

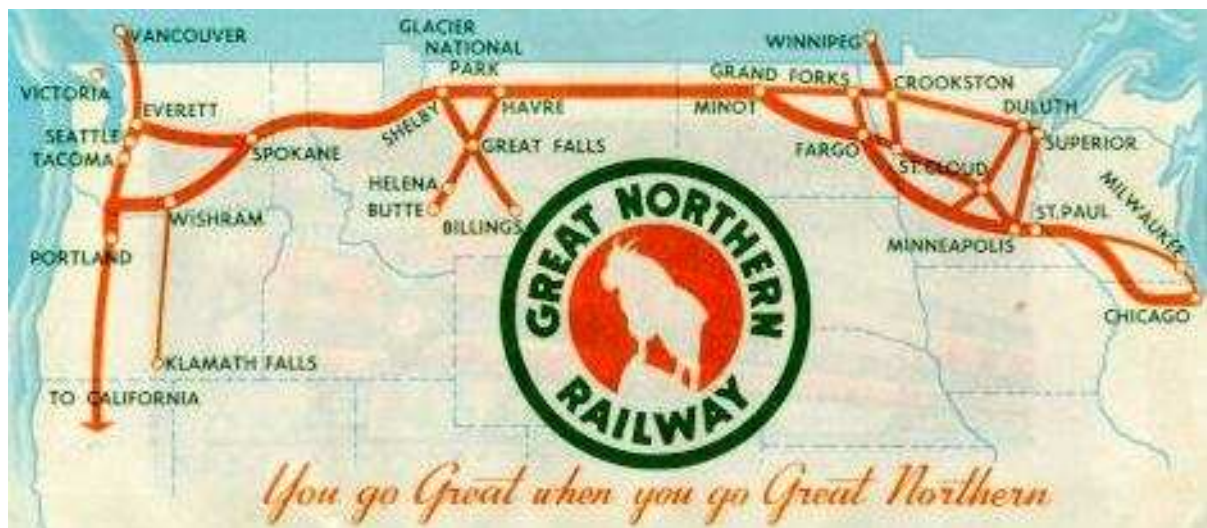
AMERICAN TRAINS

SCHEDE TECNICHE

Great Northern Railway



Marchatura	GN
Località servite	Nord Ovest da St.Paul (Minn) a Seattle (Wa)
Lunghezza rete	12.000 km
Periodo di operazione	Dal 1890 al 1970
Compagnia successiva	Burlington Northern



Mappa della GN

La **Great Northern Railway** (GN) è stata la linea transcontinentale più a Nord, infatti attraversava tutti gli stati del nord - nord/ovest degli Usa collegando Chicago a Seattle sull'Oceano Pacifico attraverso St.Paul e la zona delle Montagne Rocciose e il Glacier National Park. Fu la creazione del magnate ferroviario **James J. Hill** che sviluppò la linea partendo dalla St.Paul & Pacific Railroad.

Già dalla sua fondazione la compagnia fu completamente privata, rifiutando sussidi governativi per la costruzione (altre concorrenti ebbero diritti di proprietà sui terreni), fu la sola transcontinentale a non ricorrere a procedura fallimentare durante la depressione del 1893-1897. La costruzione della linea procedette lentamente per permettere la installazione di fattorie, allevamenti di animali, segherie lungo la linea. Il magnate J.J.Hill utilizzò questi argomenti per promuovere interesse sulla linea unendo anche altri incentivi come donazione di foraggio e strutture agli agricoltori, oltre che a carri per il trasporto degli animali e delle merci. Tra il 1883 e il 1889 J.J.Hill costruì la sua ferrovia attraverso il **Minnesota**, il **Wisconsin** e attraverso il **Nord Dakota** e il **Montana**, con i suoi uomini lavorò contro ogni tipo di ostacoli, compreso un decreto presidenziale di veto contro la legge che permetteva l'attraversamento dei territori degli Nativi Americani. Se lungo la ferrovia non sorgevano industrie in numero significativo, Hill arrivò ad acquistarne per trasferirle nelle zone dove ne mancavano.

Nel **1889** Hill decise che il futuro era il completamento della linea come transcontinentale, il percorso fu scelto, attraverso sue personali ricognizioni a cavallo, a nord della rivale Northern Pacific, che aveva raggiunto la costa del Pacifico con un percorso tortuoso con molti viadotti e gallerie. La chiave della linea fu l'attraversamento del **Maria Pass** che fino ad allora non era conosciuto sulle carte e fu scoperto da **John Frank Stevens**, ingegnere capo della GN e che offriva una facile via di attraversamento delle Montagne Rocciose. La GN raggiunse Seattle nel 1893. Con l'inizio del XX secolo J.J.Hill controllava sia la GN che la rivale **Northern Pacific** (ottenuta dall'amico **J.P.Morgan** nella bancarotta conseguente la depressione del 1890, ma il suo obiettivo era raggiungere il controllo della Chicago Burlington & Quincy, in contrasto con uguale interesse della Union Pacific che era supportata dal suo presidente Edward D.Harriman e dal potentissimo William Rockefeller. La corsa all'accumulo di azioni della NP da parte di Harriman divenne nota quando già 40.000 titoli erano in mano al presidente della Union Pacific e Hill fu costretto a chiedere aiuto a J.P.Morgan che a sua volta acquistò titoli a qualunque prezzo portando le quotazioni al valore di 1000\$ dell'epoca ad azione, portando il caos a Wall Street. I vincitori della speculazione furono Hill e Morgan che formarono subito un "trust" la Northern Security Company con l'intenzione di unire sotto il controllo di questa società la GN, la NP e la CB&Q. La loro vittoria fu di breve durata perche la venuta al potere di Theodore Roosevelt porto alla legge Sherman Antitrust che ordinò lo smembramento delle grandi società controllanti. Alla sua morte nel 1916 J.J.Hill lasciò un capitale di oltre 1 miliardo di \$ odierni. La fusione tra la GN e la NP fu tentata quattro volte nel 1893, 1901, 1927 e 1951, ma sempre impedita dal governo, solo nel **1970** si formò la **Burlington Northern** che nel 1995 si unì alla AT&SF per formare la Burlington Northern Santa Fe (BNSF).

La GN aveva anche collegamenti a Nord della frontiera del Canada, nel Minnesota, nel Nord Dakota e Montana oltre a linee secondarie verso Superior nel Wisconsin e Butte, il sistema aveva circa 8.000 miglia (12.000 km) di linea. Nel 1931 la GN sviluppò il suo tragitto nella zona della costa occidentale tra Oregon e California che venne chiamato Inside Gateway in concorrenza con la Southern Pacific. La GN si collegava a Bieber Ca. con la Western Pacific che a sua volta era collegata alla AT&SF formando una concorrenza molto forte alla SP per il traffico Nord - Sud sulla costa occidentale.

Nomi treni passeggeri famosi



Insegne del treno passeggeri Empire Builder

La GN operò diversi treni passeggeri oltre al famoso Empire Builder, detto così dal soprannome del fondatore J.J.Hill -costruttore dell'impero.

- Empire Builder	Chicago-St. Paul-Seattle-Portland	
- Western Star	Chicago-St. Paul-Seattle-Portland	
- Dakotan	St. Paul-Minot	
- Winnipeg Limited	St. Paul-Winnipeg	
- Red River	Grand Forks-St. Paul	
- Gopher	St. Paul-Superior/Duluth	
- Badger	St. Paul-Superior/Duluth	
- Internationals	Seattle-Vancouver, B.C.	
- Cascadian	Seattle - Spokane	
- Oriental Limited	Chicago-St. Paul-Seattle	

1970

Elettrificazione

La Great Northern Railway iniziò nel 1909 ad elettrificare la linea attraverso le Cascade Mountain con un sistema trifase che fu sostituito nel 1929 da un sistema più convenzionale nel 1929 sul tratto tra Wenatchee e Skykomish in direzione di Seattle. Dal 1929 fino al 1956 la GN utilizzò una flotta di locomotori elettrici da 5.000 HP per il traino dei treni lungo questo tratto che comprendeva il Cascade Tunnel. I mezzi erano inizialmente dei locomotori 2-D-2 e 2-C-C-2 fino alle classi Y1 e W1 (all'epoca il locomotore elettrico più grande del mondo).



GN 2-C-C-2



GN W1

Locomotive e locomotori

Le locomotive utilizzate nel 1890 erano generalmente delle 4-8-0, lente ma adatte ai servizi in montagna, le prime 150 macchine veloci 2-6-2 vennero fornite dalla Baldwin nel 1906-7. Quasi subito la GN rivolse le sue attenzioni alle locomotive articolate ed ordinò nel 1906 le prime 3 locomotive 2-6-6-2 alla Baldwin per il servizio sulle Cascade Mountain, di seguito ne entrarono in servizio 45. Nel 1910 sempre Baldwin consegnò 35 Mallet classe M-1 con uno strano rodiggio 2-6-8-0, seguite dalla classe N-1 con rodiggio 2-8-8-0, per arrivare nel 1925 alla consegna delle 2-8-8-2 classe R-1. Contemporaneamente si introdussero le 2-8-2 Mikado per i servizi merci su linee normali che raggiunsero il numero di circa 300 unità nelle varie versioni di cui alcune ottenute dalle caldaie di recupero delle prime 2-6-6-2.



2-8-8-2 classe R-2

Per i servizi passeggeri le prime 4-6-2 pacific furono consegnate da Rogers nel 1905, seguite da altre di Baldwin per arrivare ad un totale della classe H di circa 120 locomotive. Nel 1923 la Baldwin consegnò 28 locomotive 4-8-2 Mountain che risultarono molto affidabili e nel 1929 vennero consegnate sempre da Baldwin le 4-8-4 classe S-2 per servizi merci e passeggeri veloci.



4-8-4 classe S1 della GN

Le locomotive a vapore avevano una colorazione nera con la caldaia in verde e la camera a fumo marrone chiaro, sul tender era apposto il marchio. Il tetto delle cabina era marrone.

AMERICAN TRAINS

SCHEDE TECNICHE

I primi locomotori diesel ad entrare in servizio furono per i servizi da manovra, alla fine degli anni 30' con i modelli NW ed SW della EMD, seguiti dai VO 1000 della Baldwin. Come tutte le altre compagnie la GN acquistò i locomotori FT proposti dalla EMD nel 1941 per seguire con la serie F3 nel 1946 ed F7 nel 1949. I primi GP7 arrivarono nel 1950 insieme agli FA della Alco. Tutti i locomotori fino al 1961 erano nello schema di colorazione "Empire Builder", tetto e cassa verde scuro ed arancio con fascia laterale in verde scuro, una versione semplificata fu applicata fino al 1966 per passare alla colorazione "Big Sky Blue" che restò in uso parziale fino alla fusione con la NP e la SP&S nel 1970.



SD45 – Empire Builder



F45 – Big Sky Blue

Negli anni tra il 1955 e il 1970 in fasi successive vennero acquistati i locomotori GP30, GP35 e SD45 della EMD in gran maggioranza, pur non dimenticando gli U25B, U28B ed U33C della GE. Solo 5 esemplari di F45 vennero acquistati per servizio passeggeri.



Baggage car Empire Builder

Le carrozze passeggeri assunsero molto presto la colorazione "Empire Builder" sia nella versione Heavyweight che nella serie Streamliner, verso la fine degli anni 60' alcuni convogli vennero formati con carrozze Streamliner nella colorazione Big Sky Blue.



GN - 50 DD box car



GN - 50 DD box car

I carri merce erano nella colorazione rosso vagone (più scuro dello standard) con scritte in bianco e stemma "goat" sulle fiancate. Solo una minima parte del parco carri merce venne ricolorata nel Big Sky Blue con una grande insegna "goat" in bianco.