

Chicago, Burlington & Quincy Railroad



Marcatura	CB&Q
Località servite	Colorado, Illinois, Iowa, Missouri, Montana, Nebraska, Wisconsin e Wyoming
Date operazione	1849 - 1970
Linea successiva	Burlington Northern
Lunghezza linee	9.000 miglia circa
Sede	Chicago Illinois



La **Chicago, Burlington & Quincy Railroad** è stata una ferrovia operativa nel Mid West degli Stati Uniti. Comunemente era conosciuta come Burlington o come la Q, la ferrovia serviva una vasta area compresi diritti di transito negli stati di **Colorado, Illinois, Iowa, Missouri, Montana, Nebraska, Wisconsin & Wyoming**. I principali collegamenti comprendevano le città di Chicago, Minneapolis-St. Paul, St. Louis, Kansas City e Denver, per la vastità del territorio servito venne coniato lo slogan "Everywhere West," "Way of the Zephyrs," e "The Way West."

Storia

Il primo tronco della Chicago, Burlington & Quincy, la **Aurora Branch Railroad**, fu costituito con un atto della Illinois General Assembly il 2 ottobre **1848** promosso dai cittadini di Aurora e Batavia, nell' Illinois, contro l' opinione della Galena & Chicago Union Railroad che avevano escluso le cittadine dal percorso verso la parte ovest di Chicago. Il percorso si estendeva da Aurora, attraverso Batavia, verso Turner Junction che è nella odierna West Chicago. Utilizzando locomotive e carrozze affittate, rotaie di seconda mano la compagnia iniziò servizio

passeggeri e merci sul percorso che non aveva pendenze tra Aurora e Chicago attraverso Turner e poi utilizzando uno dei due binari della G&CU. La competizione tra la Aurora Branch e la G&CU portò ad una indagine per determinare quale fosse il migliore tragitto verso Chicago.

Nel **1862** lungo il percorso definitivo tra **Aurora** e **Chicago**, passando attraverso Naperville, Downers Grove, Hinsdale, Berwyn e la parte occidentale di Chicago, fu iniziato il servizio di commuter con treni a cadenza regolare dal 1863, servizio che è svolto ancora oggi ed il tracciato della Aurora Branch appartiene alla compagnia discendente dalla CB&Q la BNSF.

Già nel 1862 la compagnia fu in condizione di essere quotata in borsa e di distribuire dividendi, unica compagnia dell'epoca, e effettuò un costante acquisto di locomotive, carrozze e attrezzature oltre che diritti di transito. A seguito di questi miglioramenti la Aurora Branch modificò il suo nome Chicago, Burlington & Quincy Railroad ed in breve tempo raggiunse le città di Burlington, nello Iowa e Quincy, nell' Illinois. Nel 1868 la CB&Q completò i ponti sul Mississippi River sia a Burlington, Iowa che a Quincy, Illinois fornendo alla ferrovia collegamento alla **Burlington & Missouri River Railroad** (B&MR) nello Iowa e alla Hannibal & St. Joseph Railroad (H&St.J) nel Missouri. Il primo Railway Post Office (ufficio postale ferroviario) fu inaugurato sulla H&St.J per spedire posta sui treni attraverso il Missouri, e trasferirla al Pony Express dopo St. Joseph, Missouri. La B&MR continuò a costruire verso ovest nel Nebraska con una compagnia separata, la Burlington & Missouri River Rail Road fondata nel 1869. Durante l'estate del 1870 venne raggiunta Lincoln, la nuova capitale del Nebraska e nel 1872 venne raggiunta Kearney, Nebraska. Lo stesso anno la B&MR che attraversava lo Iowa fu assorbita dalla CB&Q. Nel momento in cui fu completato il ponte sul Missouri River a Plattsmouth, Nebraska dalla B&MR, la ferrovia fu molto vicina alla città di Denver, Colorado, e alla compagnia fu acquistata dalla CB&Q.

La rapida espansione della Burlington avvenne dopo la Guerra Civile con il supporto finanziario di **John Murray Forbes** di Boston e assistita da **Charles E. Perkins** che fu un potente amministratore che triplicò la grandezza della Burlington durante la sua presidenza tra il 1881 e il 1901. L' inizio del secolo vede l'acquisto della **CB&Q** da parte del costruttore dell'Impero - "Empire Builder," **James J. Hill**, fondatore della Great Northern Railroad, l'acquisto al prezzo di \$200 per azione fu effettuato dalla GN e NP insieme. Sempre ansiosa di applicare le ultime tecnologie, la Burlington applicò per primo il **telegrafo nel 1910** e nel 1915 fu la prima ferrovia ad utilizzare la radio. Con l' avvento della I Guerra Mondiale la Burlington subì gli stessi effetti delle altre compagnie, aumentando il materiale rotabile in quantità per poi avere un grande numero di mezzi inutilizzati negli scali durante gli anni 20'. Nel 1927, la Burlington fu tra le prime compagnie ad utilizzare il **sistema di controllo centralizzato del traffico** arrivando ad equipaggiare 1500 miglia di binario con segnali avanzati.

Negli anni il trasporto dei prodotti delle fattorie e dei ranches divenne essenziale per la CB&Q, e la compagnia divenne sempre più nota come "**ferrovia granaio**". Già nel 1854 gli operativi della Burlington informavano i coloni su come si potevano costruire le basi del successo agricolo nel Missouri. Il miglioramento dei raccolti, dell'irrigazione e della conservazione del suolo furono promossi intensivamente dalla CB&Q. Con treni speciali per il trasporto delle mandrie, del foraggio vennero aiutati i contadini al livello più alto dell'efficienza, nei periodi difficili la Burlington spesso li assumeva anche nelle proprie officine nei mesi invernali.

Già a partire dal **1897**, la Q era sempre stata interessata ad alternative al vapore, in particolare ai motori a combustione interna. Le officine di Aurora Shops avevano costruito un incredibile mezzo con un motore da 3 HP, poco affidabile, ma già si interessavano agli enormi motori diesel che però per le loro dimensioni non erano ancora adatti ad essere utilizzati in ferrovia. Sempre innovative la Q acquistò "**doodlebug**" combinazione di carrozza e locomotiva con motore a benzina - gas-electric- ed incontrò un buon successo in questo campo tanto da passare all'acquisto di una coppia di locomotori da manovra General Electric a cabina centrale mossi da motori a distillate di petrolio. Il presidente della Q, Ralph Budd richiese alla Winton Engine Company la costruzione di un motore diesel leggero che lavorando in condizioni difficili non richiedesse manutenzione giornaliera come le locomotive a vapore. L'esperienza di sviluppo di questi motori si estese a breve anche alla General Motors. Il risultato delle scommesse di Charles Kettering, vice presidente per la ricerca fu il motore diesel a otto cilindri Winton 8-201A, una creatura che aprì le porte allo sviluppo della trazione diesel nei successive 70 anni.



1934

Con la grande depressione del 1928 la CB&Q per contrastare il declino costante dei passeggeri inaugurò i famosi treni "**Zephyrs**", che erano i primi treni passeggeri automotori ed aerodinamici delle ferrovie americane. Il loro sistema di propulsione diesel elettrico fu il precursore di migliaia di locomotori che sostituirono tutte le locomotive elettriche nel dopoguerra. Il 26 maggio 1934 la Burlington iniziò i servizi da Denver nel Colorado a Chicago nell'Illinois, in occasione della Fiera Mondiale, con il Pioneer Zephyr che raggiunse una velocità di 112,5 miglia/h con un consumo totale di \$ 14,64 per l'intero percorso.

I primi locomotori diesel della Burlington vennero acquistati nel 1944 e la completa trasformazione della trazione in diesel avvenne nel 1953. Nel 1945, la Burlington introdusse la prima carrozza passeggeri panoramica vista-dome e nel 1950 introdusse nel sistema di traffico sub-urbano di Chicago le carrozze a due piani in acciaio inox. I treni passeggeri principali furono il Denver Flyer, l' Aristocrat, il Blackhawk, il Pioneer Zephyr, il Twin Cities Zephyr, il Mark Twain Zephyr, il General Pershing Zephyr, il Kansas City Zephyr, l' American Royal Zephyr, il Denver Zephyr, il Nebraska Zephyr, il Ak-Sar-Ben Zephyr, il Texas Zephyr, il Sam Houston Zephyr e il Fast Mail. La Burlington operò anche treni in cooperazione con altre compagnie come Exposition Flyer, California Zephyr, Zephyr-Rocket, Twin Star Rocket, Empire Builder, North Coast Limited, Mainstreet e il Western Star.

Dopo la II Guerra Mondiale la CB&Q era nuovamente sommersa da un numero elevato di locomotive a vapore sovra-sfruttate ed iniziò la dieselizzazione che avendo le esperienze precedenti alle spalle, fu terminata il 28 settembre 1959 prima di molte altre compagnie.

Poiché la situazione finanziaria delle ferrovie americane continuava deteriorarsi attraverso gli anni 60' la Burlington si fuse con la **Great Northern**, la **Northern Pacific** e la **Spokane, Portland & Seattle** il 2 marzo 1970 per formare **Burlington Northern Railroad**, una fusione che era stata nei sogni del grande pioniere James J. Hill.

Locomotive, locomotori e carri e colorazioni

Il parco locomotive a vapore della CB&Q comprendeva negli anni 1880' le classiche 4-4-0 American (classe A) insieme alle 4-6-0 (classe K e H). Nel 1900 le officine della compagnia a West Burlington nello Iowa produssero le prime 2-6-2 (tipo Prairie, classe R) per servizi merci modificando alcune 2-6-0 che erano usate per il traffico passeggeri. La classe R raggiunse il numero di oltre 400 locomotive. Nel 1910 la Burlington ricevette dalla Baldwin le prime 60 unità 2-8-2 (classe O) con una maggiore forza motrice della classe R, furono seguite quasi subito da oltre 250 Mikado costruite da Baldwin fino al 1923.



4-6-0 classe K



2-8-2 classe O

Nel 1912 la Burlington ricevette le locomotive pesanti tipo 2-10-2 classe M per il traino dei treni di carbone pesanti, all'epoca le più potenti non articolate. Per i treni merce veloci e passeggeri pesanti la CB&Q ordinò alla Baldwin le 4-8-4 (classe O-5), dopo le prime 8 altre 28 vennero costruite nelle proprie officine di West Burlington nel 1938.

Considerando che solo una parte limitata dei suoi territori era montagnosa la CB&Q non fu una grande utilizzatrice di locomotive articolate, solo 3 locomotive 2-6-6-2 (classe T1-2) e una 2-8-8-2 (classe T3) furono consegnate dalla Baldwin e prestatono servizio sulle colline di Black Hill. Per i servizi passeggeri la Burlington ricevette le prime 4-6-2 Pacific (classe S) dalla Baldwin nel 1909 fino ad un totale di oltre 80 unità. Negli anni 1920' i treni passeggeri a lunga distanza richiesero sempre maggiori potenze per cui vennero ordinate alla Lima otto locomotive 4-8-2 (classe B) seguite da 13 unità costruite nel 1925 dalla Baldwin. Nel 1930 vennero ordinate sempre alla Baldwin le 4-6-4 Hudson (classe S-4) per un totale di 25 unità.

Lo standard di colorazione delle locomotive a vapore fu stabilito dalla Burlington nel 1925 e prevedeva una colorazione nera di tutta la macchina, lo stemma quadrato della compagnia centrato sulle pareti laterali del tender, la numerazione e le scritte dello stemma erano in color oro, il tetto della cabina era rosso minerale.



CB&Q classe O-5

La prima esperienza della CB&Q con i locomotori tipo F venne con i dimostratori FT# 103 della EMD nel 1939. Come per le altre compagnie i direttori della Burlington furono ben impressionati, ma nelle officine si stavano ancora montando le locomotive a vapore della classe O-5-a Northern ed il resto del parco a vapore era in buono stato ed adeguato al traffico per cui non vennero fatti piani di acquisto nel breve. La II guerra mondiale cambiò rapidamente e drammaticamente la situazione tanto che nel 1943 il War Production Board assegnò alla Burlington 64 unità FT fornite in gruppi accoppiati con barra di aggancio a formare set A+B+B+A.



FT -1945



F3 - 1950

Gli **FT** erano colorati in grigio chiaro, quasi bianco con strisce rosse e nere, lettere nere ed un muso rosso con righe nere con lo stemma al centro.

Il primo **F3** della Burlington arrivò nell'ottobre 1947 in forma di un set di quattro unità October nella Phase II di produzione, erano destinati al servizio passeggeri, in particolare al novo treno California Zephyr. Vennero consegnati nel nuovo schema di colorazione passeggeri con base in argento, strisce e lettere nere. Nel 1955 sostituite sugli Zephyr, vennero destinati al servizio passeggeri. Nel maggio 1950 CB&Q acquistò il suo primo **F7A** e tre unità B con freno dinamico, a cui seguirono altre 9 unità. Con la consegna degli F7 gli ultimi set di F3 vennero ricomposti a formare la combinazione F3-A/F3-B/F7-A, una combinazione che diede buoni risultati. Nello stesso periodo vennero acquistati i modelli **GP7** e subito dopo i più potenti **GP9**.

AMERICAN TRAINS

SCHEDE TECNICHE

La EMD propose a partire dal 1958 un piano detto "Trade-in" che permetteva la sostituzione di 4 unità con carrozzeria tipo F con tre nuove unità tipo GP20, alcune compagnie, tra cui la CB&Q approfittarono dell'offerta.

I **GP20** ricostruiti contenevano molte parti degli FT restituiti, i telai, i motori di trazione, i carrelli, i ventilatori di raffreddamento, il generatore principale vennero riciclati dopo una radicale manutenzione, il motore diesel principale era il 16-567 D2 a 16 cilindri con turbo compressore da 2000HP. La Burlington optò per la versione a muso basso del GP20, con luci di profondità Mars tra le luci di numerazione. Le prime due unità arrivarono nel 1961 seguite da altre 34 entro aprile del 1961. Appena dopo l'annuncio dei nuovi **GP30** da 2250 HP la CB&Q fece un ordine per 30 nuovi locomotori in cambio di 23 FT e 7 F2 resi. La Burlington fu la seconda compagnia a ricevere GP30 nel 1962.



GP20 - 1958



GP30 - 1965

Anche questi locomotori venne applicato il nuovo schema di colorazione detto "Chinese Red" definito nel 1958, con una base rossa brillante e strisce frontali bianche, stemma sotto I finestrini laterali e scritta lungo il corpo del motore. Lo schema precedente era il "Blackbird Scheme" con fondo nero, tetto grigio, strisce frontali bianche e strisce arancio sulle congiunzioni oltre alla scritta "way of zepyr's" o "everywhere west" centrata nelle fiancate.



SD7 - 1956



U28B -1968

Oltre ai locomotori EMD a 4 assi la Burlington acquistò anche modelli a sei assi, gli **SD7** e **SD9**, poi acquistò anche alcuni modelli della GE, gli **U28B** e gli **U30C** oltre a numerosi NW ed SW da manovra. Per i treni Zephyrs ancora nel 1940-41 vennero acquistati i locomotori E5 con la caratteristica carrozzeria in acciaio inossidabile.

Le carrozze passeggeri erano del tipo Heavyweight colorate in Pullman green (verde scuro), seguite dalle carrozze aerodinamiche in acciaio color argento per la composizione dei convogli tipo Zephyrs.



CB&Q Zephyr -Vista dome



CB&Q -40' box car

I carri merce erano diversamente colorati, dal color argento al giallo per i refrigerator, al rosso Chinese Red per i carri box o gondola, i caboose erano argento con fasce rosse e stemma o rosso brillante, tutti sempre con telaio nero.