

ARNOLD HNS6453 Vagones ORE1 PAQUETE EXPRES Especial Club Electrotren

TREN REAL

A principios de los años setenta del siglo pasado, la división de Mercancías de Renfe decide encargar a CAF y ATEINSA, la construcción de 1625 vagones del tipo ORE 1.



Imagen de fábrica de uno de los primeros vagones ORE-1, se aprecia la manga de vacío y la de aire comprimido. Foto: RENFE

Su predecesor fue el ORE 2, ya en servicio y montado sobre dos ejes con ruedas de 1.000 milímetros de diámetro, matriculados en Renfe como J-400.000.



Nuestros dos protagonistas, un ORE1 "PAQUETE EXPRES" junto a un ORE-2. Foto: M.Orozco

El pedido de los nuevos vagones ORE 1 que formarían la serie J-600.000 se repartió en tres lotes, siendo los lotes 1 y 3 para CAF, mientras el lote 2 se fabricó en ATEINSA (Madrid).

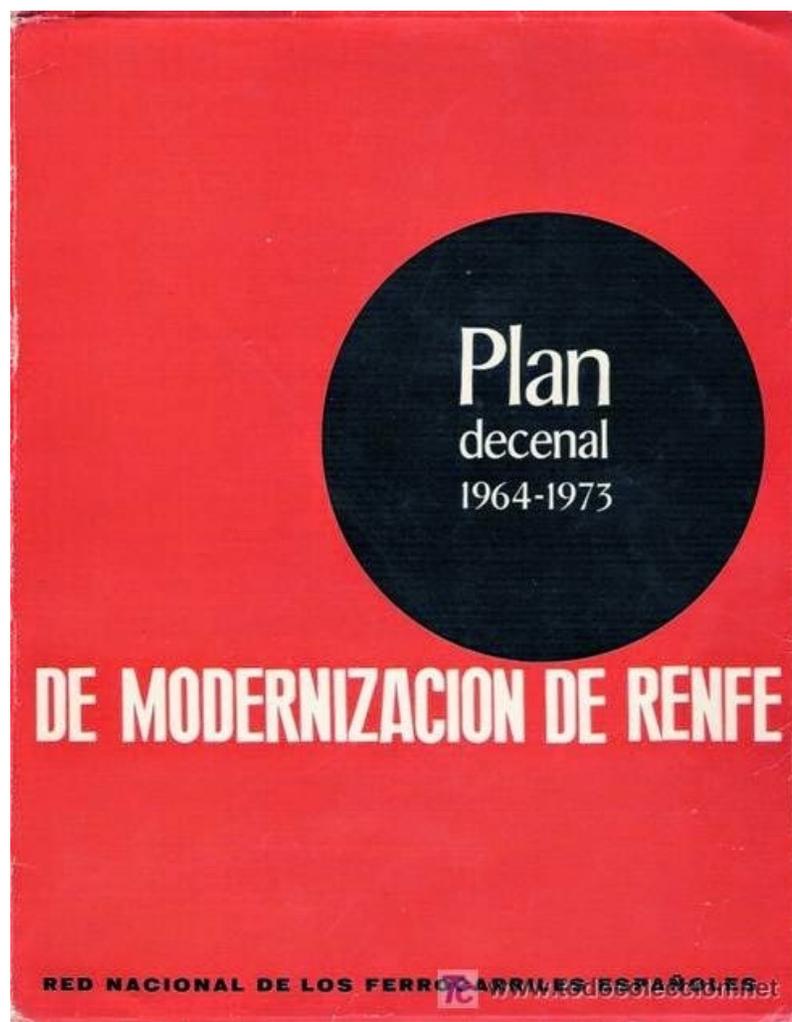
Estos nuevos vagones, a su vez, tuvieron dos alturas diferentes, en un intento de Renfe de rentabilizarlos, ganando más altura útil. Construidos a partir del año 1974, apenas una década más tarde fueron modificados.



Un ORE-1 en decoración "rojo óxido" que RENFE comenzó a aplicar en los ORE1 y ORE2. Foto: M.Orozco

La inversión necesaria para su construcción se encontró entre las medidas impulsadas por el "**Plan Decenal de Modernización de 1964-1973**" modificado y

prorrogado para finalmente denominarse "**Plan Renfe 1972-1975**" que impulsaría el ferrocarril con un importante paquete de medidas e inversiones para la modernización de infraestructuras junto con el material motor y móvi.



En este plan se preveía la renovación de 7.500 kilómetros de vía, así como la construcción de estaciones centralizadas de mercancías, aspecto fundamental para la prestación de nuevos servicios de mercancías y la organización de los mismos.

En cuanto a la compra de material motor se pretendía adquirir mas de 800 nuevas locomotoras diésel y eléctricas para sustituir la totalidad de locomotoras a vapor en funcionamiento, hecho que se llevó a cabo el 23 de junio de 1975, cuando se apagó la Mikado 141F-2348 en Vicálvaro, dejando paradas locomotoras de este tipo en perfecto estado de uso, pero ya claramente superadas por las nuevas diésel y eléctricas en prestaciones y economía de mantenimiento.

Los nuevos automotores y coches de viajeros aumentaron el confort y rapidez de los servicios, mejorados con la supresión de la tercera clase y la introducción del servicio de literas para trenes nocturnos.

Se mejoraría la señalización y la seguridad y finalmente se preveía la compra de 13.000 nuevos vagones de mercancías, que vendrían a sustituir el anticuado parque de vagones heredados de antiguas compañías y de fabricación unificada.

Estos nuevos vagones se basarían en los estándares europeos marcados por la UIC. adoptando como una de las primeras medidas de este plan el sistema de numeración UIC para el material ferroviario, que se llevó a cabo en septiembre de 1971.

Los primeros vagones recibidos por RENFE en base a modelos UIC fueron los cerrados serie J-400.000, modelo ORE-2, que introdujeron en la gris RENFE el color "RAL 3009 Rotbraun" con el que fueron pintados, dando inicio a una nueva época de color en nuestro ferrocarril.

Diez años después de recibir los primeros ORE-2 llegarían los J-600.000, modelo ORE-1, en 1974.

¿Pero que son la siglas ORE?

ORE son las siglas de la antigua *Office de Recherches et d'Essais (Oficina de Investigaciones y Ensayos)*, organismo dependiente de la UIC, creado en 1950, y que fue sustituido en 1992 por el ERRI (European Rail Research Institute) .

Se creó para coordinar la investigación técnica en el ámbito de los ferrocarriles, a nivel internacional y a fin de evitar la duplicidad de acciones entre diferentes administraciones ferroviarias, con el consiguiente despilfarro de esfuerzo, tiempo y dinero que ello supone.

De ella emanaron las normas que controlarían la fabricación de vagones en Europa, entre ellas un diseño estándar de, entre otros, los vagones de mercancías cerrados. Este diseño, propuesto por la UIC 517-1, fue ampliamente aceptado por las administraciones ferroviarias del viejo continente, en especial las poderosas SNCF y DB.

Los modelos cerrados básicos polivalentes serían dos, uno largo (ORE-1) y otro corto (ORE-2), estos tendrían 8 escotillas de ventilación, siendo por lo tanto adecuados para el transporte de ganado.

A continuación, una tabla comparativa entre los tipos ORE y sus matrículas en RENFE:

DESCRIPCIÓN	Norma ORE-1 Vagón LARGO	Norma ORE-2 Vagón CORTO
Matrícula RENFE / (Número unidades) /<u>años de construcción</u> /	J-600.000 / (1.625 UNIDADES) <u>1974-1975</u>	J-400.000 / (3.804 UNIDADES) / <u>1964-1975</u>
Longitud entre topes mm.	14.020	10.580
Longitud entre testeros mm.	12.780	9.340
Longitud entre ejes mm.	8.000	5.700
Anchura mm.	2.686	2.750
Altura mm.	4.102	4.030
Longitud interior mm.	12.730	9.290
Anchura interior mm.	2.656	2.720
Ancho hueco de puertas mm.	2.530 x 2.150	2.050 x 2.000
Superficie útil en m2	33	25,26
Volumen útil en m3	80	64,13

Tara en Kilogramos	14.800	12.500
---------------------------	--------	--------

Carga máxima en Kilogramos	25.200	27.500
-----------------------------------	--------	--------

Los vagones J1 - ORE1 fueron los últimos vagones de este tipo comprados por RENFE, siendo su compra tardía, ya que llegaron en el momento en el que se producía un cambio trascendental en el manejo de cargas.

Los ferrocarriles Austríacos (ÖBB) primero, y la UIC después, homologan el pallet Europeo o EUROPALLET, un rectángulo de madera de 1200 mm de largo, por 800 mm de ancho y 145 mm de alto que se apoya sobre 9 puntos de carga, que descansan sobre 3 travesaños longitudinales. Esto modifica la forma de carga de los vagones, su espacio interior y la necesidad de movimiento dentro del mismo.



Un vagón ORE-1 con las siglas PE actuando como aislante de una composición de cisternas. Foto: M.Orozco

Los nuevos J1 - ORE1, igual que los J2 - ORE2, tenían un empate entre ejes de 8 metros y una longitud entre tropes de 14 metros, disponían de puertas correderas de acceso que no facilitaban el empleo de maquinaria de carga y maniobra en su interior para la colocación de los palets. Esto decidió su transformación por parte de ATEINSA a partir de 1985, que realizó las siguientes transformaciones:

TIPO	DEFINICIÓN	FECHA DE TRANSFORMACIÓN	NÚMERO DE TRANSFORMADOS	RESTANTES EN 2015
MA1	PLATAFORMAS /	1988-1989	170	141

MA-468.000

	PAREDES DESLIZANTES			
JPD1	TECHO ALTO / JPD1 –	1985-1987	750	748
	701.000			
JPD2	PAREDES DESLIZANTES		615	607
		1985-1987		
<i>TOTAL</i>	TECHO BAJO / JP2 – 701.000		1535	1496

Los J-600.000 transformados en JPD1 (750 unidades) y JPD2 (615 unidades) continuaron siendo vagones cerrados, con la salvedad de la sustitución del conjunto pared lateral y puerta, por dos grandes puertas de igual tamaño, superpuestas y deslizantes, sobre un sistema de carriles independientes, uno para cada puerta. Ello permite que se pueda superponer la puerta abierta sobre la cerrada, dejando un amplio vano, por el que se completan las operaciones de carga y descarga, en ese extremo del vagón. Una vez se ha llenado/vaciado esa zona, simplemente hay que mover las dos puertas a ese lado, y se procede a cargar/descargar la otra mitad del vagón.

Al contrario que con los vagones ORE, ya no se requieren muelles elevados y enrasados con la puerta de los vagones: basta con que la vía muerta quede embebida en asfalto u hormigón, para que las carretillas elevadoras puedan moverse sin problemas. La ventaja añadida es que los camiones de reparto pueden acercarse, tanto como sea preciso, al vagón añadiendo flexibilidad y rapidez a las operaciones de carga o descarga.

Volviendo a los J1 - ORE1, su cometido inicial fue la mejora e introducción de nuevos servicios de paquetería en la década de los años 70 en RENFE. Este servicio que comenzó a denominarse con el nombre "**Paquete Expres**" donde se englobaron todos los servicios de paquetería en los que se especializó el nuevo área de la empresa, con servicios diferenciados como "**Paquexpres**" para el transporte de mercancía de pequeño tamaño y mensajería, y la marca "**TIDE**" para el transporte de mercancía al detalle.

Conoce Vd. el
Transporte Rápido
PAQUEXPRES?



**Fijese bien: Este paquete, entregado en Sevilla
media hora antes de salir el Expreso, estará en:**

MADRID en 10 horas	CORDOBA en 2'30 horas	VALENCIA en 14 horas
CADIZ en 3'30 horas	BARCELONA en 20'30 horas	ALBACETE en 7'30 horas

PAQUEXPRES ES RAPIDO

Porque los envíos viajan en trenes de viajeros que tienen prioridad. Y solo tardan lo que tarda el tren. Casi toda España está a su alcance.

PAQUEXPRES ES SEGURO

Van en furgones especiales, cerrados. Ud. tiene un comprobante.

PAQUEXPRES ES COMODO

Puede facturarse hasta 1/2 hora antes de salir

el tren. Y recogerlos, a la descarga del vagón en destino. También puede telefonar al Despacho Central de Renfe de su localidad, que se ocupará de recoger y entregar el envío, a domicilio.

PAQUEXPRES ES "L.D. SIN U.D."

PAQUEXPRES lo lleva todo: Maletas, paquetes, flores, libros, discos, medicamentos, recambios, etc. hasta 100 Kgs. Y motos, hasta 170 Kgs.

PAQUEXPRES

Para paquetes con prisa.



renfe: una voluntad en marcha



ANC SEVILLA (Sevilla) - 10/96/2375. Página 3
Este anuncio es una reproducción de un anuncio publicado en la revista "El Mundo" de la editorial "El Mundo". Toda la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de este anuncio, sin el consentimiento expreso y escrito de la editorial "El Mundo", constituye un delito de infracción de propiedad intelectual. Toda la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de este anuncio, sin el consentimiento expreso y escrito de la editorial "El Mundo", constituye un delito de infracción de propiedad intelectual. Toda la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de este anuncio, sin el consentimiento expreso y escrito de la editorial "El Mundo", constituye un delito de infracción de propiedad intelectual.

**Paquetes desde
toda España
a Barcelona
*¡RAPIDO!***

PAQUEXPRES
los lleva:

 De la noche a la mañana
en trenes expresos de viajeros

 Desde cualquier lugar
de España

 De estación a estación

 O de puerta a puerta
Basta una llamada al
Despacho Central Renfe

 Protegidos y asegurados
durante el trayecto

PAQUEXPRES
Para paquetes con prisa



meno. Algunas
rota, provocan.
Mavil Vital Be-
a-Caracas y al
entó signos in-
por drogas. In-
al hospital de
il, donde falle-

ubierta que el
se semanas en
a Cruz, en don-
bano-norteamer-
l. A este indivi-
ción de un gra-
s que colabora
mida Conexión
hace poco en
ses: reunidos, y
plaza tenía en
sina.

nezolana ha ad-
la droga que
r de su orga-
al era Madrid.

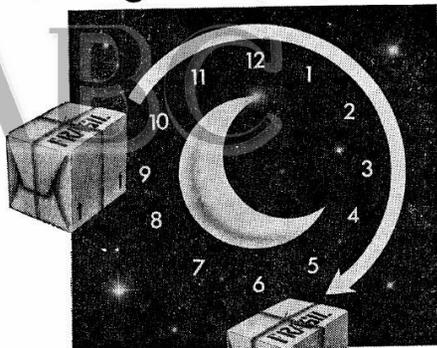
— Desde hace
enido detectan-
sensible en el
nie de Sudamé-
via, que es uno
productores de
oficiales faci-
oliviano revela
la cocaína en
neste un mar-
de un millón
il millones de

producción de
is Unidos; pais,
alos, existen de-
licitos,
esta droga a
panizado a gran
rosos medios y
iones de este-
s, vuelos de li-

mbargo, el trá-
se práctica en
as medios son

ien común.
ectricidad.

El tren no duerme para entregar sus paquetes.



PAQUEXPRES es el sistema más rápido y cómodo para enviar sus paquetes. Con

PAQUEXPRES sus paquetes viajan en los Trenes más rápidos, y llegan a su punto de destino en menos de 24 horas. Además, con PAQUEXPRES los paquetes llegan sin problemas y protegidos por un seguro de hasta 1.500 ptas./kilo.

Y puede entregar sus paquetes hasta una hora antes de partir el tren y recogerlos casi inmediatamente después de la llegada, con lo cual usted puede aprovechar el tiempo al máximo.

Y si quiere un servicio especial y garantizado, para expediciones urgentes o especiales, utilice: ESPECIAL EXPRES.

PAQUEXPRES

**ESPECIAL
EXPRES**

Para expediciones rápidas.

Para expediciones urgentes o especiales.

EN TREN NADIE VA DE PAQUETE.

En los mismos trenes en los que usted viaja, viajan los paquetes que usted manda con Paquexpres Renfe. Con idéntica seguridad. Con igual rapidez.

Por ejemplo, un paquete de 5 Kgs de Barcelona a La Coruña llega en menos de 20,00 h. Por 475 ptas y asegurado por razón oficial Renfe. De estación a estación o de puerta a puerta, de mano a mano y siempre sin cambiar de manos.

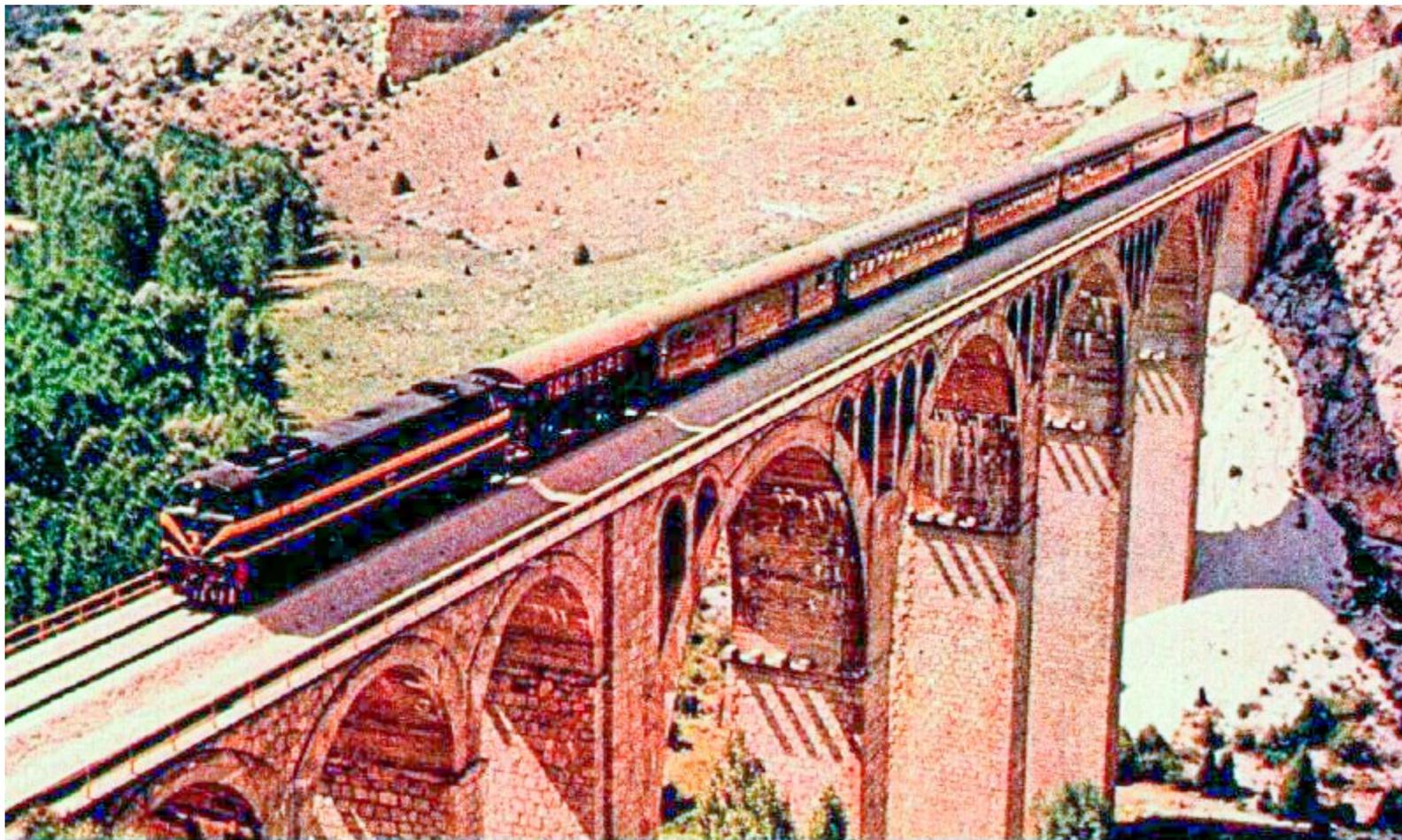
Porque conviene saber que muchas compañías privadas de transporte de paquetería contratan el tren. Usted sólo tiene que llamar por teléfono: 319 08 51 231 83 11, o acercarse a la Estación o Despacho Central de Renfe más cercano.



PAQUEXPRES
Usted manda

Estos servicios venían prestándose anteriormente utilizando los furgones postales acoplados a trenes de viajeros, sin ninguna denominación comercial del servicio y con poca o nula especialización. En este servicio se admitían bultos pequeños, de hasta 100kg en lo que se denominó *Régimen de Equipaje*. Esta idea, importada de Europa, consistía en utilizar los furgones de equipajes de los trenes de largo recorrido para el transporte de los paquetes. De esta forma, además de aprovechar espacio de carga que normalmente no se llenaba, se conseguían unos tiempos muy superiores a los de cualquier otra forma de transporte, con plazos de entrega de entre 24 y 48, todo un hito para la época. Aunque la recogida y la entrega quedaban limitadas en principio a las paradas intermedias del recorrido del tren de viajeros, la combinación con el transporte camión permitía realizar el envío *Puerta a Puerta*, ampliando el radio de acción considerablemente.

Los vagones J1 - ORE1 se incorporan a este nuevo servicio a finales de los años 70 con grandes letras en sus laterales con la palabra "PAQUEXPRES" en color amarillo, circulando acoplados a trenes de viajeros convencionales.



Vagón JI - ORE1 con el rótulo PAQUEXPRES acoplado en un tren de viajeros.

Un ejemplo de composición tipo podría ser la que formaba el expreso Costa-Brava, Madrid-Chamartín a Cerbere en 1976 que estaba formado normalmente por el siguiente material:

Locomotoras:

Serie 333 Verde de Madrid a Mora La Nova.

Serie 276 Verde de Mora La Nova a Cerbere.

Composición:

DDT-8000 Furgón Calderín Verde.

WL T2 Camas CIWL Azul.

BBL-8100 Literas Verde.

RRR-8000 Restaurante Verde.

AA-8000 1ª Clase Verde.

BB-8500 2ª Clase Verde.

BB-8500 2ª Clase Verde.

J1-600000. Rama Madrid - Zaragoza.

J1-600000. Rama Madrid - Barcelona.

El servicio **Paquexpres** disponía de envíos de varias modalidades para los envíos más urgentes, conocidas como **Especial Expres** y el **Paquete Día**, que permitían el envío en 24 horas y en menos de 12 respectivamente, sólo para la mensajería de peso y volumen reducidos.

Por su parte, el **TIDE (Transporte Integral de Detalle)** era el servicio por el cual se transportaban los bultos mayores de 100kg, combinando ferrocarril y camión, cada uno en su ámbito, para encaminar la paquetería de Puerta a Puerta en un tiempo de entre 2 y 5 días, en función de las distancias.



Este ejemplar de ORE-1 se rotuló para el servicio TIDE. Foto: J.Vigil

El gran volumen de mercancía de este tipo que se facturaba en algunos corredores, unido al aumento progresivo de las composiciones de viajeros en los que se transportaba la paquetería, hizo necesario separar el servicio en algunas relaciones, y crear por tanto ***Trenes Completos dedicados en exclusiva al transporte de Paquexpres.*** Estos trenes, que viajaban en *Régimen Expreso (R.E.)*, estaban formados por vagones cerrados de bogies y ejes, así como furgones de equipajes. Llegaron a circular dos relaciones de este tipo, cada una con su tren descendente y el correspondiente ascendente. Su composición habitual se había formado principalmente de vagones cerrados *J1*, a los que se sumaban diversos furgones de equipajes y cerrados *J3* o *J2 según demanda.*



Tren puro de vagones cerrados compuesto por vagones ORE-1. Foto: J.Vigil

Posteriormente, a mediados de la década se sustituyeron los *J1* por vagones *JPD* de bogies, con mayor capacidad. En los últimos años de la *U.N. de Paquexpres* las composiciones estuvieron formadas casi por completo por los vistosos furgones rojos **JPD**, última decoración de este servicio y que reproduce este año **ELECTROTREN** como modelo exclusivo del **Club Electrotren** en escala H0.



Vagón ORE-1 con la decoración PAQUETE EXPRES reproducida para el modelo del Club Electrotren. Foto: J.Vigil

EL MODELO



En 2019 el Club Electrotren realizó una serie de vagones ORE-1 con decoración especial para sus socios.

La referencia HNS6453 incluye dos vagones ORE-1 con decoración "rojo óxido" de RENFE y las letras PAQUETE EXPRES en sus laterales.

Cada vagón tiene diferente matrícula y como detalle adicional se han reproducido diversos parches de pintura en diferente color, como ocurría en la realidad al ser sometidos a pequeñas reparaciones o tareas de mantenimiento que no contemplaban pintar por completo el vagón.

La decoración también incluye un ligero envejecido sobre el techo y los testeros en color negro que dan a los vagones un aspecto de uso muy real.





Otro interesante aspecto de los vagones es que sus puertas pueden abrirse.



El aspecto final de los vagones es verdaderamente espectacular.



Con ellos podemos formar composiciones muy variadas, tanto con trenes puros, mixtos de mercancías, o en trenes de viajeros.

