



Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 26 marzo 2016

Da Londra alle Highlands, duemila km nel Regno Unito (prima parte)

di **Jacopo Fioravanti**

Il Regno Unito è una destinazione turistica di prim'ordine, ricchissima di storia, arte e... treni, questi ultimi peraltro in corsa in un paesaggio, estremamente vario ed affascinante, fra i più belli ed interessanti d'Europa. E' per questo che anche nel 2015 ho scelto di recarmi oltremania per il mio tour estivo dedicato alla cultura e alla ferrovia.

Il programma inizialmente concepito, risultò un po' troppo ambizioso per il budget a disposizione e per la durata temporale stabilita, è stato ridimensionato e modificato in corso di organizzazione mantenendo però l'idea di base, che era quella di un percorso circolare, con inizio e termine a Londra, che toccasse un paio di località di interesse nel cuore dell'Inghilterra e che mi portasse fino in Scozia. Alla fine la scelta è caduta sull'itinerario schematizzato nella cartina: una prima tappa a Lincoln con escursione fotografica a Barnetby, poi Edimburgo, la capitale della Scozia, per proseguire quindi su Oban, sede di una distilleria di whisky di fama mondiale ma soprattutto base di partenza per la visita delle isole di Mull e Iona, nelle Ebridi interne; da qui il viaggio riprenderà alla volta di Inverness, percorrendo - per sostanziale mancanza di alternative - l'unica tratta su gomma di tutto l'itinerario, per poi proseguire verso Aberdeen, "scalo tecnico" inserito per i motivi che vedremo in seguito, e da qui, infine, di nuovo verso Londra.



1 L'itinerario del viaggio. Cartina realizzata su base Google Maps - <https://www.google.it/maps> (Disegno Jacopo Fioravanti)

Trascorsi un paio di giorni nella Capitale, raggiunta in aereo da Bologna via Francoforte, la mattina di sabato 22 agosto mi presento a London St. Pancras International per prendere il treno delle 10:29 per Nottingham di East Midlands Trains, disimpegnato da un moderno complesso Diesel-elettrico per servizi intercity classe 222. Prima di imbarcarmi ne approfitto per dare un'occhiata e scattare qualche foto al terminal dei treni Eurostar per la Francia, il Belgio e l'Olanda, ovviamente dall'esterno, dato che l'ingresso

nell'area è riservato ai possessori di biglietto Eurostar e prevede i controlli di frontiera cui sono soggetti i viaggiatori che entrano nell'aerea Schengen, di cui il Regno Unito non fa parte.



2. London St. Pancras International, sabato 22 agosto: al marciapiede 2 è pronto il treno East Midlands Trains 1D24 delle 10:29 per Nottingham, affidato al complesso Diesel-elettrico da 200 km/h 222 014, costruito da Bombardier a Bruges a metà degli anni Duemila. Al marciapiede 3, seminascosto, è riconoscibile un HST (High Speed Train) della stessa compagnia incaricato del treno per Nottingham 1D22 delle 10:15, che fa 6 fermate in meno e risparmia 9 minuti sul tempo di percorrenza rispetto a quello delle 10:29. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

3. Al terminal dei servizi Eurostar, che collegano Londra con Francia, Belgio e Olanda via Eurotunnel, sono attestati tre treni bicrorente Classe 373. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

Il viaggio, che si svolgerà interamente in perfetto orario, è piacevole: il treno è in ordine, ritirate comprese, e la First, dove ho potuto prendere posto approfittando delle forti riduzioni tariffarie a favore di chi acquista con molto anticipo e sceglie orari non di punta, è comoda, anche se nei moduli da due posti c'è qualche problema di spazio per le gambe causato dalla zampa del tavolino e dalla carenatura dei diffusori del riscaldamento, un po' invadenti.

Merita di essere segnalato, a titolo di curiosità, il fatto che il servizio di benvenuto per i viaggiatori della First, normalmente effettuato al posto dal personale di bordo, su questo vettore nei fine settimana e nei festivi non viene effettuato: per ricevere lo snack, consistente in una bevanda calda, una piccola confezione di biscotti e una bottiglietta d'acqua, il viaggiatore deve recarsi alla carrozza bar e presentare il biglietto all'addetto.

A Nottingham si cambia, la coincidenza di 9 minuti funziona perfettamente e salgo sul binato Diesel-idraulico Classe 156 sempre di East Midlands Trains, in arrivo da Leicester ed in partenza alle 12:27, che mi porterà a Lincoln, destinazione finale del treno. In questo caso il comfort di viaggio è più modesto: il rotabile è a classe unica, l'allestimento è abbastanza essenziale e lo spazio individuale risicato, ma in compenso ci sono i rivestimenti dei sedili in velluto e la moquette a terra. Non c'è l'aria condizionata, la cui mancanza a queste latitudini non è peraltro drammatica, e la ventilazione è affidata ai vasistas. Trovo conferma in questa tratta, purtroppo, del fatto che il vero tallone d'Achille dei treni britannici è l'igiene a bordo: il sudiciume è diffuso e abbondante negli interstizi, negli angoli e in generale in tutte le zone meno facili da raggiungere per i pulitori.



4. A Nottingham la breve coincidenza di 9 minuti lascia comunque il tempo per una foto al treno da Londra, attestato al paraurti. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

5. L'interno di un binato Classe 156, un prodotto Metro-Cammell degli anni Ottanta, in questo caso di East Midlands Trains. Sono evidenti lo spazio individuale abbastanza esiguo e l'allestimento essenziale. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

Ho scelto Lincoln, cittadina di provincia nel cuore delle East Midlands di fondazione romana (Lindum Colonia) e a vocazione universitaria, oltre che per visitarne la splendida e maestosa cattedrale gotica e il suggestivo castello, anche perché è la base ideale per un'escursione fotografica a Barnetby, località sconosciuta ai più ma ben nota agli appassionati, a caccia di treni merci, segnali ad ala semaforica e cabine di manovra in legno.



6. Lincoln, Castle Hill. Sullo sfondo l'ingresso del Castello normanno quasi millenario, già carcere, luogo di esecuzioni capitali, tribunale e oggi museo. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2015)

7. La splendida Cattedrale di Lincoln, secondo alcuni la chiesa più bella di tutto il Regno Unito, fotografata dal cammino di ronda sulle mura del Castello, interamente percorribile. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2015)

Il sabato non è la giornata più ricca per il traffico merci, ma è molto meglio della domenica; il pomeriggio stesso del mio arrivo a Lincoln, dunque, depositato il bagaglio al bed & breakfast, eccomi di nuovo in stazione, pronto a salire sul treno delle 14:37 di East Midlands Trains per Grimsby, che in poco più di mezz'ora mi porterà a Barnetby. Il servizio è affidato a un'automotrice Diesel-idraulica Classe 153, che corre nella campagna inglese con i vasistas tutti aperti e il vento di corsa che sferza l'ambiente unico, scarmigliando le capigliature dei passeggeri, mentre il borbottio dei motori penetra dai finestrini insieme all'odore degli scarichi e diviene un fragore quando l'andatura aumenta. Sembra di essere su una MAN della "Veneta" negli anni Settanta, l'unica differenza è che tutti i presenti, anziché guardare il paesaggio o leggere un libro, sono chini su smartphone e tablet...



8. Automotrice 153 385 di East Midlands Trains, uguale a quella che più tardi effettuerà il treno delle 14:27 per Grimsby, sullo sfondo del caratteristico fabbricato viaggiatori di Lincoln Central, del 1848. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

Giunto sul posto, trovo un'ambientazione che in Italia, nel 2015, si può solo sognare (sempre se uno ne subisce il fascino, ovviamente) guardando qualche vecchia fotografia in bianco e nero: una stazione di diramazione in cui convergono tre linee a doppio binario non elettrificate, con ben cinque segnali ad ali a candelieri e almeno un'altra mezza dozzina fra segnali a semplice e a doppia ala, due cabine scambi di cui una in legno e un vivace carosello di lunghi e pesanti treni merci a trazione termica, oltre ovviamente ai treni passeggeri. Poiché però una ferrovia in esercizio non è un museo e va da sé che sotto il profilo della sicurezza e dell'efficienza del servizio ogni ammodernamento rappresenta un miglioramento, anche qui sta per arrivare il ventunesimo secolo e lo scenario e l'atmosfera che sto catturando con l'obiettivo in questo pomeriggio fotografico hanno i mesi contati: entro l'anno sono previste la sostituzione dei segnali ad ala con segnali luminosi a LED e la trasformazione di Barnetby in stazione telecomandata dal Regional Operations Centre di York (un DCO con amplissima giurisdizione). Al momento della mia visita i primi lavori sono già iniziati e qualcuno dei nuovi segnali è stato già installato, per il momento nella posizione coricata tipica dei dispositivi non ancora attivati.



9. Il carosello dei merci in transito a Barnetby si apre con questo treno di carri per lamiera in rotoli caricati però con acciaio in bramme, provenienti dalle acciaierie di Scunthorpe e dirette al terminal portuale di Immingham, affidato alla locomotiva Diesel-elettrica 60 001 di DB Schenker, una pesante macchina a 6 assi motori con rodiggio Co' Co' costruita da Brush a Loughborough nel 1989. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

10. E' poi la volta di un treno di carri a sponde alte vuoti al traino della 66 039 in livrea English Welsh & Scottish Railway (l'operatore privato britannico che divenne DB Schenker dopo la vendita a DB nel 2009), macchina Diesel-elettrica costruita da General Motors in Canada alla fine degli anni Novanta ed appartenente alla Classe incaricata della maggior parte dei servizi merci nella zona, nonché la più diffusa nel Regno Unito. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)



11. Si continua con altro treno di carri vuoti di ritorno dal terminal portuale di Immingham, questa volta pianali con stanti, trainati dalla 66 096 di DB Schenker, compagna di Classe della macchina della foto precedente. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

12. Ovviamente i transiti hanno luogo con analoga frequenza anche nella direzione che al pomeriggio è controluce. La resa fotografica non è l'ideale, ma almeno un'immagine vale la pena di mostrarla: scegliamo, per compensare il gran numero di locomotive della Classe 66, questo treno di cisterne per trasporto di benzina vuote dirette a una delle due raffinerie di Killingholme, nei pressi del terminal portuale di Immingham, trainato dalla 60 059 di DB Schenker. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)



13. La 66 169, anch'essa in livrea English Welsh & Scottish Railway, chiude la carrellata con un altro treno di carri a sponde alte. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

14. Lasciamo Barnetby con un'inquadratura senza treni che dà un'idea della quantità di segnali ad ala presenti in questo impianto e dell'atmosfera che vi si respirava. Oltre ai quattro candelieri, si notino i due segnali di partenza con avviso accoppiato (in primo piano) e, sulla destra, il segnale di limitazione permanente di velocità a 40 mph di tipo altrettanto antiquato. La foto è già storica, dal 24 dicembre 2015 tutti i segnali ad ala sono stati sostituiti dai nuovi segnali luminosi a LED e il colpo d'occhio del luogo è radicalmente cambiato. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2015)

Trascorsa la domenica visitando il centro storico di Lincoln, lunedì 24 agosto è tempo salire di nuovo in treno, alla volta della Scozia. Alle 11:54, un orario che mi consente di affrontare la partenza con tutta calma, sono a bordo del treno East Midlands Trains per Doncaster, dove mi aspetta la coincidenza per Edimburgo. La corsa è effettuata da un'automotrice singola della solita Classe 153, un veicolo versatile e onnipotente che nel Regno Unito gioca il ruolo che in Italia è stato per decenni, e in parte è ancora oggi, delle ALn 668. La partenza è puntualissima e appena il treno si muove viene effettuata la controlloria, che si ripeterà con

identiche modalità dopo ciascuna delle due fermate intermedie. Le tracce extralarge sono un classico italiano ma non un'esclusiva, come dimostra l'arrivo a Doncaster con 6 minuti di anticipo.



15. Prima della partenza per Edimburgo c'è ancora il tempo per qualche foto a Lincoln Central. Al marciapiede 3a il binato Diesel-idraulico 158 858 di East Midlands Trains, costruito da BREL a Derby nei primi anni Novanta, si appresta ad effettuare il treno 2L60 delle 10:36 per Leicester. E' un rotabile abbastanza prestante, con cassa in lega d'alluminio, 520 kW di potenza installata e velocità massima di 145 km/h, caratteristiche che lo mettono a suo agio anche nell'espletazione di servizi veloci a medio raggio. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2015)

La coincidenza di 25 minuti era già sufficientemente rilassata, ma il tempo supplementare a disposizione mi fa comunque gioco in questa stazione molto trafficata, nella quale è possibile fotografare un'ampia varietà di rotabili appartenenti a molti operatori diversi.



16. A Doncaster, importante nodo sulla East Coast Main Line, si incontrano rotabili appartenenti a molti operatori diversi. Qui vediamo fianco a fianco la veloce (175 km/h) locomotiva Diesel-elettrica 67 008 di DB Schenker ancora in livrea English Welsh & Scottish Railway, costruita da Alstom a Valencia nel 1999, e il binato Diesel-idraulico 158 824 di Arriva Trains Wales, appartenente alla stessa serie costruttiva di quello della foto precedente. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2015)



17. Con due minuti di ritardo sull'orario assegnato, alle 12:55 arriva il treno 1E10 di Virgin Trains East Coast da Edinburgh Waverley per London King's Cross, composto da vetture Mark 4 spinte dalla locomotiva elettrica 91 113. Si noti che le vetture sono ancora nella livrea del precedente operatore, East Coast; solo il DVT in testa ha ricevuto una vistosa fascia rossa obliqua con il logo Virgin. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2015)

18. Due minuti di ritardo anche per il servizio 1N92 di Grand Central da London King's Cross per Sunderland, che non ferma a Doncaster e transita dunque sul corretto tracciato non servito dai marciapiedi, disimpegnato da un treno Diesel-idraulico da 200 km/h Classe 180, un Coradia 1000 costruito da Alstom a Birmingham nel 2000. Grand Central ha attualmente in leasing quattro treni di questo tipo. Sulla destra si riconosce un binato Classe 142 di Northern Rail costituito da due casse a due assi permanentemente accoppiate, tipologia di rotabile scomparsa da tempo dal panorama ferroviario continentale. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2015)

Alle 13:12, con 2 minuti di ritardo, riparto verso Edimburgo a bordo di un intercity a materiale ordinario (locomotiva elettrica Classe 91 e carrozze Mark 4) di Virgin Trains East Coast, da pochi mesi subentrata al cessato operatore pubblico East Coast nella gestione del servizio sulla East Coast Main Line, tant'è vero che i rotabili sono ancora in buona parte pellicolati con livrea e loghi del precedente gestore, tranne le locomotive e i DVT (driving van trailer, vetture pilota con vano di servizio). Questa volta il mio posto è in classe Standard, ma non c'è comunque di che lamentarsi: lo spazio individuale è sufficiente anche per una persona di statura superiore alla media e l'igiene dell'ambiente passeggeri, pur non al massimo, sembra comunque migliore di quella riscontrata sui treni di East Midlands Trains. A York veniamo bloccati a lungo alla protezione e poi, una volta entrati in stazione, anche la fermata per il servizio viaggiatori si protrae molto più a lungo dei 4 minuti previsti dall'orario. Quando ripartiamo, ormai in ritardo di 20 minuti, un annuncio del capotreno attraverso l'interfono avvisa che il contrattempo è dovuto a "problemi al segnalamento". Per fortuna non si verificano altri imprevisti e un po' alla volta il ritardo viene parzialmente recuperato; all'arrivo a destinazione, a Edinburgh Waverley, c'è un'ulteriore conferma del fatto che anche Network Rail si tiene piuttosto comoda con le tracce: abbiamo recuperato ben 11 minuti, 4 dei quali nella breve tratta fra Durham e Newcastle di appena 15 minuti di percorrenza.



19. A Edinburgh Waverley l'elettrotreno 334 005 di ScotRail (Alstom, Birmingham, 1999) è in partenza per Milngavie, mentre sul binario accanto è in sosta la locomotiva elettrica 90 043 di Freightliner, costruita da BREL a Crewe a fine anni Ottanta. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2015)



20. Dall'altura sulla quale sorge il Castello di Edimburgo è possibile questa inquadratura della stazione di Edinburgh Waverley, ubicata in posizione centralissima e ad un livello inferiore a quello del piano stradale nella zona circostante. La radice Ovest della stazione, in direzione di Haymarket e Glasgow, sottopassa la Galleria Nazionale Scozzese, l'edificio in stile neoclassico in primo piano. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2015)

21. Edimburgo possiede ad oggi una sola linea di tram, aperta al traffico nel 2014, che collega il centro della città (York Place) con l'aeroporto. A poca distanza dal capolinea di York Place la vettura 271, in marcia in direzione dell'aeroporto, svolta a sinistra in North St. Andrew Street. La flotta è costituita da 27 tram Urbos 3 a 9 casse, costruiti da CAF a Irun fra il 2010 e il 2012. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2015)



22. Dalla balconata della Royal Scottish Academy si può godere questa vista sui Princes Street Gardens. A sinistra, le chiome degli alberi sono sgraziate dalle guglie del grande monumento neogotico al famoso romanziere e poeta scozzese Walter Scott. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2015)

Nei quattro giorni di permanenza a Edimburgo previsti dal mio programma ho ritagliato lo spazio per un'escursione fotografica a Stirling, purtroppo non baciata dal sole a differenza di Barnetby, ma del resto un imprevisto mi ha bloccato a Edimburgo proprio nella giornata che le previsioni indicavano come la migliore. Pazienza, non essendovi scelta si va ugualmente, quindi giovedì 27 agosto salgo sul treno delle 12:03 da Edinburgh Waverley per Dunblane, disimpegnato da un complesso Diesel-idraulico Classe 158 di ScotRail. Le condizioni meteo, però, sono davvero pessime: cielo completamente coperto, pioviggine e raffiche di vento gelido, insieme ad un abbigliamento calibrato ovviamente per un clima autunnale ma che non mi aspettavo già così rigido, consigliano di abbreviare la durata della sessione e di rientrare alla base prima del previsto, onde non rischiare di compromettere il resto della vacanza. Qualche scatto, comunque, è nel cagniere.



23. Una vista della zona centrale di Edinburgh Waverley, con il grande tabellone che mostra i dettagli dei primi 13 treni in partenza. L'organizzazione degli spazi della stazione è anticonvenzionale rispetto agli schemi più comuni in Europa continentale: non esiste un vero e proprio atrio, sostituito da una zona coperta in comunicazione diretta con i binari, con diversi accessi dall'esterno, sulla quale si affacciano la sala d'aspetto con biglietteria, gli esercizi commerciali, gli uffici e i locali di servizio. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2015)



24. Il marciapiede 16 è occupato da due treni, entrambi di ScotRail, che partiranno in sequenza: in prima posizione il treno Diesel-idraulico a tre casse 170 473, costruito da Bombardier a Derby a metà degli anni Duemila, che effettuerà il servizio delle 12:00 per Dundee; in seconda posizione - in primo piano nella foto - il binato Diesel-idraulico 158 789, costruito nei primi anni Novanta nella stessa fabbrica del precedente, quando l'impianto apparteneva ancora a BREL, in partenza alle 12:03 per Dunblane. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2015)



25. Nel grigiore di un pomeriggio meteorologicamente pessimo un treno carico di casse mobili transita a Stirling al traino della 68 002 di Direct Rail Services, una macchina Diesel-elettrica per servizi universali da 2800 kW di potenza installata e 160 km/h di velocità massima, costruita da Voessloh ad Albuixech nel 2013 nello stabilimento già Meinfesa, nel frattempo venduto a Stadler. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2015)



26. Dal cavalcavia di Forth Place, volgendo l'obiettivo in direzione opposta rispetto alla foto precedente, si ottiene questa inquadratura della radice nord della stazione di Stirling nella quale si distinguono la linea a semplice binario per Alloa e Dunfermline, sulla destra, e quella a doppio binario per Perth, sulla sinistra, sulla quale si sta avviando il treno 2N51 di ScotRail da Glasgow Queen Street per Dundee, effettuato dal binato Diesel-idraulico 158 724. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2015)



27. Dalla linea per Alloa proviene invece, un quarto d'ora più tardi, il treno 2N60 per Glasgow Queen Street, in carico al complesso Diesel-idraulico a tre casse 170 396. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2015)

(Fine prima parte)

(La seconda parte è stata pubblicata in [Racconti di viaggio del 12/04/2016](#))

Jacopo Fioravanti - 26 marzo 2016

□ 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