

“TEE Parsifal”



Parsifal, Perceval, Parzival, Peredur. Héroe legendario, miembro de los Caballeros de la Tabla Redonda del Rey Arturo, que participó en las expediciones en busca del Santo Grial. Protagonista de la ópera de Wagner, del mismo nombre.

Este tren era el simétrico al París Ruhr, iniciando su andadura entre París Nord y Dortmund en Octubre de 1957, con paradas en Maubeuge, Charleroi, Namur, Lieja, Verviers, Herbesthal, Aachen, Colonia y Essen. En 1958 se añadieron paradas en Düsseldorf, Duisburg y Bochum, siendo suprimida la de Herbesthal.

En 1959 vuelve a detenerse en Herbesthal, pero se recorta el trayecto hasta Düsseldorf. En 1960 se prolonga hasta Hamburgo, con paradas en Essen, Münster, Bremen, Hamburg Hbf y Hamburg Dammtor, finalizando en Hamburg Altona. En 1962 se suprimen las paradas en Verviers y Herbesthal, en 1963 se añade Saint-Quentin. En 1966 vuelve a detenerse en Verviers y en 1969 en Duisburg.

A mediados de 1971 se cambia el itinerario para realizarlo vía Dortmund realizando los dos sentidos por este nuevo trayecto en Septiembre, con parada adicional en Osnabrück. Fue reconvertido en Intercity en mayo de 1979 y más tarde se convirtió en Eurocity hasta su supresión definitiva en 1997, al entrar en servicio los trenes de alta velocidad Thalys PBKA en el mismo trayecto.

En cuanto a material, los conocidos automotores franceses RGP1 se encargaron inicialmente del servicio, bastando una unidad para el servicio.

En 1960 fueron sustituidos por el tren que se presenta, el VT11.5 alemán, utilizándose dos ramas con seis remolques, de los cuales, uno era facultativo, siendo ampliada a partir del verano de 1965 a 8 coches, de los cuales, dos eran facultativos.

Reconvertido en rama remolcada, fueron los coches TEE de la DB los encargados del servicio, con tracción tan variada como las CC40100 de la SNCF, las CC202 y BB15 belgas, así como las BB112 y CC103 alemanas.

Se da la circunstancia de que, mientras el servicio era efectuado por la rama VT11.5, la del TEE Diamant, del mismo tipo, circulaba acoplada con él entre Colonia y Lieja, donde la rama del Parsifal continuaba hasta París y la del Diamant hasta Bruselas y Amberes. De esta forma se conseguía establecer una relación TEE entre Hamburgo y Amberes.

Sus números asignados fueron los 155 y 190 hasta 1967, cuando cambiaron a 43 y 44, recibiendo en 1971 los números 33 y 32.

La rama que se presenta es una de las que estuvo funcionando a partir del servicio de verano de 1965, compuesta por seis coches más los dos facultativos. Tres coches de 1ª clase seguían a la primera motriz, siendo uno de ellos de pasillo central. A continuación iban situados los coches restaurante y bar, completando el tren otros tres coches de 1ª clase y la motriz de cola.

La flexibilidad de estas ramas era muy alta, al ir equipados todos los coches con enganches automáticos de tipo Scharfenberg, lo que hacía que el tiempo utilizado en añadir o segregar coches fuese mínimo.

Esta disposición era la máxima soportada por la potencia de los dos motores, siendo la tracción del tipo diesel hidráulico. Ante lo justo de la potencia, 1100 CV por motriz, la DB hizo ensayos con turbina de gas que, si bien doblaban la potencia de tracción, el sonido estruendoso junto con el elevado consumo y problemas con las turbinas, hizo que la prueba no pasase de cuatro unidades. Para los servicios del tren contaban con un grupo electrógeno auxiliar.

Nº	Elemento	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	Motriz	Pw4ü	5010	DB	Roco	41260
2	Coche 1ª	Aü	5201	DB	Roco	41260
3	Coche 1ª	Aü	5216	DB	Roco	41260
4	Coche 1ª	Aü	5117	DB	Roco	41260
5	Restaurante	WRy	5402	DB	Roco	41260
6	Bar	ARy	5302	DB	Roco	41260
7	Coche 1ª	Aü	901 103-2	DB	Roco	64057
8	Coche 1ª	Aü	901 102-4	DB	Roco	64057
9	Coche 1ª	Aü	901 202-2	DB	Roco	64057
10	Motriz	Pw4ü	5011	DB	Roco	41260

En la foto de Peter Hölterhoff, Un VT11.5 se encuentra detenido en Solingen.

Referencia: La Légende des Trans Europ Express. Entre luxe et grande vitesse. Maurice Mertens y Jean-Pierre Malaspina. LR Presse. Auray Cedex, France, 2007.

Barcelona, a 27 de Febrero de 2014.

Ángel González (Ciwl).