en lugares que exijan pago de cualquier tipo. Para su distribución en rutas freeware contactar con el autor en jflrm@telecable.es.

Proseguir con la instalación supone aceptar expresamente que el autor no se hace responsable en modo alguno, de cualquier daño que pueda producirse, debido a la instalación o uso de este producto, en su equipo o sus contenidos.

LOS VAGONES UNIFICADOS J 300.000 DE RENFE



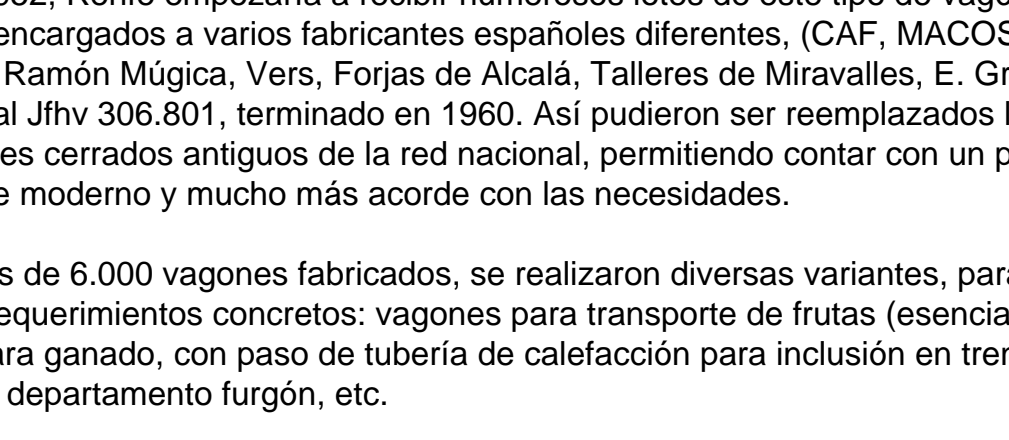
En los años 20, para mejorar la situación del parque de vagones de las empresas ferroviarias de vía ancha españolas, formado un muestrario de modelos muy diversos y en general obsoletos, el Estado impulsó la implantación de diseños homogéneos de vagones para todas las empresas. Así se desarrollaron una serie de tipos unificados, con batalla de 3.200 milímetros cuya construcción se llevó a cabo por entonces en escasa cantidad. A finales de los años cuarenta, la situación del material remolcado de Renfe seguía siendo deficiente y la mayor parte de sus vagones aún preunificados procedentes de las antiguas compañías que se integraron en la red estatal tras la Guerra Civil.

En esta coyuntura, dada la enorme importancia del transporte ferroviario que prácticamente monopolizaba los transportes para la economía del país, además de acometer la construcción masiva de los tipos unificados anteriores de corta batalla, se procedió a una revisión de ese diseño, buscando mayor capacidad de carga, estructura robusta y construcción sencilla y económica. Como consecuencia se desarrolló un modelo unificado con empuje de 6 metros en diversas variantes: vagones cerrados de mercancía general, jaulas para ganado, bordes medios para graneles, bordes bajos, plataformas, cisternas, etc. Así nació la serie 300.000 de Renfe,



Construcción de las primeras series de J 300.000.

El primer prototipo del nuevo modelo de vagón cerrado, numerado como Jfv 300.001, fue fabricado en 1948 en Beasain por Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles. Tenía claras reminiscencias de modelos alemanes unificados de preguerra. Su construcción se basaba en procesos asequibles a la industria nacional de entonces, como remachado, estampado para los largueros y costillas y el uso de madera para los laterales de la caja. Venía dotado con freno de vacío y estaba prevista una variante también con freno de husillo.



Composición de J 300.000 a finales de los años 50.

A partir de 1952, Renfe empezaría a recibir numerosos lotes de este tipo de vagón, que habían sido encargados a varios fabricantes españoles diferentes, (CAF, MACOSA, Euskalduna, Ramón Múgica, Vers, Forjas de Alcalá, Talleres de Miravalles, E. Grasset, etc), hasta llegar al Jfhv 306.801, terminado en 1960. Así pudieron ser reemplazados la mayoría de los vagones cerrados antiguos de la red nacional, permitiendo contar con un parque relativamente moderno y mucho más acorde con las necesidades.

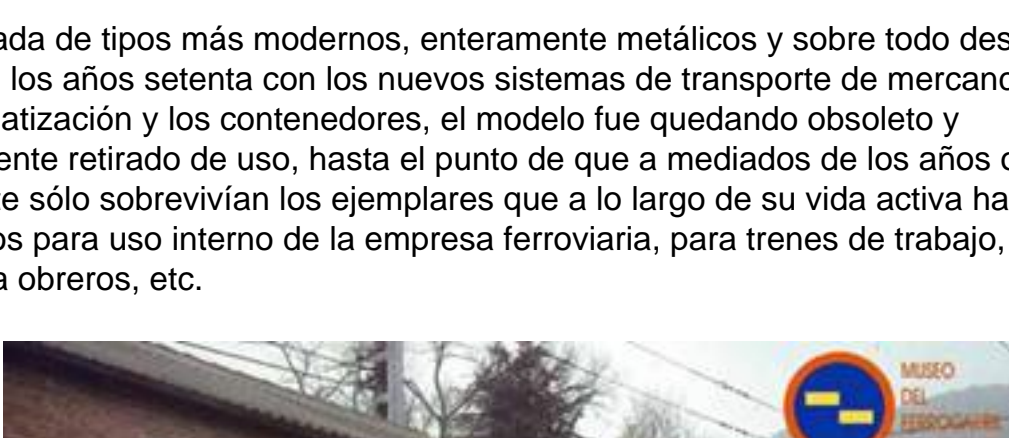
Entre los más de 6.000 vagones fabricados, se realizaron diversas variantes, para adaptarse a tráfico o requerimientos concretos: vagones para transporte de frutas (esencialmente naranjas), para ganado, con paso de tubería de calefacción para inclusión en trenes de viajeros, con departamento furgón, etc.

Las subseries se distinguían en diferentes aspectos. Por un lado, la más llamativa, era la que diferenciaba a los cerrados sin freno de mano con los dotados de freno de husillo en balconcillo, que en algunos casos minoritarios llegó a estar en garita a nivel o sobreelevada. Otra diferencia muy relevante entre subtipos era la referida a la caja de grasa, siendo la Athermos y sus variantes la más usada en un principio, si bien limitaba la velocidad máxima autorizada a 80 kilómetros por hora. También se construyeron unidades dotados de caja de rodamientos de fabricación española tipo "Colsa" y un número significativo con caja de rodillos SKF. Como ésta última permitía mayores cargas y una elevación de la velocidad máxima a 100 kilómetros por hora, sería progresivamente colocada en bastantes de los vagones que habían sido construidos con otras cajas.



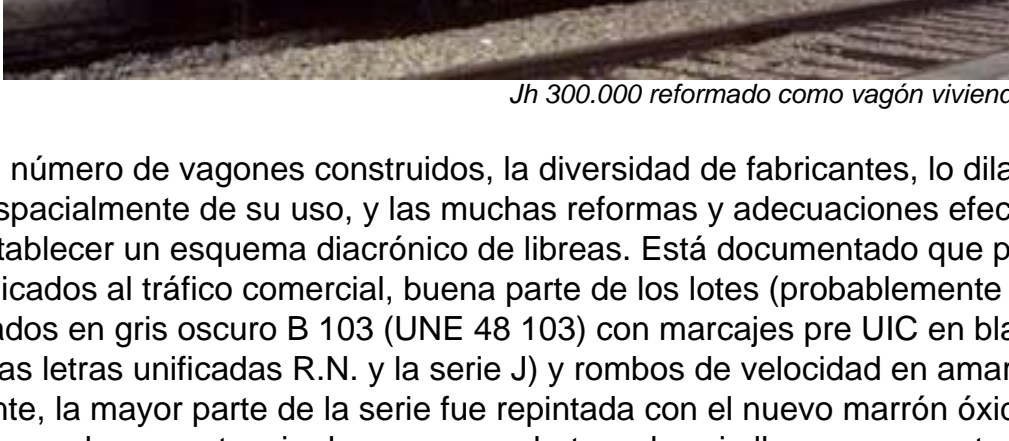
Versión con freno de husillo en garita a finales de los sesenta (Doc. Vía Libre).

Otras diferencias entre subtipos se referían al sistema de articulación de la suspensión, presencia de ventanas adicionales para ventilación (adecuado especialmente para el transporte de frutas)



Versión con ventanas adicionales para transporte de mercancías especiales.

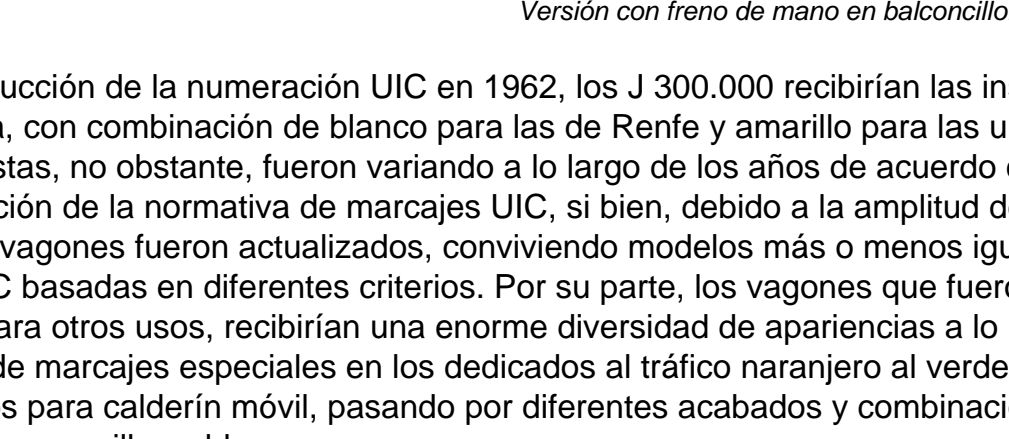
Tras las llegada de tipos más modernos, enteramente metálicos y sobre todo desde mediados de los años setenta con los nuevos sistemas de transporte de mercancías que priman la palatización y los contenedores, el modelo fue quedando obsoleto y progresivamente retirado de uso, hasta el punto de que a mediados de los años ochenta, prácticamente sólo sobrevivían los ejemplares que a lo largo de su vida activa habían sido transformados para uso interno de la empresa ferroviaria, para trenes de trabajo, vagones vivienda para obreros, etc.



Jh 300.000 reformado como vagón vivienda para personal.

Dado el gran número de vagones construidos, la diversidad de fabricantes, lo dilatado temporal y espacialmente de su uso, y las muchas reformas y adecuaciones efectuadas, es imposible establecer un esquema diacrónico de libreas. Está documentado que para los vagones dedicados al tráfico comercial, buena parte de los lotes (probablemente la totalidad) fueron acabados en gris oscuro B 103 (UNE 48 103) con marcapies en UIC en blanco (incluyendo las letras unificadas R.N. y la serie J) y rimbombos de velocidad en amarillo.

Posteriormente, la mayor parte de la serie fue repintada con el nuevo marrón óxido unificado de Renfe, aunque hay constancia de algunos achatarrados sin llegar a presentar nunca esta identidad.



Versión con freno de mano en balconcillo. Librea años 80.

Con la introducción de la numeración UIC en 1962, los J 300.000 recibirían las inscripciones según norma, con combinación de blanco para las de Renfe y amarillo para las unificadas europeas. Éstas, no obstante, fueron variando a lo largo de los años de acuerdo con la propia evolución de la normativa de marcapies UIC, si bien, debido a la amplitud de la serie, no todos los vagones fueron actualizados, conviviendo modelos más o menos iguales con identidad UIC basadas en diferentes criterios. Por su parte, los vagones que fueron adaptados para otros usos, recibirían una enorme diversidad de apariencias a lo largo del tiempo. Desde marcapies especiales en los dedicados al tráfico anaranjado al verde oscuro de los adaptados para calderín móvil, pasando por diferentes acabados y combinaciones de grises, verdes, amarillos y blancos.

Dada la gran importancia de la serie en la historia ferroviaria española, no resulta extraño que varios J 300.000, de distintas variantes, hayan sido conservados por diferentes museos y entidades de preservación ferroviaria.



J 300.000 con cajas Athermos, con la librea introducida a finales de los años setenta (Doc. Renfe).