

# ADRIA EXPRESS, LOS BAÑOS DE MAR DE LOS VIENESES



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales H0 existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

E1335 ADRIA EXPRESS ( 1989 ) - - - - - Composición AN0541

Referencia EW77

Un expreso de marcado carácter estival en el tema de hoy. Tanto es así que sólo circulaba en temporada veraniega y sólo un día a la semana, los sábados. Es lo que denominamos un tren estacional y periódico.

Los países sin litoral, como Austria, se las deben apañar para darse un remojón veraniego en el mar y para ello tienen relativamente a tiro la acreditada y muy turística costa adriática italiana ( Rímini, Pescara, Ancona, Pesaro etc... ). No es de extrañar que, con su propio material ferroviario, trazaran este expreso entre su capital, Viena, y el mejor tramo de este litoral, en concreto hasta Ancona. Claro que existen los Alpes de por medio en sus formaciones orientales ( Alpes de Carnia ).

Una sola composición era suficiente : circulaba en sentido Viena-Ancona la noche de viernes a sábado, en la temporada estival de junio a principios de septiembre, y en sentido contrario la noche de sábado a domingo; parece que la oferta turística ofrecida era de una semana de estancia vacacional en los hoteles de la zona.

También nos va a servir este tren para poner en relieve el paso transalpino que utiliza, que no es ninguno de los famosos a través de Suiza, sino uno directo, poco conocido desde nuestra ibérica perspectiva, muy oriental, y que comunica de manera directa la Carintia austríaca con el Friul italiano. Se trata del enlace Villach-Tarvisio, cuya prolongación italiana es conocida como línea Pontebbana; sirviendo Udine más al sur, Venecia no queda ya muy lejos; luego sólo es ya cuestión de dejarse deslizar por la costa adriática hacia el sur.

Para más complejidad, y como herencia del antiguo reparto y troceado del Imperio Austro-Húngaro, la frontera actual no coincide con el puerto de montaña y divisoria de aguas entre cuenca del Danubio al norte ( rio Drava ) y la cuenca adriática al sur, ya que éstos quedan en territorio totalmente italiano, entre Tarvisio ( Tarvis ) y Pontebba ( Pontafel ) ( toponimia original austríaca entre paréntesis ).

Hasta los años 90 del siglo pasado, esta línea era a vía única y trazado complicado por un estrecho valle, limitando su capacidad; pero en Italia invierten en su tren lo que haga falta, y realizaron un nuevo trazado, casi todo en túnel y doble vía, que a día de hoy es un eje de tráfico importante. En concreto, 40 km. de los 50 km. entre Carnia y Tarvisio, son en túnel ( 80 % ). En contrapartida, el bello valle y sus poblaciones se quedaron sin tren, al ser despreciado el tráfico local y convertirse el trazado en una pista para bicicletas ( les suena lo de "vía verde" ? ).

Para ampliar información sobre esta línea, nada mejor que acceder a las fuentes : esta entrada en italiano, donde el esquema comparativo entre el viejo y el nuevo trazado es muy explicativo :

[https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia\\_Pontebbana?oldid=89225034](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Pontebbana?oldid=89225034)

*Foto de portada : acreditada a M. Caccozza, forma parte del material publicado en la monografía "Tutto-Treno Tema-25", relativo a composiciones FS de los años 80. La misma foto se ha usado en el catálogo ACME-2018 para anunciar la producción por parte de este fabricante de un "set" con 4 coches de este tren.*



Composición E1335 "Adria Express" Viena-Ancona, servicio de verano 1989 :

NUM	TIPO	DETALLE	PROP.	LIBREA	MARCA	REF.
1	ABmz RIC ( UIC-X )	Mixto 1ª/2ª cl.	ÖBB	Naranja C1	RAILTOP	32302
2	Bmoz Z1	2ª clase	ÖBB	Naranja C1	ROCO	44659
3	Bmoz Eurofima	2ª clase	ÖBB	Naranja C1	ROCO	45222
4	Bmz Eurofima	2ª clase	ÖBB	Rojo-Gris	LSMODELS	47114
5	Bmz Z1	2ª clase	ÖBB	Rojo-Gris	ACME	52602
6	Bmoz Z1	2ª clase	ÖBB	Naranja C1	ROCO	44659
7	Amoz Z1	1ª clase	ÖBB	Naranja C1	ROCO	44652
8	Bcmz RIC	2ª clase literas	ÖBB	Azul	LILIPUT	388315
9	Bcmz RIC	2ª clase literas	ÖBB	Azul	LILIPUT	388315
10	WLAB tipo MU	Camas	ÖBB ( FS )	Azul TEN	RIVAROSSI	HR4169.3



*E1334 Adria Express Ancona-Viena de verano 1985 cerca de Pesaro. Foto A. Piacentinni. Pese a ser un tren básicamente nocturno, el hecho de llegar a Ancona a las 11:40 h. y salir a las 17:45 h. permitía fotos con luz diurna. E-636 a la tracción en esta ocasión.*

### EL CONFLICTO DE LOS COCHES EUROFIMA DE LOS ÖBB

Conflicto para nosotros, los modelistas, si queremos aclararnos en la multitud de tipos y sub-tipos que se construyeron; no lo será para ellos con su organización del parque, por supuesto.

Del reparto Eurofima original de los años 70, los ÖBB austríacos recibieron 30 coches de 1ª clase ( A ) y 70 de 2ª clase ( B ), con sus bogies Fiat de rigor; después siguieron recibiendo coches equivalentes, casi iguales, pero con bogies SGP, y que formaron el tipo que denominaron Z1; algunas series de estos Z1 llevaban puertas de doble batiente Mielich en vez de las deslizables de una sola hoja del estándar Eurofima; estos Z1 incluyen ejemplares mixtos AB, además de los habituales A y B. Después vino el tipo Z2, asimismo muy semejante y de fácil confusión, con bogies SGP, puertas deslizables, pero con ventanillas practicables pese a ser coches climatizados. Los Z2 tienen formatos B y BD ( mixto furgón ).

El lío para nosotros viene del hecho que las firmas que los han reproducido ( Roco, LsModels, ACME ), en H0, han mezclado en sus surtidos los 3 tipos, inclusive en

varias tiradas de la misma referencia de catálogo. En mi propuesta de hoy, he usado una mezcla de todos ellos según mis existencias, pero vayan ustedes a saber qué tipos reales formaban este tren: en principio, en la foto de portada los dos que se vislumbran ( algo desaliñados ) en 2ª y 3ª posición son Z2 ( con ventanillas divididas ). Es de suponer que para un tren de circulación no diaria y temporal usarían material de segunda fila o de reserva.

### Coche num. 1 :



En esta primera posición, se observa un mixto UIC-X. Antes de la generación de "Eurofima" y "Z", los ÖBB usaron un nutrido parque de tipos "X" en su tráfico internacional. Eran de diseño propio, bastante distinto del estándar "X" de los alemanes e italianos, sobre todo por sus bogies y su acabado recto de techo en los testeros, no curvado como también era propio de los "8000" de Renfe.

Pocas reproducciones de ellos en H0 : sólo Railtop, marca efímera, y que por ello alcanzan alta cota en el mercado; con el proyecto de Jägerndorfer de volver a editarlos con los moldes recuperados y actualizados. Y con la aportación antigua de Kleinbahn, que los produjo con una alta reducción de longitud, pero que incluyó el rarísimo mixto A4B7, nunca reproducido a longitud correcta, y que llegaba a menudo a Paris con el Arlberg Express; es el de la foto siguiente :





## Coches num. 2 a 7 :

El "surtido" de los "Eurofima" y "Z" derivados, con las variaciones de tipos y color propios de la época de finales de los 80.



Arriba, un Z1 con puertas de una hoja ( Roco ); abajo, otro Z1 con puertas Mielich y nueva decoración ( Acme ).





Arriba, un Z1 de 1ª clase con puertas de una hoja ( Roco ); abajo, un auténtico Eurofima de 2ª clase con los nuevos colores rojo y gris oscuro, que a finales de los 80 se estaban implantando ( LsModels ).



**Coches num. 8 y 9 :**



Un par de coches de 2ª clase con literas, de un tipo próximo a los UIC-X pero con la estética propia de los RIC suizos. Tienen 9 departamentos de 6 plazas, que corresponden a 9 de las 10 ventanas de la 2ª foto ( lado departamentos ); la décima ventana es departamento de servicio. Por el lado pasillo ( 1ª foto ) presentan una notable disimetría, con sólo 12 grandes ventanas. Muy curiosas e identificativas las dobles ventanillas pequeñas en los extremos. De origen llevaron esta decoración azul próxima a la "C2" pregonada entonces por la UIC para servicios nocturnos.

En H0, solamente estos modelos Liliput, de muy buen nivel, y los más recientes y caros de LsModels.

### **Coche num. 10 :**



Un coche camas tipo universal MU podía formar de manera facultativa en este tren; según los documentos debía ser uno del parque TEN adscrito a los ÖBB, pero por facilidad he situado este modelo, del mismo tipo y decoración pero adscrito a los FS. El coche más correcto sería, por ejemplo, la referencia ACME 50621.

## **T R A C C I Ó N**

Para este tren se ha dispuesto la tracción que viene en la foto de portada, no la del diseño infografico; al parecer, múltiples tipos de locomotora eran posibles para un tren como éste, de tonelaje medio y velocidad estándar.

Así pues, una E-645 de los Ferrocarriles Italianos FS remolca este expreso en uno de los tramos de la red transalpina; y, como es siempre interesante, se trata de un modelo y tipo que no había asomado todavía en estos trabajos.

A pesar de ello, hay que decir que está íntimamente ligada con su prima-hermana E-646 que sí había salido, y se trata de la versión destinada más específicamente a trenes de mercancías o a trenes de viajeros que no precisen de una alta velocidad y sí de un gran esfuerzo de tracción por líneas no llanas del todo. La E-645 así presentada, para su segunda serie toma la misma caja y aspecto de la E-646



también de segunda serie, trocando el color prestigioso gris claro y verde magnolia de ésta por el clásico marrón bitono "castano e isabella". Fueron las últimas máquinas entregadas nuevas con esta histórica decoración.

Usan la misma motorización de 4750 CV., pero con una relación de engranajes que las limitan a 120 km/h. con un aumento importante de su esfuerzo de tracción en consecuencia.



Una E-645 como mi modelo ( sin embellecedores cromados y con lunas frontales de seguridad ), circula con un mercancías por una de las vías de paso de la importante estación de Milán-Lambrate, al atardecer del día 5-12-1989. Sólo me restaba de mi

viaje para conocer la ciudad y su implante ferroviario dirigirme a Milán-Centrale para embarcar en el Talgo a Barcelona.



Así lucía una E-645 de 2ª serie en origen, con sus franjas plateadas que perdería con el tiempo. Ejemplar conservado actualmente como vehículo histórico, aunque para esta restauración se han colocado las franjas pintadas, no en relieve. Flickr.

Ya que me refiero a series, conviene indicar que existió una 1ª sub-serie de estas locomotoras, números 001 a 032 y 101 a 105, que eran herederas directas de las E-636, con bogies de paso largo y frontal poligonal con 3 ventanas; estas 37 habían recibido números de E-646 en principio, siendo las 101-105 los prototipos; la 2ª serie a la que se refiere el documento de hoy, con estética moderna, comprende los restantes ejemplares, números 033 a 093.





El modelo usado para la tracción y aquí exhibido es la E-645-060 de Rivarossi : de cuando era una marca italiana antes de su amalgama británica. En concreto es la referencia de catálogo 1429 y fue adquirida en 2006. El nivel de detalle y de motor es adecuado, suficiente, y en línea con las producciones actuales ( motor central y tracción a 4 ejes, bloque metálico interior en 2 partes ); pero carece de implante digital, es decir, sin conector para instalar un decodificador. Sin embargo, no me ha sido nada difícil colocarle uno de 8 pins alterando el cableado y cortando alguna de las pistas de las placas de circuito impreso.

Las E-645 son producidas por varias marcas, hay dónde elegir, y es que .... quién fabrica una E-646, no puede reprimir la tentación de incluir también la E-645 por simple cambio de decoración, es de pura lógica industrial. Lima ( dos generaciones, a motor "G" y con motor central ), Rivarossi ( idem. 2 generaciones ), Roco, Acme, Hornby-Rivarossi, Lima-Expert las producen en presente o pasado.

Asimismo, quien produce las muy conocidas E-636 también las deriva con mínimos cambios hacia E-645 y E-646 de 1ª serie ( Roco, Acme, Lima-Expert, LE-Models ).

De una manera práctica, una E-645 de 1ª serie se distingue de una E-636 porqué la primera lleva siempre en su frontal un enorme anagrama FS en latón, a menudo con "alas", detalle que nunca lleva una E-636.



Siguen las tomas generales de la circulación del Adria Express por la maqueta Asvicaf :











Parece que no soy el único que ha formado esta interesante composición, por ejemplo este modelista belga ha realizado algo muy muy parecido :

<https://www.youtube.com/watch?v=Hrd4Ehs344A>

En la realidad, parece ser que este tren no llegó a finales de los años 90, aunque no he dado con la fecha exacta de su extinción. Desde luego que en el cuadro de servicios actual en la Pontebbana no figura. Una pena !

Pero si existen a menudo en la actualidad trenes fletados discrecionalmente por agencias turísticas, con material de su propiedad o alquilado, que vienen a realizar la misma función que el Adria Express, pero no son accesibles al público en general.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo acreditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2018