



Mi blog - oscar440

jueves, 12 de agosto de 2021

LA COLECCIÓN DE LOCOMOTORAS DEL CLUB INTERNACIONAL DEL LIBRO (N)

a) Descripción de la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro:

A principios del mes de septiembre de 2.002, el Club Internacional del Libro (CIL), sacaba a la venta una colección de locomotoras estáticas a escala N, bajo el título "Locomotoras de Colección". Se trataba de un total de cincuenta locomotoras, entre las cuales habían varias locomotoras españolas, con sus correspondientes fascículos. Esta colección se perpetuó hasta finales del año 2.004, debido a los incumplimientos de los plazos de entrega de los fascículos por parte de la editorial. Era habitual que durante un mes no sacasen a la venta ningún fascículo, y luego al mes siguiente sacasen dos o tres fascículos, más sobre todo a finales de la colección. Puede que ni tan siquiera existiese un plan de la obra, ya que algunas locomotoras repitieron sus decoraciones hasta la saciedad, con lo cual una misma locomotora, con varias decoraciones, daba para hasta cuatro fascículos, con lo cual, en realidad, aunque salieron un total de cincuenta locomotoras, no fueron más de una treintena de locomotoras verdaderamente. Se puede mencionar por ejemplo el caso de la locomotora "EuroSprinter", que con hasta cuatro decoraciones (la propia "EuroSprinter", la serie 252 de RENFE en colores "AVE", la versión portuguesa de la CP, y la versión de los ferrocarriles griegos OSE), dio para hasta cuatro fascículos.

El precio del primer fascículo de lanzamiento de la colección fue de 3,95 euros, y de 6,95 euros para los siguientes fascículos. Junto al primer fascículo, venía un folleto promocional de la colección, en el cual se publicitaron locomotoras que luego ni tan siquiera llegaron a salir en la colección, si bien constaban bajo un pie de foto como "fotografías no contractuales". Tal fue el caso de la locomotora francesa diésel de la SNCF serie 68.000, entre otras locomotoras, que pese a haber publicitado una fotografía del modelo a escala en dicho folleto promocional, nunca llegó a salir. La primera locomotora de la colección fue la locomotora de vapor L1 de la PENNSYLVANIA RAILROAD, y la segunda la locomotora diésel de RENFE serie 340.

Estas locomotoras se presentaban sobre una peana de plástico de color negro, sin atornillar, en la cual constaba su descripción. Por lo general, eran locomotoras funcionales, válidas para rodar por cualquier maqueta a escala N, ya que sus ruedas eran de plástico, y casi todas las locomotoras disponían de sendos enganches para ser remolcadas por otras locomotoras. Si bien alguna locomotora disponía de ruedas fijas, como por ejemplo la locomotora de vapor PACIFIC 01 de la DB (Alemania, 1961), y de bielas fijas, esta locomotora no era válida para rodar por la maqueta. Tampoco lo eran algunas locomotoras más que tenían los bojes fijos.

Aunque esta era una colección pensada para exponer las locomotoras de manera estática sobre sus correspondientes peanas en una vitrina, por ejemplo, el afán de los modelistas por ver rodar alguna de estas locomotoras, especialmente las réplicas españolas, llevó a algunos modelistas a experimentar con ellas todo tipo de motorizaciones, en una época de escasez de material a escala N.

Finalizada la colección, no se obtuvo el éxito esperado, y se produjo un excedente de locomotoras producidas. Por este motivo se intentó dar salida a este excedente obsequiándolas con la prensa. Por ejemplo, el periódico EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, obsequiaba a todos sus lectores con estas locomotoras en su edición de los domingos. También la revista TRENMANÍA intentó dar salida a estas locomotoras, obsequiando con algunas réplicas de locomotoras españolas de esta colección, distribuidas de manera aleatoria, en su número 29. Y todavía hoy en día es fácil encontrar estas locomotoras en los mercadillos de modelismo, así como en portales de internet de venta de artículos de segunda mano.

A día de hoy, todavía hay gente que confunde las locomotoras de esta colección del Club Internacional del Libro, con las locomotoras de la colección de Ediciones del Prado. Como veremos a continuación, las dos colecciones poco o nada tenían en común, salvo ser colecciones de locomotoras estáticas a escala N. En este sentido, recomiendo al amable lector la lectura de la entrada de mi blog, en relación a la colección de las locomotoras de Ediciones del Prado, LA COLECCIÓN "LOCOMOTORAS DEL MUNDO" DE EDICIONES DEL PRADO (N):

<http://oscar440.blogspot.com/2021/03/la-coleccion-locomotoras-del-mundo-de.html>

b) La colección "Locomotoras del Mundo" de Ediciones del Prado llega a España:

En este apartado, creo necesario dar un repaso a la colección "Locomotoras del Mundo", de Ediciones del Prado, que llegó a nuestro país pocos años más tarde de finalizar la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, y de establecer una serie de diferencias entre las dos colecciones, que, a día de hoy, algunas personas todavía confunden.

Previamente a la aparición de esta colección de locomotoras de Ediciones del Prado en nuestro país, ya se había editado mucho antes en países europeos y latinoamericanos. Algunos modelistas españoles, pensando que esta colección nunca llegaría a España, compraron algunas réplicas de estas locomotoras a través de portales de internet de venta de artículos de segunda mano, a precios muy superiores a los establecidos para estas locomotoras según los precios de la colección. Así, eran modelos muy buscados y muy cotizados por los modelistas españoles, las réplicas de la locomotora de vapor RENFE 242 "CONFEDERACIÓN", la locomotora diésel RENFE serie 319.4, el automotor eléctrico RENFE serie ETR 490 "ALARIS", o la locomotora diésel de TALGO serie 352 de RENFE. El objeto de buscar estos modelos, en su mayoría, era para motorizarlos. Hubieron más modelos españoles en la colección que más adelante detallaré, los cuales no despertaban tanto interés al existir ya réplicas comerciales en el mercado. Por estos modelos que he mencionado, se llegaron a pagar auténticas barbaridades en estos portales de internet, con precios que alcanzaban hasta los cincuenta u ochenta euros por cada una de estas réplicas. Mala opción para quienes eligieron esta opción, pues todo llega.

La colección "Locomotoras del Mundo" de Ediciones del Prado llega a España en enero del año 2.007, siendo su plan de obra un total de cien fascículos, con sus correspondientes locomotoras y fichas individuales de todas ellas. El primer fascículo sale a la venta al precio de 3,95 euros siendo la primera locomotora la británica de vapor "FLYING SCOTSMAN". Los aficionados esperábamos con ansias la salida de esta colección en España, porque se había hablado muy bien de ella en varios foros de debate ferroviarios, y se consideraba a esta colección de una calidad muy superior a las locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro, que como hemos visto, había salido años atrás. Si algún calificativo puede definir el primer número de la colección de locomotoras de Ediciones del Prado en nuestro país, fue el de "decepción". Estas locomotoras se presentaban sobre una peana atornillada de color gris, haciendo constar su descripción, una banderita con su país correspondiente, y el logotipo de la escala N. En el caso del primer número, la locomotora de vapor "FLYING SCOTSMAN" se veía algo pequeña en relación a la escala N, ya que estaba reproducida a galga británica, algo inferior a la galga europea. La locomotora presentaba un aspecto de acabado como de plomillo. Sus ruedas y bielas eran fijas y no era apta para rodar por las maquetas. Para colmo, y gracias a la inmediatez de información que suponen los foros de debate ferroviarios, los aficionados y modelistas constatamos que prácticamente todas las locomotoras de este primer número habían llegado a los quioscos con restos de pegamento en la carrocería de la locomotora, así incluso con huellas dactilares de la persona que había manipulado estas locomotoras en su manufacturación. lo cual daba sensación de dejadez en el acabado del modelo. Esta misma locomotora ya había salido en la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, siendo de una calidad superior, con ruedas de plástico y bielas con movimiento, siendo reproducida a escala N europea, por lo tanto la "FLYING SCOTSMAN" de Ediciones del Prado salía perdiendo con diferencia frente al mismo modelo del Club Internacional del Libro. Con lo cual, Ediciones del Prado, había conseguido justo lo contrario: que más de uno se lo pensase antes de suscribirse o de seguir comprando más locomotoras de esta colección. Resumiendo, la colección de locomotoras de Ediciones del

Prado, de la que tan bien se había hablado en los foros de debate ferroviarios previamente a su salida en España y en base a lo que se había publicado en el extranjero, resultó ser un fiasco en nuestro país gracias a este primer número y causar, por lo general, una sensación de decepción entre los aficionados.

El segundo fascículo, sale a la venta al precio de 6,95 euros siendo la segunda locomotora de la colección la francesa SNCF CC 7100, una locomotora eléctrica muy similar de aspecto a nuestras locomotoras eléctricas RENFE serie 276. En este caso, como prácticamente todas las locomotoras de esta colección, sus ruedas son metálicas y no dispone de enganches. Bajo ningún concepto se pueden hacer rodar estas locomotoras por las maquetas, porque sus ruedas metálicas podrían causar cortocircuito si la maqueta se encuentra conectada a la red eléctrica. Advertencia que ya se da en una pegatina bajo la peana expositora. El aspecto de esta locomotora sigue siendo de plomillo. E aquí pues, las diferencias fundamentales con la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, que las locomotoras funcionales eran válidas para rodar por las maquetas porque tenían ruedas de plástico y enganches, y además presentaban un mejor aspecto y no el plomillo. El precio también sería una diferencia fundamental, ya que el precio de estas locomotoras de Ediciones del Prado pasaría a ser de 11,95 euros a partir del tercer número, frente a los escasos 6,95 euros de las locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro.

En efecto, el tercer fascículo sale ya al precio de venta habitual de la colección, es decir, 11,95 euros siendo la tercera locomotora de la colección la locomotora española de vapor RENFE 242 "CONFEDERACIÓN", la misma por la cual algunos aficionados y modelistas impacientes habían pagado años atrás hasta ochenta euros por ella en algunos portales de venta de artículos de segunda mano.

Hay que destacar que forman parte de esta colección no solamente locomotoras, sino también algunos automotores y cabezas motrices de unidades de tren. Como por ejemplo, la cabeza motriz del TGV francés, tanto en su versión "naranja" como en su versión "dúplex", o el ICE alemán, entre otros. Se podrían comprar por ejemplo los remolques intermedios de estos trenes de marcas comerciales y formar una composición estática con estas cabezas motrices, para ser expuesta en vitrina. El listado completo de esta colección se puede consultar en la entrada de mi blog, en relación a la colección de las locomotoras de Ediciones del Prado, LA COLECCIÓN "LOCOMOTORAS DEL MUNDO" DE EDICIONES DEL PRADO (N):

<http://oscar440.blogspot.com/2021/03/la-coleccion-locomotoras-del-mundo-de.html>

c) Los fascículos y las fichas de la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro:

Cada locomotora se presentaba con su correspondiente fascículo. Cada fascículo constaba de un total de veinte páginas, siendo las cuatro páginas centrales, las dedicadas a las fichas de las locomotoras, y el resto de páginas, las dedicadas a la historia y evolución del ferrocarril. Las páginas de portada y contraportada se desechaban, para formar al final de la colección dos libros, de tapa dura, uno para las fichas de las locomotoras, y otro para la historia y evolución del ferrocarril. La paginación era correlativa de un fascículo al siguiente, y distinta para las dos temáticas de historia y evolución del ferrocarril, y las fichas de las locomotoras.

Las tapas del libro dedicado a las fichas de las locomotoras, eran de color rojo, al igual que los márgenes de las páginas de los fascículos dedicados a las mismas. Mientras que las tapas del libro dedicado a la historia y evolución del ferrocarril, eran de color negro. Estas tapas se solicitaban a la editorial directamente, siendo de pago igualmente, tanto para los suscriptores de la colección, como para los no suscriptores de la colección.

Según el folleto promocional que se adjuntaba con el primer fascículo, el plan de la obra consistía en lo siguiente:

LOCOMOTORAS DE COLECCIÓN

"Las más famosas, las más espectaculares, las que superaron mayores retos, las que marcaron un hito en la historia del ferrocarril, todas están presentes en:

- * 50 réplicas exactas de locomotoras reales.

- * 50 fascículos que desarrollan la historia del ferrocarril, un interesante, documentado e ilustrado recorrido desde los orígenes hasta los últimos adelantos del ferrocarril en el mundo.

- * 50 fichas de las locomotoras de colección, todo lo que hay que saber sobre los modelos de la colección, con ficha técnica, historia de la compañía para la que fueron creados, anécdotas y curiosidades".

Tal y como ya he comentado anteriormente, el precio del primer fascículo era de 3,95 euros, mientras que los siguientes fascículos, hasta el final de la colección, mantuvieron su precio vigente de 6,95 euros, por lo tanto no se puede considerar como una colección económicamente cara, pues el precio total de la colección quedaría en algo más de 345 euros, sin incluir el precio de las tapas, ni la encuadernación de los fascículos.

A pesar del fantástico enunciado del folleto promocional, finalmente, algunas de las locomotoras que conformaron la colección, ni fueron las más famosas, ni las más espectaculares, ni las que superaron mayores retos, ni tan siquiera las que marcaron un hito en la historia del ferrocarril, y ni mucho menos todas estuvieron presentes en esta colección, cuyo listado completo se puede consultar al final de esta misma entrada, pues finalmente se repitieron los moldes de las locomotoras hasta la saciedad, aplicando diferentes decoraciones a las mismas, lo cual restaba originalidad y variedad en las locomotoras que, finalmente, conformaron la colección.

d) Las locomotoras españolas de la colección del Club Internacional del Libro:

Las locomotoras españolas de la colección del Club Internacional del Libro, fueron las siguientes: locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 2), locomotora eléctrica RENFE 269 (fascículo nº 10), locomotora diésel RENFE 307 (fascículo nº 14), locomotora eléctrica RENFE 252 AVE (fascículo nº 24), locomotora diésel GIF L 21/34 (fascículo nº 33), y la locomotora de vapor RENFE 2-3-1 PACIFIC 4.021/4.024 (fascículo nº 37), es decir, un total de seis locomotoras.

De la mayoría de estas locomotoras, ya existía réplica comercial, antes de la colección, a excepción de la locomotora de vapor RENFE 2-3-1 PACIFIC 4.021/4.024 (fascículo nº 37), la cual puede considerarse como un modelo inédito, no existiendo hasta la fecha, la réplica de un modelo comercial de una locomotora de vapor española de dichas características ni dimensiones, con la excepción de la locomotora de vapor RENFE 0-2-0 0262 "Cuco" de Ibertren, de dimensiones mucho menores. Muchos años más tarde, el fabricante Arnold sacaría a escala N, la primera reproducción de una locomotora española de dimensiones más grandes, siendo la locomotora de vapor RENFE 1-4-1 "MIKADO", sin contar con la réplica de la locomotora de vapor RENFE 2-4-2 "CONFEDERACIÓN", de la colección "Locomotoras del Mundo", de Ediciones del Prado.

En el caso de la locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 2), ya existían desde hacía años modelos comerciales, previamente a la aparición de esta colección. Se trata de los modelos de los fabricantes Ibertren y de Roco. Aunque en ambos casos, hay que mencionar que se trata de modelos mal ejecutados, porque el modelo de Ibertren no reproduce con exactitud la locomotora, y el modelo de Roco no era más que la locomotora diésel alemana DB V-200 repintada. En el caso de la locomotora diésel RENFE 340, de la colección del Club Internacional del Libro, se trata igualmente de la locomotora diésel alemana DB V-200 repintada, como el modelo de Roco. La locomotora de la colección del Club Internacional del Libro tiene enganches y ruedas de plástico, con lo cual es apta para rodar por las vías de las maquetas; no así la locomotora de la colección de Ediciones del Prado, que cuenta con ruedas metálicas y no tiene enganches, por lo tanto no se puede poner sobre las vías de la maqueta si ésta se encuentra conectada a la red eléctrica. Por el contrario, la locomotora diésel RENFE 340 que apareció en la colección "Locomotoras del Mundo", de Ediciones del Prado (fascículo nº 36), es un punto a su favor la detallada carrocería, que sí reproduce con exactitud el modelo de RENFE, y no se trata de ningún repintado, sino de una réplica con nuevo molde realizada expresamente para esta colección. Es por ello tal vez que muchos modelistas exigentes aprovechan esta carrocería para motorizar esta locomotora, ya que es la locomotora que más se ajusta al modelo real. También se puede mencionar que recientemente el fabricante Fleischmann sacó a la venta un set de inicio digital (Ref. 931894) con esta locomotora diésel española RENFE 340, a un precio razonable, pero con una carrocería que nuevamente no reproduce con exactitud la locomotora española.

Bajo la (Ref. 137-1302), el fabricante Kato, reprodujo la locomotora eléctrica RENFE 269.092.3, en los colores "taxi" (amarillo/gris). La locomotora eléctrica RENFE 269 de la colección del quiosco (fascículo nº 10), toma como base e imita el molde de este modelo comercial, incluyendo su matrícula completa, aunque evidentemente, los acabados no son los mismos que en el modelo comercial. Por ejemplo, en la locomotora de la colección del quiosco, faltan en

los testeros, las mangueras del mando múltiple, tan características en esta serie de locomotoras eléctricas, entre otros detalles, como los pantógrafos, de color rojo, que son una imitación del modelo de Kato, y que no son funcionales. Esta locomotora de la colección del quiosco, se podría motorizar fácilmente con la locomotora diésel estadounidense GP-40 del fabricante Bachmann, todo ello a un precio asequible, teniendo en cuenta que el modelo de Kato, actualmente descatalogado, tampoco es que fuese un modelo económicamente caro, sopesando eso sí, si merece la pena o no meterse en estos berenjenales de las motorizaciones ante unas locomotoras que ni por asomo tienen ni los acabados, ni los detalles de los modelos comerciales. Por último, cabe mencionar que las locomotoras eléctricas RENFE 269 fueron reproducidas también, anteriormente por Ibertren, siendo uno modelo peor detallado y con peor motorización y funcionamiento que el mismo modelo de Kato. Las locomotoras eléctricas RENFE 269, fueron reproducidas tanto por Ibertren, como por Kato, con bastantes decoraciones diferentes.

Bajo la (Ref. 23226), el fabricante Roco, reprodujo la locomotora diésel RENFE 307.004.2, La locomotora diésel RENFE 307 de la colección del quiosco (fascículo nº 14), toma como base e imita el molde de este modelo comercial, incluyendo su matrícula completa, aunque evidentemente, los acabados no son los mismos que en el modelo comercial. Por ejemplo, bajo la cabina de conducción, el modelo comercial detalla la placa del fabricante en color rojo, la numeración UIC, o la palabra RENFE, detalles que la locomotora de la colección del quiosco omite, entre otros.

Bajo la (Ref. 2391), el fabricante Arnold, reprodujo la locomotora eléctrica RENFE 252.005.4, en colores AVE. La locomotora eléctrica RENFE 252 AVE de la colección del quiosco (fascículo nº 24), toma como base e imita el molde de este modelo comercial, incluyendo su matrícula completa, aunque evidentemente, los acabados no son los mismos que en el modelo comercial. Las locomotoras eléctricas RENFE 252, fueron reproducidas por los fabricantes Arnold, y StarTrain, siendo mejores los modelos reproducidos por Arnold, que los modelos reproducidos por StarTrain, tanto a nivel mecánico, como estético y de detallado. Estas locomotoras fueron reproducidas con varias decoraciones diferentes, incluyendo los colores AVE. Actualmente están descatalogadas, si bien Arnold ha anunciado nuevas versiones y decoraciones de estas locomotoras. próximamente. En esta fotografía propia, podemos ver con detalle el modelo de la colección del quiosco (click para ampliar):



Por último, bajo la (Ref. VCBL7), el fabricante Graham Farish, del grupo Bachmann, y a petición de Comercial Brit-Line, reprodujo con acierto la locomotora diésel GIF L 21/34 37802, Fue una serie limitada y numerada, de solamente doscientos ejemplares, lo cual da idea al amable lector del descomunal precio de esta pieza de colección. La locomotora diésel GIF L 21/34 de la colección del quiosco (fascículo nº 33), toma como base e imita el molde de este modelo comercial, incluyendo su matrícula completa, aunque evidentemente, los acabados no son los mismos que en el modelo comercial. Dado el elevado precio del modelo comercial, la locomotora de la colección del quiosco, podría ser una buena candidata para una motorización y ahorrar mucho dinero con este modelo inédito. Esta serie de locomotoras, en realidad, fueron compradas de segunda mano a los ferrocarriles británicos, por parte de Continental Rail, y alquiladas al GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), organismo actualmente desaparecido a favor de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), para participar en las obras de construcción de la LAV (Línea de Alta Velocidad) Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Estas locomotoras diésel pertenecían a la serie 37 en los ferrocarriles británicos, siendo repintadas por el GIF de color azul en los laterales y amarillo en los testeros. Tanto el modelo comercial, así como la locomotora de la colección del quiosco, reproducen la locomotora 37802, que fue rematriculada por el GIF como L32.

Con ello, he repasado en este apartado, las seis locomotoras españolas de la colección del quiosco, así como sus equivalentes en réplicas de modelos comerciales.

e) Amortización de moldes de las locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro:

A lo largo de toda la colección, es un hecho constante la amortización de moldes de la locomotoras, pues un mismo molde, podía servir para aplicar dos, tres, y hasta cuatro decoraciones distintas sobre la base de una misma locomotora.

Es este sentido, se pueden mencionar las siguientes amortizaciones de moldes:

- * La locomotora diésel alemana DB V 200 (fascículo nº 9), que sirvió de base para la locomotora diésel española RENFE 340 (fascículo nº 2).
- * La locomotora eléctrica alemana DB E 94 (fascículo nº 3), que sirvió de base para la locomotora eléctrica austríaca OBB 1.020 (fascículo nº 11).
- * La locomotora diésel española RENFE 307 (fascículo nº 14), que sirvió de base para la locomotora diésel portuguesa CP 1.200 (fascículo nº 19), y para la locomotora diésel francesa SNCF 63.000/64.000 FRET (fascículo nº 25).
- * La locomotora eléctrica francesa SNCF 22.200 (fascículo nº 18), que sirvió de base para la locomotora eléctrica holandesa NS 1.600 (fascículo nº 21), para la locomotora eléctrica portuguesa CP 2.600 (fascículo nº 27), y para la locomotora eléctrica marroquí ONCF E 1.300/1.350 (fascículo nº 45).
- * La locomotora de vapor alemana DRG PACIFIC S 3/6 BAVIERA (fascículo nº 20), que sirvió de base para la locomotora de vapor española RENFE 2-3-1 PACIFIC 4.021/4.024 (fascículo nº 37).
- * La locomotora eléctrica francesa SNCF 8.100 (fascículo nº 23), que sirvió de base para la locomotora eléctrica holandesa NS 1.100 (fascículo nº 26), y para la locomotora eléctrica marroquí ONCF E 700 (fascículo nº 43).
- * La locomotora eléctrica española RENFE 252 AVE (fascículo nº 24), que sirvió de base para la locomotora eléctrica griega OSE H 561 (fascículo nº 32), la locomotora eléctrica alemana DB EUROSPRINTER (fascículo nº 38), y para la locomotora eléctrica portuguesa CP 5.600 (fascículo nº 44).
- * La locomotora diésel danesa DSB MY 1.100 (fascículo nº 28), que sirvió de base para la locomotora diésel belga SNCB 52/53/54 (fascículo nº 35), la locomotora diésel húngara MAV M 61 (fascículo nº 39), y para la locomotora diésel luxemburguesa CFL 1.600 (fascículo nº 49).
- * La locomotora eléctrica alemana DRG E 18 (fascículo nº 29), que sirvió de base para la locomotora eléctrica austríaca OBB 1.018 (fascículo nº 36).
- * La locomotora de vapor británica LNER PACIFIC A4 "MALLARD" (fascículo nº 30), que sirvió de base para la locomotora de vapor británica LNER PACIFIC A4 "UNION OF SOUTH AFRICA" (fascículo nº 46).
- * La locomotora diésel española GIF L 21/34 (fascículo nº 33), que sirvió de base para la locomotora diésel británica BR 37 EWS (fascículo nº 42).
- * La locomotora eléctrica húngara MAV 1.047 (fascículo nº 40), que sirvió de base para la locomotora eléctrica austríaca OBB 1.016/1.116 (fascículo nº 48).

* Y por último, la locomotora diésel alemana DR V 200 (fascículo nº 41), que sirvió de base para la locomotora diésel polaca PKP ST 44 (fascículo nº 47), y para la locomotora diésel húngara MAV M 62 (fascículo nº 50), en una saga de locomotoras diésel apodadas como "Tambores de la Taiga".

Con lo cual, los números son los siguientes: trece moldes o modelos de locomotoras, se repiten hasta la saciedad variando sus esquemas de decoración, para obtener hasta un total de treinta y cinco locomotoras, es decir, más de la mitad de las locomotoras que conforman la colección, son repeticiones de locomotoras a las cuales solamente se les cambia su decoración, lo cual, desde luego, restó originalidad y variedad en la colección.

La locomotora diésel "Tambor de la Taiga", la podemos ver en su decoración alemana como DR V 200 (fascículo nº 41), en esta fotografía propia (click para ampliar):



f) Las locomotoras no funcionales de la colección del Club Internacional del Libro:

Si bien la mayoría de las locomotoras de la colección pueden rodar por las maquetas de modelismo ferroviario, sin otra modificación, ya que disponen de enganches y ruedas de plástico que ruedan, algunas de las locomotoras no son funcionales, ya que sus ruedas o bien sus bojes son fijos. Esta circunstancia se dio, especialmente, en algunas de las primeras locomotoras de la colección, siendo pues las locomotoras no funcionales de la colección del Club Internacional del Libro, las siguientes:

* La locomotora eléctrica alemana DB E 94 (fascículo nº 3), que sirvió de base para la locomotora eléctrica austríaca OBB 1.020 (fascículo nº 11), porque tiene los bojes fijos, si bien las ruedas pueden rodar.

* Las locomotoras diésel alemanas DB V 320.001 (fascículo nº 4), y DB V 90 (290) (fascículo nº 5), porque tienen los bojes fijos, si bien las ruedas pueden rodar.

* La locomotora diésel estadounidense SANTA FE SD 45 (fascículo nº 6), porque aunque no tiene los bojes fijos, los tiene acoplados de tal manera a la carrocería que les impide el giro, si bien las ruedas pueden rodar.

* La locomotora eléctrica alemana DB 181.2 (fascículo nº 7), porque tiene los bojes fijos, si bien las ruedas pueden rodar.

* Y, por último, la locomotora de vapor alemana DR PACIFIC 01 (fascículo nº 8), la cual se puede clasificar como el mayor desastre de la colección. Se trata de una locomotora de vapor con rodaje 2-3-1, siendo funcionales únicamente las dos primeras ruedas y la última (en la locomotora), mientras que en el tender todas las ruedas son funcionales. En cambio, las tres ruedas centrales de la locomotora, están pegadas a la carrocería, al igual que las bielas, que tampoco tienen movimiento y están pegadas a las ruedas centrales de la locomotora, y a la carrocería. Para colmo, las distintas ruedas que conforman la locomotora y el tender, tienen distinto ancho de vía.

Son por lo tanto, estas siete locomotoras que acabamos de ver, las únicas que no son funcionales para rodar por una maqueta de modelismo ferroviario. Todas las demás locomotoras que conforman la colección, son perfectamente válidas para rodar por una maqueta de modelismo ferroviario, ya que todas las ruedas pueden rodar, los bojes pueden girar, y hasta las bielas de las locomotoras de vapor tienen movimiento.

En la fotografía propia, podemos ver la locomotora diésel alemana DB V 90 (290) (fascículo nº 5), la cual tiene los bojes fijos, si bien las ruedas pueden rodar. Es una locomotora cuyo molde, además, se hubiese podido aprovechar para reproducir la locomotora diésel española RENFE 311, solamente con el correspondiente cambio de decoración, aunque sin ajustarse por completo al modelo español (click para ampliar):



g) Otras locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro:

En este apartado, quiero mencionar algunas locomotoras, aparte de las ya indicadas en otros apartados de esta misma entrada, las cuales merece la pena destacar por su singularidad, como por ejemplo las siguientes:

* La locomotora eléctrica alemana DRG E 91 (fascículo nº 12), se trata de una locomotora articulada, de tres cuerpos, con tipo de rodaje C'C', perfectamente reproducida en esta réplica de la colección del quiosco. Además de ser una locomotora realmente articulada, todas sus ruedas son funcionales, así como todas las bielas con las que cuenta. Los pantógrafos, aunque no son funcionales, presentan un acabado bastante realista. A ello hay que añadir la calidad de todas las inscripciones de la carrocería. En esta fotografía propia, podemos observar esta locomotora (click para ampliar):



* La locomotora eléctrica italiana FS E 636 (fascículo nº 16), es otro ejemplo de locomotora articulada, de dos cuerpos, con tipo de rodaje Bo-Bo-Bo, perfectamente reproducida en esta réplica de la colección del quiosco. Todas sus ruedas son funcionales.

* La locomotora de vapor alemana DRG MALLETT 96 BAVIERA (fascículo nº 17), es un bello ejemplar, pintada de un llamativo color amarillo, muy raro de ver en locomotoras de vapor, pero real, perfectamente reproducida en esta réplica del quiosco. Todas sus ruedas son funcionales, así como todas las bielas con las que cuenta.

* La locomotora eléctrica alemana DRG E 18 (fascículo nº 29), pintada de color azul en una etapa más tardía ya en la DB, perfectamente reproducida en esta réplica del quiosco. Todas sus ruedas son funcionales. Tal y como ya vimos en el apartado e) de esta misma entrada, esta locomotora sirvió de base para la locomotora eléctrica austríaca OBB 1.018 (fascículo nº 36) de la colección, pintada de color rojo. A destacar que, en los fascículos de la colección, aparece esta última locomotora eléctrica austríaca OBB 1.018, en las dos fichas técnicas, erróneamente también aparece en la ficha técnica de la locomotora eléctrica alemana DRG E 18 (fascículo nº 29). Error del cual se percató la Editorial, y en el (fascículo nº 29), introduce una nota aclaratoria de rectificación.

Esta misma locomotora eléctrica alemana DRG E 18, también aparece en la colección de locomotoras de Ediciones del Prado (fascículo nº 100), la cual presenta bastantes diferencias con la locomotora de la colección del Club Internacional del Libro. Si bien la locomotora de la colección de Ediciones del Prado presenta un mejor aspecto, sus ruedas no son funcionales, porque además de ser fijas, algunas ruedas son metálicas y no se puede colocar el modelo sobre una maqueta de modelismo ferroviario si esta se encuentra conectada a la red eléctrica. Además el modelo carece de enganches. Esta misma locomotora, en la colección de Ediciones del Prado, está pintada de color verde, según su etapa inicial correspondiente a la DRG.

En la fotografía propia superior, podemos observar la locomotora eléctrica alemana DRG E 18, de la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro (fascículo nº 29), pintada de color azul; mientras que en la fotografía propia inferior, podemos observar la misma locomotora DRG E 18, de la colección de locomotoras de Ediciones del Prado (fascículo nº 100), pintada de color verde, siendo sus diferencias más que notables (click para ampliar):



* La pequeña locomotora de vapor italiana FS 1-3-0 880 (fascículo nº 31), es una de las "sorpresas" de la colección, pues el fascículo, además, se presenta con un pequeño vagón de mercancías de tipo bordes altos, de dos ejes, también con inscripciones de los FS, para acompañar a esta pequeña locomotora, junto a su correspondiente peana expositora. Es todo un detalle por parte de la Editorial, pues esta pequeña locomotora de vapor, se hubiese visto algo insignificante expuesta sobre su peana expositora, pues las dimensiones de todas las peanas expositoras, son las mismas para casi todas las locomotoras que conforman la colección.

Tanto la locomotora, como el vagón de mercancías, cuentan con ruedas funcionales y enganches. Las bielas de la locomotora, tienen también movimiento. El modelo está perfectamente reproducido en esta réplica de la colección del quiosco. Y en mi opinión, es uno de los mejores modelos de la colección.

h) Las locomotoras de la colección en el HERALDO DE ARAGÓN y TRENMANÍA:

Finalizada la colección, no se obtuvo el éxito esperado, y se produjo un excedente de locomotoras producidas. Por este motivo se intentó dar salida a este excedente obsequiándolas con la prensa. Por ejemplo, el periódico EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, obsequiaba a todos sus lectores con estas locomotoras en su edición de los domingos. También la revista TRENMANÍA intentó dar salida a estas locomotoras, obsequiando con algunas réplicas de locomotoras españolas de esta colección, distribuidas de manera aleatoria, en su número 29. Aunque nadie da "duros a pesetas", ni nadie regala nada, tal y como a continuación veremos.

* En el caso del diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, con la edición impresa de los domingos, se ofrecía la posibilidad de adquirir estas locomotoras de la colección, pagando un suplemento de tres euros. La colección, quedaba reducida a veinte locomotoras, de aparición semanal, todos los domingos, en venta a precio reducido, con la edición impresa, ofreciendo su compra (opcional), si el lector del diario, así lo deseaba. Para el suscriptor del diario, el precio total de la colección, quedaba establecido en cuarenta y ocho euros, frente a los sesenta euros para los no suscriptores del diario. Evidentemente, no era obligatorio comprar toda la colección, que en este caso quedaba fijada en solamente veinte locomotoras, frente a las cincuenta locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro, pues se podían comprar estas locomotoras de manera opcional, los ejemplares que interesasen.

Las locomotoras se presentaban en blíster herméticamente cerradas, sin fascículo, acompañadas solamente por una pequeña ficha desplegable, de color azul, en la cual constaba la ficha técnica del modelo, así como una breve descripción, tomando como base, la información que, en este mismo sentido, aparecía en los fascículos de la colección.

Se ofrecía además, para el suscriptor del diario, la posibilidad de comprar una vitrina de metacrilato, para exponer las veinte locomotoras de esta reducida colección, al precio de treinta euros más.

Entre estas veinte locomotoras de la colección reducida del diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, se encontraban todas las locomotoras españolas de la colección del Club Internacional del Libro, que tal y como ya hemos visto, en anteriores apartados de esta misma entrada, fueron las siguientes (citando su número de fascículo correspondiente a la colección del Club Internacional del Libro): locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 2), locomotora eléctrica RENFE 269 (fascículo nº 10), locomotora diésel RENFE 307 (fascículo nº 14), locomotora eléctrica RENFE 252 AVE (fascículo nº 24), locomotora diésel GIF L 21/34 (fascículo nº 33), y la locomotora de vapor RENFE 2-3-1 PACIFIC 4.021/4.024 (fascículo nº 37), es decir, un total de seis locomotoras. También cabe mencionar que, esta colección de locomotoras del diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, se llamó "Locomotoras del Mundo", al igual que la colección de locomotoras de Ediciones del Prado, lo cual, podía dar lugar a confusiones, si bien la colección de locomotoras de Ediciones del Prado, todavía no había llegado por esas fechas a nuestro país.

En efecto, la colección de locomotoras del diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, aparece en escena el domingo 12 de junio de 2.005, siendo el primer ejemplar de la colección, la locomotora diésel española RENFE 340 (fascículo nº 2), en la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro. Las veinte locomotoras que conforman esta colección reducida, no siguen el mismo orden de entrega que en la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro. La última locomotora que se entrega (opcionalmente), con el diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, la número veinte de la colección, el domingo 24 de octubre de 2.005, es la locomotora eléctrica húngara MAV 1.047 (fascículo nº 40), en la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro. El listado completo de las veinte locomotoras de la colección del diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, se puede consultar al final de esta misma entrada.

Por mi parte, mencionaré que, contacté con el diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, para comprar alguna locomotora de la colección más, así como la vitrina de metacrilato que ofrecían para exponer las locomotoras, no pudiendo atender mi petición, ya que según me dijeron, esta oferta quedaba reducida exclusivamente al territorio aragonés y para los suscriptores del diario únicamente, no atendiendo pedidos que no se ajustasen a estas características.

* En cuanto a la desaparecida revista TRENMANÍA, obsequiaba con algunas réplicas de locomotoras españolas de esta colección del Club Internacional del Libro, distribuidas de manera aleatoria, en su número 29. Si bien el precio de venta habitual de la revista era de seis euros, el precio de este ejemplar número 29, subió un euro más, es decir, siete euros, debido al "obsequio" de la locomotora. Regresando, de nuevo, al precio habitual de venta de la revista, de seis euros, a partir del número siguiente. En la promoción del número 29 de la revista TRENMANÍA, se ofrecían cuatro de las seis locomotoras españolas que conformaban la colección del Club Internacional del Libro, y que fueron las siguientes (citando su número de fascículo correspondiente a la colección del Club Internacional del Libro): locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 2), locomotora eléctrica RENFE 269 (fascículo nº 10), locomotora diésel RENFE 307 (fascículo nº 14), y la locomotora eléctrica RENFE 252 AVE (fascículo nº 24).

El número 29 de la revista TRENMANÍA, se presentaba embalado y plastificado, conteniendo un blíster con alguna de estas cuatro locomotoras españolas de la colección del Club Internacional del Libro, distribuidas de manera aleatoria por todo el territorio nacional. Esto significa que, en un mismo quiosco, solamente se recibían los lotes de la revista con una misma locomotora, y que para conseguir una locomotora en concreto, había que buscar entre uno o más quioscos. Algún aficionado al modelismo ferroviario que yo me sé, se hizo un completo "tour" por todos los quioscos de su ciudad, sin encontrar la locomotora que buscaba, ya que, según parece, las locomotoras que se encontraban con más facilidad, eran (citando su número de fascículo correspondiente a la colección del Club Internacional del Libro): la locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 2), y la locomotora diésel RENFE 307 (fascículo nº 14). Sin embargo, eran muy difíciles de encontrar las otras dos locomotoras, es decir, (citando su número de fascículo correspondiente a la colección del Club Internacional del Libro): la locomotora eléctrica RENFE 269 (fascículo nº 10), y la locomotora eléctrica RENFE 252 AVE (fascículo nº 24).

En una época en la cual los foros de debate de internet ya estaban en su plena madurez, y prácticamente todos los aficionados al modelismo ferroviario estábamos ya registrados en ellos, donde la comunicación entre aficionados al modelismo ferroviario, es global e inmediata, se llegó a cuestionar que en realidad, se obsequiasen estas cuatro locomotoras, ya que, según parece, solamente se encontraban en los quioscos, revistas TRENMANÍA, únicamente con la réplica de la locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 2), lo cual creó cierta indignación entre algunos de los aficionados al modelismo ferroviario.

Por mi parte, puedo asegurar y dar fe, que sí encontré varias revistas TRENMANÍA, en varios quioscos de mi ciudad, con cada una de las cuatro locomotoras españolas de la colección del Club Internacional del Libro, que estaban incluidas dentro de esta promoción de la revista TRENMANÍA, aunque me costó un "tour" por mi ciudad (de varios días de duración) encontrarlas todas, y que gracias a esta loable iniciativa por parte de la revista TRENMANÍA, sirvió para que pudiese hacerme con algunas locomotoras más, y aumentar mi colección de locomotoras estáticas a escala N, gracias a lo cual, al disponer de un mayor número de locomotoras, no me dio miedo empezar a practicar con estas locomotoras, repintados y motorizaciones.

i) Valoración final de la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro:

Se trata de una colección de locomotoras estáticas a escala N presentada cada una, sobre su correspondiente peana, sin atornillar. Aunque no son locomotoras pensadas para rodar por la maqueta, especialmente algunas locomotoras no funcionales, las cuales ya vimos en el correspondiente apartado en esta misma entrada, el resto de locomotoras se pueden colocar sin problema alguno sobre la maqueta de modelismo ferroviario, pues a diferencia de las locomotoras de la colección de Ediciones del Prado, estas tienen ruedas de plástico y enganches, lo cual las convierte en funcionales, aunque sea solamente para mero arrastre. Evidentemente algunos modelistas más avanzados podrán motorizarlas aprovechando únicamente las carcasas y poco más.

A día de hoy, todavía se pueden encontrar estas locomotoras en los mercadillos de modelismo y en los portales de venta de artículos de segunda mano de internet. Hay que saber diferenciar si se trata de locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro o bien si se trata de locomotoras de la colección de Ediciones del Prado. En ningún caso se debería pagar más de diez euros por ellas, si bien las réplicas de modelos españoles tienden al alza. Hay que señalar que mientras la colección iba apareciendo en nuestro país, se podían solicitar directamente a la editorial cuantos números atrasados fuesen menester, sin necesidad de estar suscrito a la misma, así como durante un año después de que la colección finalizase, al mismo precio de venta habitual de los fascículos.

Mi valoración es para la colección en el momento en el que se podía comprar en los quioscos. Me parece una colección bastante económica para lo que era, teniendo en cuenta los acabados de las locomotoras y presentación de los fascículos; pensada y orientada tal vez más hacia el público en general, que hacia los aficionados al modelismo ferroviario exigentes, en particular. Aunque estas locomotoras llegaron en una época de escasez de novedades, en

cuanto a material ferroviario a escala N se refiere, con lo cual algunos modelistas practicaron sobre ellas, repintados y motorizaciones, alcanzando buenos resultados.

Relación calidad-precio: *****

Nivel de acabado y reproducción: ****

En mi cuenta de flickr, entre otras fotografías propias, tengo un álbum dedicado a estas dos colecciones del quiosco de locomotoras estáticas a escala N, tanto de la colección del Club Internacional del Libro, como de la colección de Ediciones del Prado, con multitud de fotografías propias, cuyo enlace es:

<https://www.flickr.com/photos/oscar440/albums/72157625293508195>

En esta fotografía propia, podemos ver la locomotora eléctrica suiza SBB CFF FFS AE 6/6 (fascículo nº 22), como podemos ver los acabados de algunas de las locomotoras de esta colección, están a la altura de los modelos comerciales (click para ampliar):



j) Listados completos de la colección de locomotoras del Club Internacional

del Libro:

A continuación, adjunto el listado completo de la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, con las cincuenta locomotoras que la conformaron. He decidido añadir al final del listado, las "locomotoras no contractuales", esto es, algunas locomotoras cuyas fotografías aparecían en el folleto promocional de la colección, junto con el primer fascículo, las cuales finalmente no aparecieron en la colección, ya que una nota en letra bien pequeña las hacía constar como "fotografías no contractuales". En el listado, además del número de orden dentro de la colección, y nombre de la locomotora, indico la compañía ferroviaria a la que pertenece cada locomotora, tipo de locomotora (si es de vapor, eléctrica, o diésel), y el país al cual pertenece la administración ferroviaria propietaria de cada locomotora.

Y por último, adjunto también el listado completo de las veinte locomotoras de la colección del diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza; en el listado, además del número de orden dentro de la colección, y nombre de la locomotora, indico la compañía ferroviaria a la que pertenece cada locomotora, tipo de locomotora (si es de vapor, eléctrica, o diésel), el país al cual pertenece la administración ferroviaria propietaria de cada locomotora, y fechas de entrega en las cuales se podían comprar (opcionalmente), junto con el diario EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, todas y cada una de las locomotoras que conformaron esta colección más reducida, pero que tomaba como base la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, aunque con un orden de aparición distinto: (click para ampliar > abrir imagen en una pestaña nueva > ampliar). Resolución máxima del documento a 1131 x 1600.



LOCOMOTORAS DE COLECCIÓN - Club Internacional del Libro Por oscar440

- 1 PENNSYLVANIA RAILROAD MIKADO L1 (vapor) (Estados Unidos)
- 2 RENFE 340 (4.000) (diésel) (España)
- 3 DB E 94 (eléctrica) (Alemania)
- 4 DB V 320 001 (diésel) (Alemania)
- 5 DB V 90 (290) (diésel) (Alemania)
- 6 SANTA FE SD 45 (diésel) (Estados Unidos)
- 7 DB 181.2 (eléctrica) (Alemania)
- 8 DR PACIFIC 01 (vapor) (Alemania)
- 9 DB V 200 (diésel) (Alemania)
- 10 RENFE 269 (eléctrica) (España)
- 11 OBB 1.020 (eléctrica) (Austria)
- 12 DRG E 91 (eléctrica) (Alemania)
- 13 DRG BR 05 (vapor) (Alemania)
- 14 RENFE 307 (diésel) (España)
- 15 NEW YORK CENTRAL ALCO PA-1 (diésel) (Estados Unidos)
- 16 FS E 636 (eléctrica) (Italia)
- 17 DRG MALLETT 96 BAVIERA (vapor) (Alemania)
- 18 SNCF 22.200 (eléctrica) (Francia)
- 19 CP 1.200 (diésel) (Portugal)
- 20 DRG PACIFIC S 3/6 BAVIERA (vapor) (Alemania)
- 21 NS 1.600 (eléctrica) (Holanda)

oscar440.blogspot.com

- 22 SBB CFF FFS AE 6/6 (eléctrica) (Suiza)
- 23 SNCF 8.100 (eléctrica) (Francia)
- 24 RENFE 252 AVE (eléctrica) (España)
- 25 SNCF 63.000/64.000 FRET (diésel) (Francia)
- 26 NS 1.100 (eléctrica) (Holanda)
- 27 CP 2.600 (eléctrica) (Portugal)
- 28 DSB MY 1.100 (diésel) (Dinamarca)
- 29 DRG E 18 (eléctrica) (Alemania)
- 30 LNER PACIFIC A4 "MALLARD" (vapor) (Inglaterra)
- 31 FS 1-3-0 880 (vapor) (Italia)
- 32 OSE H 561 (eléctrica) (Grecia)
- 33 GIF L 21/34 (diésel) (España)
- 34 LNER PACIFIC A1 "FLYING SCOTSMAN" (vapor) (Inglaterra)
- 35 SNCB 52/53/54 (diésel) (Bélgica)
- 36 OBB 1.018 (eléctrica) (Austria)
- 37 RENFE 2-3-1 PACIFIC 4.021/4.024 (vapor) (España)
- 38 DB EUROSPRINTER (eléctrica) (Alemania)
- 39 MAV M 61 (diésel) (Hungría)
- 40 MAV 1.047 (eléctrica) (Hungría)
- 41 DR V 200 (diésel) (Alemania)
- 42 BR 37 EWS (diésel) (Inglaterra)
- 43 ONCF E 700 (eléctrica) (Marruecos)
- 44 CP 5.600 (eléctrica) (Portugal)
- 45 ONCF E 1.300/1.350 (eléctrica) (Marruecos)
- 46 LNER PACIFIC A4 "UNION OF SOUTH AFRICA" (vapor) (Inglaterra)
- 47 PKP ST 44 (diésel) (Polonia)
- 48 OBB 1.016/1.116 (eléctrica) (Austria)
- 49 CFL 1.600 (diésel) (Luxemburgo)
- 50 MAV M 62 (diésel) (Hungría)

oscar440.blogspot.com

LOCOMOTORAS NO CONTRACTUALES

- SNCF 68.000 (diésel) (Francia)
- DR 130/131/132/142 (diésel) (Alemania)
- JNR ED 76 (eléctrica) (Japón)
- SBB CFF FFS RE 4/4 IV 10.100 (eléctrica) (Suiza)
- JRF EF 200 (eléctrica) (Japón)

oscar440.blogspot.com



Publicado por oscar440 en 8:12



No hay comentarios:

Publicar un comentario

Introduce tu comentario...

Comentar como: Cuenta de Go

Publicar

Vista previa

[Entrada más reciente](#)

[Inicio](#)

[Entrada antigua](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom\)](#)

Tema Sencillo. Con la tecnología de [Blogger](#).