

# La A.A.F.M.



La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid (AAFM) fue fundada en 1946, desde entonces reúne a gente con un interés común: el ferrocarril.

Entre sus finalidades la AAFM pretende divulgar la cultura ferroviaria entre sus socios. Dispone para ello de un local social donde los socios pueden practicar su hobby favorito en todas sus facetas tales como modelismo, fotografía, publicaciones y muy especialmente el disfrute del tren real, base de nuestra afición.

La AAFM es orgullosa depositaria de diverso material histórico, como un tren de cercanías de los años 50 o la primera locomotora de alta velocidad, con los que viajamos a menudo.

Nuestra sede social está en la histórica estación de Madrid-Delicias, junto al Museo del Ferrocarril. Disponemos de un amplio local con maquetas e instalaciones para el desarrollo de nuestra afición.



Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid

Paseo de las Delicias 61, 28045 (Antigua estación de Delicias)  
Madrid, España

[www.aafmadrid.com](http://www.aafmadrid.com)

AGRADECIMIENTO ESPECIAL:



ENTIDADES COLABORADORAS:



# Vuelve la aventura de viajar de los años 80

# O L I B - D D



# La historia del DD-8150

## La serie 8000

La llegada a los coches 8000 inició una nueva era para el material remolcado de RENFE, tanto por su concepción como por sus dimensiones e incluso su aspecto externo. Pronto los nuevos coches "alemanes" desplazaron a los 5000/6000, que databan de los años cuarenta, en los principales expresos. A su vez, permitieron la completa eliminación de los coches de caja de madera que, aún en número considerable, circulaban en 1960.

Fue en el año 1961 que la firma de la República Federal Alemana Westwaggon suministró a RENFE dos coches de primera clase a modo de prototipos, de unas características enteramente desconocidas hasta entonces en nuestro país, con una longitud de 26,4 metros y diez departamentos. Con ellos se dio inicio a la segunda gran familia de material remolcado de RENFE y a la tercera generación de coches metálicos de España.

Así nació la serie 8000, adaptación ibérica al coche UIC tipo X, que en cantidades superiores a varias decenas de millar circulan por toda Europa. No sólo prestaron servicio junto con los coches metálicos de las antiguas compañías, que constituyen la primera generación de coches metálicos, o con los coches 5000/6000 que suponen la segunda, sino que también lo hicieron con coches de madera, formando composiciones de lo más heterogéneo. Una vez los 8000 fueron recibidos en cantidad suficiente, los vehículos con caja de madera pudieron ser sustituidos definitivamente del parque comercial de RENFE.



## El DD-8150

El furgón DD-8150 es uno de los últimos 8000 que se construyeron, ya en el año 1973. Fue construido por la Compañía Auxiliar de Transportes de Villaverde, Madrid. Derivados de los primeros DDT-8000, pero sin el suministro de vapor para la calefacción que garantizaban éstos, ya que aparte del destino como furgones de equipajes se pensó en ellos como refuerzos de los otros furgones para el transpone rápido de paquetería, incluso formando composiciones especiales.

Su distribución es, pues, la más sencilla de todos los furgones: plataformas en cada extremo, dos puertas de intercomunicación, departamento de jefe de tren y una gran sala que ocupa el resto de la caja y que mide 20 metros de longitud, resultando apta para mercancías voluminosas que pueden cargarse por las dos puertas correderas laterales de 2,5 metros de anchura. Su tara es de 38 toneladas y puede cargar un máximo de 20 toneladas más. Su alumbrado es eléctrico, alimentado por un conjunto de baterías de acumuladores que son cargadas por la muy característica dinamo, esta última accionada por uno de los ejes gracias a la propia circulación del vehículo.

Su último cometido fue permanecer a disposición de los trenes especiales de peregrinos, que con los destinos habituales (Fátima y Lourdes), pudieran requerir de un vehículo capaz de cargar los especiales equipajes de esa singular tipología de viajero. Su retirada final de la circulación tuvo lugar en 1998, si bien no circulaba desde dos años antes.



## El furgón en la AAFM

Este vehículo fue solicitado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en primavera de 2008, siendo cedido en depósito en el verano de 2011. Inmediatamente se iniciaron los trabajos de restauración exterior y su puesta a punto mecánica, finalizando en noviembre del mismo año y siendo, consecuentemente, autorizado a circular.

