



2. London Paddington: un treno Heathrow Express, composto da due complessi a trazione elettrica classe 332 accoppiati in comando multiplo (visibile il 332 013 in livrea pubblicitaria Vodafone), è pronto a partire per l'aeroporto più trafficato del mondo; alla sua destra un treno Diesel già BR IC125, oggi passato a First Great Western, attende a sua volta l'ora della partenza per Penzance. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2013)
3. Sotto le volte di London King's Cross un complesso a trazione elettrica classe 365 di First Capital Connect attende l'ora della partenza per Peterborough alla banchina 7, mentre alla banchina 8 è arrivato da poco un intercity di East Coast proveniente dal nord del Paese. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2013)
4. Il nuovo, spettacolare atrio partenze semicircolare di London King's Cross, aperto al pubblico nel 2012. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2013)
5. La grande galleria di testa di London Waterloo. Al piano superiore sono ubicati negozi e punti di ristorazione. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)

Ad attendermi sotto la copertura trasparente dei binari, alla banchina 7, una doppia composizione di complessi automotori Diesel-idraulici classe 159 nella sgargiante livrea blu, bianca, rossa e arancio che riprende i colori di Stagecoach, la società di trasporti che possiede South West Trains. Grazie ai forti sconti dei quali si può approfittare acquistando i biglietti in anticipo, mi accomodo in First Class; l'impressione è buona: l'ambiente è luminoso, i sedili sono comodi e hanno un modulo ampio, sono rivestiti in velluto e a terra c'è la moquette, che in casa e negli hotel non è il massimo ma in treno contribuisce a rendere caldo ed accogliente l'ambiente. La pulizia esterna del convoglio è impeccabile, come del resto quella di tutti i treni inglesi in servizio, sui quali non esistono né tag né graffiti, confinati a qualche raro carro merci e ai rotabili accantonati; non altrettanto può dirsi, purtroppo, della pulizia interna, che - come risconterò nel seguito della mia vacanza - quasi sempre lascia a desiderare: è frequente il rinvenimento sui sedili di briciole, lanicci di polvere e lunghi capelli.



6. L'ambiente di First Class di un complesso South West Trains classe 159. Le poltrone sono rivestite in velluto e il pavimento è coperto da moquette. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)
7. Ad Exeter St. David's si cambia: termina qui la corsa dell'intercity South West Trains da London Waterloo, disimpegnato da un variopinto complesso Diesel classe 159, e per Teignmouth occorre trasbordare su un treno locale First Great Western. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)

Il comfort di viaggio è più che soddisfacente, nonostante si tratti di mezzi automotori a trazione termica (in genere abbastanza rumorosi), e si mantiene tale anche quando, dopo Andover, si viaggia per un lungo tratto a 140 km/h su rotaie giuntate. Ad Exeter la coincidenza per Teignmouth riserva, a me che prima di questo viaggio non avevo grande consuetudine con la realtà ferroviaria d'oltremarina, una sorpresa: il treno è costituito da una quaterna di automotrici a due assi, tipologia di rotabili ormai estinta nel resto dell'Europa occidentale. Si tratta di due complessi binati a trasmissione idraulica classe 143, costruiti a metà degli anni '80 e concettualmente affini ai più noti "autobus su rotaie" - Schienenbus - tedeschi degli anni '50, questi ultimi costruiti anche in Italia da Macchi su licenza per alcune gestioni governative.



8. Doppia composizione di complessi binati classe 143 per questo treno locale Paignton-Exmouth di First Great Western. Ciascuna semiunità è un veicolo a due assi, tipologia scomparsa dalla rete a scartamento ordinario dell'Europa occidentale continentale. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)
 9. Così si presenta la tranquilla cittadina costiera di Teignmouth, nel Devon, a chi arriva in treno. La stazione ferroviaria è l'edificio a sinistra oltre il muretto, con il tetto a falde grigie e la tettoia. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)

Teignmouth sarà la mia base per due giorni di intensa attività fotografica sulla splendida tratta costiera della linea Exeter-Plymouth fra Teignmouth e Dawlish, conosciuta come *South Devon Railway sea wall*, notissima agli appassionati britannici e tra le più fotografate di tutta la rete ferroviaria inglese.

Si tratta di una linea principale a doppio binario non elettrificato, piuttosto trafficata e percorsa da tutte le tipologie di treni passeggeri, incluso uno dei due soli servizi notturni a lungo percorso superstiti nel Regno Unito - che sono anche tra gli ultimi servizi a materiale ordinario e, fra questi, tra gli ultimissimi non reversibili - e persino qualche raro merci, che però non sono riuscito a catturare con l'obiettivo.



10. Un intercity First Great Western da Plymouth per London Paddington sfreccia lungo il camminamento pedonale che costeggia il mare da Teignmouth a Dawlish. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)
 11. Da un ponte stradale 200 m a est della stazione di Teignmouth è possibile realizzare questa inquadratura. Sotto un cielo che nel tardo pomeriggio si è fatto decisamente più 'britannico', un complesso binato Diesel-idraulico classe 150 proveniente da Exmouth si appresta ad effettuare fermata prima di proseguire per Paignton. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2013)
 12. Lungo il magnifico tratto di linea costiera presso Dawlish, un intercity CrossCountry Newquay-Birmingham disimpegnato da una doppia composizione di treni automotori Diesel delle classi 220 (4 elementi) e 221 (5 elementi) sta per incrociare un locale First Great Western Exeter-Plymouth affidato ad un binato classe 150 in comando multiplo con un'automotrice classe 153. (Foto Jacopo Fioravanti, 31 agosto 2013)
 13. Un treno Diesel ex-IC125 passato a CrossCountry transita in velocità accanto ai bagnanti mentre effettua un intercity Birmingham-Plymouth senza fermata a Dawlish. (Foto Jacopo Fioravanti, 31 agosto 2013)



14. In uno scenario e in un'atmosfera che farebbero pensare più alla Costa Azzurra che all'Inghilterra, un intercity First Great Western da Penzance sta per attraversare la stazioncina di Dawlish senza fermare; proseguirà il suo viaggio per altri 300 km attestandosi al paraurti di London Paddington alle 13:47, 5 ore e 2 minuti e 490 km dopo la partenza dalla stazione d'origine. (Foto Jacopo Fioravanti, 31 agosto 2013)

15. Un'inquadratura più ravvicinata per la doppia composizione di 220+221 CrossCountry già vista nella terza foto del precedente gruppo; quest'immagine permette di apprezzare meglio l'aspetto e la livrea di questi moderni e versatili rotabili. E' interessante osservare che, pur appartenendo entrambi alla stessa famiglia di prodotti Bombardier, i 221 Super Voyager sono dotati di assetto variabile mentre i 220 Voyager non lo sono; poiché però nessuna delle linee sulle quali questi treni prestano attualmente servizio giustifica economicamente l'utilizzo dell'assetto variabile in termini di vantaggio conseguibile, esso è disattivato e ciò rende possibile l'impiego delle due classi in comando multiplo promiscuo. (Foto Jacopo Fioravanti, 31 agosto 2013)

16. A volte la fortuna è dalla parte del fotografo: incontro non programmato con uno speciale effettuato per conto della società Statesman Rail con materiale 'storico' (in realtà con molte licenze) di proprietà dell'operatore West Coast. Si tratta di una composizione di vetture Mark 2, dismesse dal servizio di linea e trasformate con interni lussuosi e livrea ispirata a quella delle carrozze Pullman del ramo insulare della CIWL, inquadrata da una doppia trazione simmetrica di locomotive Diesel classe 57. (Foto Jacopo Fioravanti, 31 agosto 2013)

17. Non tutto il materiale utilizzato da First Great Western veste la livrea basata sui colori blu scuro e rosa; l'automotrice Diesel-idraulica 153 325 in testa a questo locale Exmouth-Paignton, ad esempio, porta ancora i colori della società London Midland, vestigio della sua precedente assegnazione a tale operatore. (Foto Jacopo Fioravanti, 31 agosto 2013)

La seconda tappa prevede il trasferimento con un treno First Great Western da Teignmouth a Penzance, località ove termina la linea, sull'estrema propaggine della Cornovaglia, protesa nell'Atlantico. Le vetture Mark 3 del treno HST - *High Speed Train* sono ancora in grado di dire la loro e il viaggio sulle ampie poltrone rivestite in vera pelle risulta decisamente confortevole; però è domenica e nel fine settimana - piccola caduta di stile - il servizio di bordo non c'è, quindi il capotreno annuncia attraverso l'impianto di diffusione sonora che i passeggeri di First Class possono ottenere le bevande e gli snack di benvenuto presentando il biglietto al banco della vettura bar.



18. Il confortevole interno di una vettura di First Class di un HST First Great Western. Gli interni di questi treni sono stati interamente rinnovati all'inizio degli anni 2000 e il comfort offerto si dimostra ancora perfettamente adeguato ai servizi a lunga percorrenza a 200 km/h. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

19. Il primo incontro con il Night Riviera avviene nel pomeriggio, mentre il materiale è in sosta nel fascio di ricovero della struttura di manutenzione di Long Rock, ubicata lungo la linea circa 2 km prima della stazione di Penzance, ove avvengono le operazioni di pulizia e rifornimento. La composizione, affidata ad una locomotiva Diesel a 6 assi classe 576, prevede 5 carrozze con letti, una buffet e due con posti a sedere. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

20. Nei chilometri finali prima della stazione terminale di Penzance anche la Cornish Main Line corre a pochi metri dal mare della Manica, fornendo ai fotografi uno scenario di grande suggestione; qui vediamo un intercity First Great Western all'inizio del suo viaggio di 5 ore e 50 minuti alla volta di London Paddington. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

21. la stazione di Penzance possiede tre binari per il servizio passeggeri sotto la tettoia metallica e uno all'esterno di essa, sul lato sud. Intorno alle 18 troviamo in sosta un binato Diesel classe 150 e un'automotrice singola classe 153. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

A Penzance, complici l'alloggio strategico presso una locanda di fronte alla stazione e la presenza di un percorso ciclopedonale lungo i primi (o... gli ultimi) 2 km di ferrovia, mi è stato possibile realizzare un altro interessante bottino fotografico, comprendente anche la partenza serale del notturno per London Paddington, il *Night Riviera*, che ho ripreso sia nel pomeriggio, mentre stazionava nel fascio di ricovero presso la rimessa e la stazione di lavaggio, sia la sera, in partenza per Londra dalla stazione di Penzance.



22. La sera, ecco finalmente il 'bersaglio grosso' della sortita in Cornovaglia: il Night Riviera in servizio. Dietro la 57 602 Restormel Castle, già 47 337 del 1964 ammodernata e rimotorizzata nel 2002, otto vetture accolgono i passeggeri - non moltissimi, per la verità - in partenza per London Paddington. Il Night Riviera è uno dei due soli servizi notturni a lungo percorso con vetture letti rimasti attivi sulla rete britannica (l'altro è il Caledonian Sleeper, che consiste in realtà in due distinti treni che collegano London Euston con la Scozia, i quali prevedono addirittura diverse antenne) nonché uno dei pochissimi servizi disimpegnati con composizioni di materiale ordinario non reversibili.

(Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

23. Alla partenza da Penzance le vetture con letti si trovano in testa. Le luci delle cabine sono già spente: sono appena le 21, ma l'infame orario di arrivo a Londra - le 5:06 - consiglia probabilmente di andare a letto presto... (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

24. Nelle luci di una sera d'inizio settembre ancora tiepida, gli ultimi viaggiatori si imbarcano sul Night Riviera sotto la tettoia di Penzance. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

25. Alle 21:15 precise il segnale è aperto - è la piccola luce verde visibile a destra sullo sfondo, accanto a quelle rosse dei segnali chiusi - e il capotreno ordina la partenza prima di salire a bordo nell'ultimo vestibolo: inizia il viaggio notturno verso London Paddington. Si notino le porte manuali a battente che tuttora equipaggiano tutto il materiale Mark 3, incluso quello dei treni HST da 200 km/h: benchè dotate di blocco tachimetrico, esse conservano ancora il tradizionale sistema inglese 'di sicurezza' con apertura solo dall'esterno (per aprirle da bordo e scendere occorre abbassare il vetro ed agire sulla maniglia esterna). (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2013)

La terza tappa mi porta dalla Cornovaglia a Sheffield, nello Yorkshire, con un trasferimento di quasi 7 ore a bordo di un treno Diesel classe 220 di CrossCountry lungo la Cornish Main Line (fino a Plymouth) e la Cross Country Route (da Plymouth a Sheffield via Bristol). Questa volta il viaggio è in Standard Class, ma il materiale è comodo e il comfort offerto è abbastanza adeguato ad un viaggio lungo anche nella classe inferiore; prestano invece il fianco a qualche critica il collegamento Internet wi-fi solo a pagamento e la mancanza di una carrozza-bar, sostituita da un carrellino minibar dislocato stabilmente in un vano di servizio in prossimità della cabina di guida di testa, ove bisogna recarsi per acquistare i prodotti offerti, oltre alla maleducazione di molti passeggeri che non rispettano le regole della "carrozza del silenzio".



26. L'indomani mattina la stazione di Penzance è animata dal tutto diverse: sono di scena due moderni treni Diesel-elettrici da 200 km/h di CrossCountry, a sinistra un 220 per Glasgow Central, che mi porterà a Sheffield, e a destra un 221 per Manchester Piccadilly. All'estrema sinistra si intravede, sul binario esterno, un HST First Great Western per London Paddington. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

27. L'interno di una vettura Standard Class di un treno classe 220 CrossCountry. L'ambiente è luminoso e moderno e il comfort offerto, in termini di spazio a disposizione e di caratteristiche dei sedili, è abbastanza adeguato anche ad un viaggio lungo. Si noti la presenza dei cartellini di prenotazione dietro i poggiatesta (infilati un po' alla buona tra il guscio dei sedili e l'imbottitura), utilissimi per i passeggeri sui treni a prenotazione non obbligatoria e perciò aboliti da Trenitalia... (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

A Sheffield, che non offre particolari attrattive turistiche dal punto di vista dei beni artistici e culturali, faccio una sosta breve - meno di 24 ore - allo scopo principale di approfittare del vivace traffico che anima la grande stazione, importante nodo ferroviario alla confluenza di tre linee, tutte a trazione termica (da Birmingham e Londra via Derby per Leeds, Cross Country Route e Midland Main Line; per Doncaster e Grimsby; per Stockport e

Crewe/Manchester, Hope Valley Line). Anche qui la varietà non manca: la stazione è interessata dai servizi di quattro diverse imprese ferroviarie - East Midlands Trains, Northern Rail, CrossCountry e First Transpennine Express - ed è quindi assicurato il continuo avvicendamento di rotabili e di livree.



28. Uscendo dalla stazione di Sheffield dal lato opposto al centro storico si incontra immediatamente il Supertram esercito da Stagecoach. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

29. Un 220 CrossCountry, impegnato in un lungo servizio da Edinburgh Waverley a Plymouth (circa 800 km), fa il suo ingresso a Sheffield. Si notino le grandi cifre metalliche verniciate di bianco piazzate in prossimità dei deviatori: sono indicazioni di limite di velocità (in miglia orarie) relative al transito sui deviatori stessi. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

30. A Sheffield incontriamo i complessi automotori binati classe 142, concettualmente analoghi a quelli della classe 143 già visti nel Devon, costruiti negli stessi anni con lo stesso motore Diesel, la stessa trasmissione idraulica e la stessa potenza installata dei 143 ma con cassa, telaio e assemblaggio realizzati da altri costruttori. Nella foto, il complesso 142 071 è appena partito da Sheffield come servizio locale Northern per Lincoln. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

31. Spostandoci all'estremità opposta della stazione assistiamo alla partenza di un complesso classe 185 di First Transpennine Express - controllata da First Group, come First Great Western - per Manchester Airport. Si tratta di una delle numerose versioni del Siemens Desiro prodotte per il mercato britannico. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

Dietro la stazione, lasciando l'impianto attraverso l'uscita rivolta ai verdi quartieri residenziali a Est del centro storico, si incontra il tram (pomposamente denominato *Supertram*), gestito dall'onnipresente Stagecoach, moderno erede di una vasta rete da oltre 70 km di linee completamente cancellata alla fine degli anni '50.



32. Il carosello degli arrivi e partenze prosegue ininterrotto: è ora la volta di un treno classe 222 di East Midlands Trains - un Bombardier Meridian, variante della stessa famiglia dei Voyager alla quale appartengono i treni classe 220 e 221 di CrossCountry - diretto a London St. Pancras International. I colori della sua variopinta livrea ci rivelano subito che la società della quale porta le insegne è controllata da Stagecoach. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2013)

33. Prendendo posto sopra il portale del cavalcavia che permette alla linea del Supertram di scavalcare i binari per Leeds e Doncaster, in posizione consentita e liberamente accessibile ai pedoni, è possibile realizzare questa inquadratura. E' in partenza un servizio CrossCountry da Bath per Glasgow Central, affidato ad un treno classe 221. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

34. Più tardi è la volta di un binato Diesel-idralulico a carrelli della compagnia Northern, classe 158; il mezzo è in partenza per Scarborough. Al centro è visibile un HST CrossCountry da Edinburgh Waverley per Plymouth. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

35. All'estremità della stazione lato sud, le inquadrature più interessanti dalla strada soprastante si realizzano dal ponte di Shrewsbury Road; in partenza in questo momento un treno Liverpool Lime Street-Norwich, affidato ad una doppia composizione di binati classe 158 in livrea East Midlands Trains. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

La quarta tappa del giro prevede il trasferimento da Sheffield a York, con l'obiettivo principale di visitare il National Railway Museum, tra i musei ferroviari più ricchi ed interessanti d'Europa. Il breve viaggio (53 minuti) mi vede nuovamente a bordo di un treno CrossCountry classe 220.

A York, città che offre notevoli motivi d'interesse anche al turista interessato principalmente all'arte e alla storia, il piatto forte della mia visita è, come detto, il Museo ferroviario. Si tratta di un sito relativamente vasto, che occupa le pertinenze e le strutture di un ex-deposito locomotive, all'interno del quale sono raccolti rotabili, cimeli, strumenti e modelli in scala e dove il pubblico ha a propria disposizione, per la libera consultazione, una corposa ed assai bene organizzata biblioteca e mediateca.



36



37



38



39

36. Così si presenta, al visitatore che vi entra, il National Railway Museum. La prima sala è dedicata, non esclusivamente ma principalmente, ai rotabili più antichi, dall'Ottocento fino agli anni '30 del Novecento. Vi sono esposte anche diverse vetture già a disposizione della famiglia reale inglese. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

37. Accanto alla splendida 1-3-0 LMS n° 13000 del 1926, tra le file dei rotabili in esposizione, vi sono alcuni dei punti di ristorazione del Museo. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

38. Due visitatori si intrattengono davanti ad un motore Diesel Sulzer a 6 cilindri da 850 kW, costruito in Gran Bretagna su licenza e proveniente da una locomotiva Diesel-elettrica classe 24. Sono presenti anche la generatrice principale, alloggiata all'interno della carcassa cilindrica più grande, sulla destra, ed il turbocompressore, montato al di sopra di essa. Un carter è stato sostituito da una lastra trasparente, in modo da lasciare visibile l'albero a camme. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

39. Tra le locomotive esposte intorno alla grande piattaforma girevole vi è anche questa grande locomotiva Diesel-idraulica classe D1000 (poi 52) Western; si tratta, in particolare, della D1023 Western Fossilier, costruita nel 1963 e ritirata dal servizio nel 1977. Difficile definirla propriamente bella, ma la sua imponenza ed il suo design fortemente anticonvenzionale ne fanno comunque un soggetto singolare e decisamente accattivante. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

Dotato di diversi e frequentati punti di ristorazione interni, alcuni dei quali collocati direttamente tra le file dei rotabili in esposizione, e di un negozio in cui è possibile acquistare oggetti e pubblicazioni di argomento ferroviario, il National Railway Museum è il museo più visitato del Regno Unito fuori da Londra e vede oltre 800mila visitatori l'anno; terribile ed impietoso, su questo piano, l'inevitabile confronto con il pur interessantissimo Museo Nazionale Ferroviario di Napoli Pietrarsa, un cimitero spettrale relegato in una delle periferie più disagiate e pericolose d'Europa, aperto solo la mattina e rigorosamente chiuso alle visite individuali nel fine settimana, scomodissimo da raggiungere per i pochi temerari che con ostinazione vi si avventurano e privo di qualsiasi servizio di supporto o complemento alla visita.



40



41



42



43

40. Una delle star indiscusse del Museo è la splendida 2-3-1 classe A4 LNER n° 4489 Dominion of Canada, appartenente al famoso gruppo di Pacific carenate progettate da Sir Nigel Gresley nel 1935 del quale fa parte anche la celeberrima Mallard, detentrica del record mondiale di velocità ferroviaria a vapore (202,8 km/h, conseguito nel 1938). Le locomotive di questo gruppo raggiungevano regolarmente i 160 km/h in servizio commerciale e rimasero in attività fino a metà degli anni '60. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

41. Le locomotive classe Q1 Southern (poi classe 33 BR), costruite nel 1942 secondo criteri di massima economia, semplicità e resistenza all'utilizzo intensivo, rappresentano la declinazione britannica del concetto di locomotiva di guerra, altri esempi del quale, più noti agli appassionati italiani, sono le 52 DR e le 736 FS ex-USATC. L'aspetto spoglio e rustico della prima della classe (C1) esposta nel Museo è esattamente quello che avevano le macchine quando erano in servizio, nessun particolare è mancante. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

42. Vista d'insieme della zona del Museo intorno alla piattaforma girevole. Si noti, sul parapetto del ponte, il rivestimento che reclamizza le celebrazioni per il 75° anniversario del record di velocità della Mallard, sponsorizzate da Hornby: proprio come in Italia... (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

43. L'ambiente che ospita la piattaforma girevole possiede un amplissimo soppalco sul quale sono ubicate la biblioteca e la mediateca a disposizione del pubblico. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

Oltre alla visita al Museo, a York non perdo l'occasione di trattenermi a lungo in stazione con la macchina fotografica: l'impianto è infatti ubicato sull'importante East Coast Main Line, trafficata dorsale elettrificata che collega Londra con la Scozia via Newcastle, ma vede anche la confluenza dell'altrettanto importante arteria a trazione termica proveniente da Leeds, nonché la diramazione delle linee per Scarborough e Hull, sulla costa.



44



45



46



47

44. Un veloce intercity East Coast a trazione elettrica Newcastle-London King's Cross lascia la stazione di York alla volta della capitale, che raggiungerà viaggiando per lunghi tratti a 200 km/h sulla East Coast Main Line. La composizione reversibile di vetture Mark 4 con vettura semipilota in testa è spinta dalla 91 101, prima della classe, in livrea speciale 'Flying Scotsman'. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

45. La relazione London King's Cross-Aberdeen è invece servita da East Coast con treni HST, perchè a nord di Edimburgo la linea non è elettrificata. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

46. Una variante dei treni HST lievemente differente da quelli visti finora è rappresentata dai convogli dell'operatore Grand Central, con locomotive classe 434 munite di repulsori. Questi treni, che vedono sole 6 carrozze inquadrate fra le locomotive (quelli degli altri operatori ne hanno generalmente 7-8), sono caratterizzati da una elegante livrea di stile vagamente statunitense ante-Amtrak e prestano servizio sulla relazione London King's Cross-Sunderland via York e Hartlepool. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

47. A York, fra i tanti rotabili che frequentano la stazione, ritroviamo anche i complessi binati di automotrici a due assi dell'operatore Northern Rail; questa volta, però, si tratta della classe 144, molto simile ma non identica alla classe 143 incontrata a York. Ne vediamo un esemplare - il 144 011 - in procinto di effettuare un locale York-Leeds via Harrogate. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)



48. A York le vecchie glorie si incontrano anche fuori dal Museo: è in sosta su un binario tronco una locomotiva Diesel-elettrica classe 374 appartenente all'operatore di proprietà pubblica Direct Rail Services. E' la 37 409 Lord Hinton, costruita nel 1965 e ammodernata nel 1985 con la sostituzione della generatrice principale (rimpiazzata da un complesso alternatore+raddrizzatore) e di tutta la parte elettrica. I motori elettrici di trazione e il motore Diesel - un English Electric 12CSVT tarato a 1290 kW - sono invece quelli d'origine. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

49. Altri due cavalli da tiro che hanno vissuto la propria epoca d'oro nel passato ma che, grazie ai privati sempre in cerca di macchine potenti, affidabili e a buon mercato, sono ancora sulla breccia: la 56 301 (ex-56 045) e la 56 303 (ex-56 125), ambedue in uso a DCR - Devon & Cornwall Railways. Le macchine di questo gruppo ancora operative a vario titolo sono appena una decina, due le vediamo qui e un'altra (la 56 091, sempre di DCR), che purtroppo non mi è stato possibile fotografare decentemente, ha fatto la sua comparsa in stazione pochi minuti prima con un merci di carri a carrelli a sponde alte carichi di carbone. Monta ancora il motore Diesel d'origine, un Ruston-Paxman 16RK3CT tarato a 2420 kW che muove un alternatore il quale, attraverso un raddrizzatore, alimenta motori elettrici di trazione a corrente continua. (Foto Jacopo Fioravanti, 03 settembre 2013)

50. L'ambiente di First Class di una vettura Mark 4 in composizione ad un intercity East Coast a trazione elettrica. Le poltrone, rivestite in velluto, sono ampie e confortevoli, il comfort di marcia è elevato e il servizio a bordo è adeguato alle aspettative. (Foto Jacopo Fioravanti, 04 settembre 2013)

51. Su East Coast, in First Class, oltre alle bevande e agli snack di benvenuto, somministrati più volte, il biglietto comprende anche il pasto. Il 4 settembre il menu prevedeva pollo al curry con salsa di mango (nella vaschetta) accompagnato da pane arabo, torta al limone (che però non s'è vista, misterioso il motivo) e frutta. Tutte le stoviglie utilizzate a bordo sono in ceramica, vetro o acciaio, solo il tovagliolo e la busta che contiene le posate sono usa-e-getta. (Foto Jacopo Fioravanti, 04 settembre 2013)

L'ultima tappa del viaggio consiste nel rientro a Londra con un veloce intercity a trazione elettrica di East Coast, composto da vetture Mark 4 trainate da una locomotiva classe 91. Grazie alle già citate forti riduzioni a beneficio di chi può prenotare in anticipo, anche in questo caso ho l'opportunità di sperimentare il servizio di First Class, che nella mia esperienza si dimostra decisamente valido anche se la tariffa intera sarebbe improponibile per il viaggiatore medio che si sposta a spese proprie.

Nei giorni del successivo, secondo soggiorno londinese, prima di riprendere la via di casa verso l'Italia ho avuto modo di effettuare un altro spostamento in treno, ancora una volta abbinato ad una sessione di fotografia. L'occasione è stata la visita al castello di Windsor, raggiunto da un treno che percorre a spola la breve linea di diramazione da Slough, dunque con la necessità di un trasbordo in quella località per chi proviene da Londra. Dalla capitale a Slough mi sono servito, sia all'andata sia al ritorno, di un veloce intercity di First Great Western, facendo - seppure per pochi chilometri - l'esperienza, abbastanza esotica per noi italiani, di viaggiare a 200 km/h a trazione termica; da Slough a Windsor, invece, c'è un complesso automotore classe 165, che percorre lentamente la breve diramazione attestandosi poco dopo nella piccola stazione di testa a pochi metri dalla residenza reale.



52. Un veloce HST First Great Western corre verso London Paddington dopo aver superato la stazione di Slough. Anche qui i treni si susseguono senza sosta e con una discreta varietà di rotabili: l'appassionato di fotografia ferroviaria non rischia di annoiarsi. (Foto Jacopo Fioravanti, 04 settembre 2013)

53. Transita da Slough senza fermare un regionale veloce First Great Western London Paddington-Worcester Shrub Hill, effettuato da un treno Diesel Coradia 1000 da 200 km/h. L'intero percorso di 194 km viene coperto in 2 ore e 17 minuti, corrispondenti alla non disprezzabile velocità commerciale di 85 km/h tra i due capolinea, con 8 fermate intermedie. (Foto Jacopo Fioravanti, 04 settembre 2013)

54. Non solo treni: la visita al Castello di Windsor, ubicato esattamente sotto uno dei percorsi di salita seguiti dagli aerei che decollano da Heathrow, è l'occasione per fare anche un po' di spotting aeronautico senza grosse pretese. Qui un Boeing 777 British Airways. (Foto Jacopo Fioravanti, 05 settembre 2013)

55. Poco dopo è la volta della più rilevante novità degli ultimi anni nell'aviazione civile: l'Airbus A380. Quello che vediamo qui è il 9V-SKK di Singapore Airlines, appena decollato per un volo LHR-SIN. (Foto Jacopo Fioravanti, 04 settembre 2013)

Alla fine di questa articolata esperienza di viaggio sulle ferrovie britanniche, il quadro che si delinea ha decisamente più luci che ombre: puntualità, decoro dei rotabili e delle stazioni, dai quali i graffiti appaiono del tutto banditi, servizio a bordo, comfort di viaggio e sorveglianza delle stazioni e dell'accesso ai treni sono gli aspetti positivi che subito si notano e che si apprezzano maggiormente; la principale pecca rimane l'igiene a bordo, quasi sempre insufficiente nella mia personale esperienza, e pure criticabili, benché su un piano diverso, sono le tariffe base, obiettivamente troppo alte.

Jacopo Fioravanti - 09 ottobre 2013

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003