

De Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad.



Ongeveer in het midden van de 17 eeuw werd de stad Santa Fe opgericht. Dit moest de hoofdstad van de toenmalige Spaanse kolonie New Mexico worden, tevens moest dit een bloeiend handelscentrum worden. De handel tussen New Mexico en de USA, voorzover die toen al bestond, begon pas in het jaar 1822, toen de handelsweg de "Santa Fe Trail" genoemd, gebouwd werd. Hij liep tussen de plaatsen Independence (onafhankelijkheid) in de staat Missouri (MO), iets oostelijks van Kansas City en de plaats Santa Fe in New Mexico. Deze weg liep westelijk richting de huidige plaats La Junta (Colorado) en boog daarna af naar het zuiden richting de Raton Pass. Om daarna weer naar het westen af te buigen via de Sangre de Cristo Mountains (bergmassief) naar Santa Fe.



Kaart van de Sangre de Cristo Mountains

Het begin van de latere spoorbaan was dus de Trail, een paard en wagen weg die eerst door handelaren en later door kolonisten werd gebruikt.
 Dus niet de plaats Santa Fe maar de Santa Fe Trail is de basis van de naam voor de spoorwegmaatschappij.



Santa Fe Trail tussen Independence (MO), rechts boven, en de staat New Mexico, in verschillende varianten.

De Atchison & Topeka Railroad werd in 1859 opgericht. Ze moest dienst doen als verbinding tussen deze twee plaatsen. Tegenwoordig is Atchison een kleine onbelangrijke plaats die ongeveer 50 km noordwestelijk t.o.v. Kansas City ligt (op de volgende kaart ongeveer tussen Saint Joseph en Topeka). Daarnaast moest de verbinding verder rijken dan de verbinding met Topeka. De spoorlijn zou uiteindelijk doorgetrokken worden tot aan Santa Fe in New Mexico. De naam Santa Fe werd pas in 1863 opgenomen in de naamsaanduiding, vanaf toen werd de naam van de spoorwegmaatschappij:

„Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad“



De rode lijn markeert het verloop van de spoorbaan vanaf Independence/Kansas City (MO) naar Albuquerque (NM). De blauwe lijn geeft de eenvoudige route aan vanaf Dodge City (KS) die door Indianen gebied heen zijn hebben gelopen. De grote pijl links boven geeft het strijdpunt aan over de route vanaf Cañon City, die door de Denver & Rio Grande werd gewonnen.

De start van de aanleg van het spoor was in 1869. Aan het einde van 1872 was de lijn al gevorderd tot aan de grens tussen Kansas en Colorado. Hierdoor waren in Kansas de meeste plaatsen aan het spoor aangesloten. Dit zorgde er voor dat boeren hun graan en vee naar de grote plaatsen in het oosten van de Verenigde Staten konden sturen. Hierdoor ontstond een stabiele handel dat voorzag in hun onderhoud.

Vreemd genoeg verloor de Spoorwegmaatschappij voor korte tijd het doel om naar Santa Fe te gaan uit het oog. In plaats daarvan gingen ze steeds verder westwaarts. Ze bereikten uiteindelijk Pueblo (CO) en in 1879 de stad Leadville (wat eigenlijk lood stad betekend). Dit was op het juiste moment tijdens de Silver Rush (zilverkoorts). Er hadden zich tienduizenden mijnbouwers en avonturiers gevestigd om daar hun geluk te zoeken. De spoorlijn was om deze reden ook voor beide partijen een groot voordeel.



Modern logo van de stad Pueblo (CO). Rechts een foto van het station in Pueblo.

Uiteindelijk werd in 1878 de bouw richting Santa Fe weer opgenomen. Men ging vanaf La Junta zuidwestelijk richting Trinidad (CO) om daarna exact zuidelijk naar de Raton Pass te gaan. Ondanks dat er een eenvoudigere route was, relatief eenvoudig over vlakke gebieden vanaf Dodge City (KS), koos men voor deze omslachtige route met dure oplossingen.

De reden hiervoor was dat de “eenvoudige” route verliep door een gebied waar vijandige indianenstammen woonden. Tevens ontbrak het er aan waterbronnen, die in de periode van de stoomlocomotief onontbeerlijk was, tevens was in de weide omtrek geen energie bron (kolen) te vinden. Daarentegen waren deze wel in Trinidad (CO) en Raton (NM) te vinden.



Het logo van de stad La Junta CO

Wat de ATSF toen nog niet wist was dat een concurrent, de Denver & Rio Grande Railroad, druk bezig was om de Raton Pas geschikt te maken voor hun spoorlijn.

Op een dag in 1878 ging een groep arbeiders van de ATSF naar de Raton Pas. Ze waren daar net met houwelen en scheppen bezig als plotseling een groep mannen van de Denver & Rio Grande RR op dezelfde plek verscheen en ietsje verderop begonnen met dezelfde werkzaamheden.



Links de Raton Pass, midden een markering van de oude weg, rechts blik vanaf de Pass richting New Mexico

Tegelijkertijd ruzieden de beide spoorwegmaatschappijen over het bezit van de Royal Gorge van de Arkansas River (een kloof) ten westen van de plaats Cañon City (CO). Deze voor het gerecht uitgevochten ruzie werd gewonnen door de Denver & Rio Grande Western Rail Road. In 1880 bereikt de ATSF uiteindelijk Albuquerque (NM), die aan de rivier de Rio Grande in de Rocky Mountains ligt. Door de geografische ligging lag de intussen flink gegroeide Santa Fe aan het einde van een spoorlijn vanaf Lamy (NM). Terwijl het kleine plaatsje Lamy aan een doorgaande spoorlijn ligt. De ATSF besloot met de hulp van de Southern Pacific iets aan deze situatie te doen. Er werd een toevoerlijn naar de geïsoleerde Santa Fe gebouwd, deze verbinding werd in 1881 in het plaatsje Deming (NM) tot beider voordeel gemaakt. De ATSF bouwde daarna meerdere lijnen, eerst westelijk van Benson (AZ) naar Nogales aan de Mexicaanse grens. Daar werd een verbinding gemaakt met de Sonora Railway. Deze spoorwegmaatschappij was door investeerders uit Santa Fe gebouwd om een verbinding met de Mexicaanse haven Guyamas te krijgen.



Verdere voortzetting van de spooraanleg: De violette pijl geeft de verdere bouw weer van de lijn tussen Deming (westelijk van El Paso) en Albuquerque. De blauwe verbinding (zuidelijk) geeft de spooraanleg naar Nogales aan de Mexicaanse grens weer, de noordelijke blauwe lijn is de spoorlijn naar Needles (CA).

Er speelt nog een Maatschappij een rol in "Mergers": De Atlantic & Pacific Railroad was in 1866 opgericht met als doel een spoorlijn aan te leggen tussen Springfield (MO) via Amarillo (TX) en Albuquerque (NM). Daar aan de Colorado River zou dan een verbinding komen met de Southern Pacific.

De nog jonge Atlantic & Pacific RR had nog geen spoorlijn. Uitgerekend de maatschappij die in een verre toekomst de grote St.Louis – San Francisco Railway, later Frisco genoemd, zou worden, kon de eerst volgende 4 jaren niet de plaats Springfield bereiken. Hiermee zou een verbinding met het beginpunt van de Atlantic & Pacific RR gemaakt kunnen worden. De A & P RR was hiermee een droogzweemer geworden, als maatschappij bestonden ze wel, maar ze hadden geen spoorlijn of rollend materieel, wat vaker voorkwam in de geschiedenis van de Amerikaanse spoorwegen. De Southern Pacific RR was ook niet van plan om voor 1883 ten zuiden van Mojave (CA) te bouwen. De Atlantic & Pacific RR begon in 1868 zelf met het bouwen van een spoorlijn in de toenmalige onbekende, mensen lege en nog naamloze land, later werd dit Oklahoma (OK) genoemd. Deze bouw werd een ramp, de maatschappij maakte te veel schulden, en werd afhankelijk van de staat, waarna ze uit het zicht van de algemene belangstelling verdween. Pas in 1879 werd een overeenkomst met de ATSF en de Frisco gesloten. Beide maatschappijen wilden de A & P RR samen besturen, haar spoorlijn uitbreiden, en het eigendomsrecht ten westen van Albuquerque overnemen.



In 1883 werd de bouw van een spoorlijn vanaf Albuquerque begonnen en in hetzelfde jaar werd de plaats Needles in California (CA) bereikt. Hiermee was weer een verbinding met de Southern Pacific RR gemaakt. Tezelfdertijd was de bouw van de spoorlijn tussen Tulsa en Albuquerque (NM), wat door de A & P RR had moeten gebeuren, nog steeds niet begonnen. Vanaf nu begon de ATSF snel uit te breiden: in 1885 bouwden ze de lijn van Barstow (CA) naar San Diego (TX) en in 1887 naar Los Angeles (CA). Vanaf 1886 controleerden ze de Gulf, Colorado & Santa Fe RR, die tussen de plaatsen Galveston en Fort Worth (TX) een lijn hadden. Daarnaast werd een lijn in 1887 tussen Wichita (KS) en Fort Worth (TX) gebouwd. Veder noch lijnen tussen Kansas City (KS/MO) naar Chicago (IL), tussen Kiowa (KS) en Amarillo en van Pueblo naar Denver (CO), waardoor er een parallelle lijn was met de Denver & Rio Grande RR. In 1890 was het de ATSF zelfs mogelijk om de grote Frisco en de Colorado Midland RR te kopen.



Links: Logo van de plaats Amarillo (TX), rechts een foto van de oude Colorado Midland RR op de Ute Pass

Jammer genoeg had de grote Depressie in 1883 ook hetzelfde effect op de ATSF als de andere grote spoorwegmaatschappijen: financiële problemen en later het opnieuw oriënteren en reorganiseren. In 1895 verkocht de ATSF de Frisco en de Colorado Midland RR weer en boekte de verliezen weg. Ze behield wel de controle over de Atlantic & Pacific RR, en nam haar in 1898 geheel over. Het was altijd al de wens van de ATSF om California te bereiken, het stond altijd boven aan de lijst van wensen en dit het liefst over eigen spoorlijnen. Tot dan was er wel een verbinding met California,

maar dat was wel via de Southern Pacific RR tussen Needles via Barstow naar Mojave. Van de andere kant was de staat California wel geneigd om het monopolie positie van de Southern Pacific RR te breken met de hulp van de ATSF.

In een ruilhandel werd in 1897 de Sonora Railway geruild tegen de spoorlijn tussen Barstow en Mojave. Hiermee was er voor de ATSF een doorgaande lijn, via eigen spoorlijnen, tussen Chicago (IL) en de Pacific Ocean.

Daarna breidde de ATSF in de volgende gebieden uit:

Een lijn tussen Amarillo (TX) en Pecos (TX) in het jaar 1899.

Een lijn vanaf Ash Fork (AZ) naar Phoenix (AZ) in 1901.

De Belen Cutoff (Belen secundaire lijn) van de Pecos lijn bij Texico naar Isleta (NM), zuidelijk van Albuquerque, die naast de Raton Pass verliep, in het jaar 1907.

De Coleman Cutoff (Coleman secundaire lijn) van Texico naar Coleman (TX) in de buurt van Brownwood in het jaar 1912.



Belen in New Mexico maakt reclame....

Al in 1907 waren de ATSF en de Southern Pacific gestart om gezamenlijk de Northwestern Pacific Railroad uit te bouwen, die zelf al enige korte lijnen bezat. De Northwestern was zelf al begonnen met de aanleg van diverse stukken spoorlijn om tot een aaneengesloten route te komen vanaf San Francisco naar Eureka. In 1928 verkocht de ATSF de aandelen van de Northwestern Pacific RR aan de Southern Pacific. In hetzelfde jaar kocht de ATSF de aandelen die de staat had van de Kansas City, Mexico & Orient Railway op om met de door deze firma gebouwde spoorlijnen de olie velden van Texas te bereiken. Hiermee werd het olie transport tot een economisch interessante poot van de ATSF.

Na het einde van de tweede wereld oorlog waren er de volgende projecten; het sluiten van de aanvoerroute vanuit het noorden naar Dallas (TX), het verleggen van de hoofdroute dwars door het noorden van Arizona. Voor deze grote afstanden waren er te weinig waterreservoirs aanwezig. Ook hierom was de ATSF een van de eerste maatschappijen die van stoom overstapte op diesel aandrijving, dit om de afhankelijkheid van water en kolen te minimaliseren.

Gelijktijdig was de ATSF ook bekend om haar passagier vervoer, de bekendste zaken waren de verbinding tussen Chicago en Los Angeles, genoemd de Super Chief, de Online restaurant en de restauratie wagens (Diner Cars), die door Fred Harvey geleid werden.



Voorbeeld van een door Fred Harvey geleide Santa Fe Lunch Room in Deming (NM).

In 1960 kocht de ATSF de Toledo, Peoria & Western RR, ze verkochten de helft daarvan echter aan de Pennsylvania Railroad. De Toledo, Peoria & Western (TP & W RR) doorkruiste snoerstrak de staat Illinois in oostelijke richting vanaf Fort Madison in Iowa tot aan de verbinding met de Pennsylvania Railroad in Effner (Indiana). Hierdoor werd het knooppunt in Chicago niet aangedaan, wat voor beide spoormaatschappijen een voordeel was. Vervolgens werd de helft die de Pennsylvania Railroad van de TP & W RR had overgenomen verkocht aan de uit de Mergers onstaande Conrail.

Jammer genoeg paste de route van de TP & W RR niet in het verkeersconcept die Conrail (Consolidated Railways) na 1976 ontworpen had. De reden was dat de TP & W RR een Shortline (korte afstand) was geweest, en dat paste niet in het concept van Conrail. Om deze reden verkocht Conrail de TP & W RR weer aan de ATSF. De ATSF nam de TP & W RR in zijn geheel over, maar besloot al in 1983 dat de TP & W RR weer een zelfstandig bedrijf kon worden, wat op 3 februari 1989 gebeurde. Tijdens de jaren na 1960 zocht de ATSF naar geschikte maatschappijen om mee samen te werken. Hierbij kwamen weer de Frisco en de Missouri Pacific in beeld. De samenwerking pogingen met beide bedrijven was geen succes. In 1980 was de ATSF, die in 1950 nog kon zeggen dat ze de grootste lengte aan eigen spoor had, door alleen maar grotere bedrijven omringd. Ze werd goed geleid, had de beste verbinding tussen het middenwesten en het zuiden van California, maar haar burens waren nu eenmaal groter. Vroeger bevriende spoorweg maatschappijen waren intussen door concurrerende bedrijven overgenomen.



Links, twee indrukwekkende F locs van de Santa Fe, rechts een goederentrein op de Raton Pass.

De Southern Pacific bevond zich ook in exact dezelfde situatie. Daarom werd in mei 1980 het samengaan van beide maatschappijen aangekondigd. Deze fusie scheen al vast te staan, maar de Interstate Commerce Commission besloot dat de fusie niet mocht doorgaan, anders was hierdoor een markt overheersende spoorwegmaatschappij ontstaan in de staten New Mexico, Arizona en California.

Hier vooraan waren er al gesprekken geweest met de Frisco en de Missouri Pacific RR (Mopac). De Mopac kocht een groot deel van de aandelen op van de ATSF. De Frisco werd in 1980 door de Burlington Northern RR overgenomen. De Mopac werd daarna door de Union Pacific RR in 1982 op gekocht.

De ATSF die jaren de grootste maatschappij was geweest, was dit plotseling niet meer. Even terug blikkend: Toen de ATSF doorhad in wat voor een situatie ze zich bevond, ging men kijken naar een geschikte partner, ze vonden die in de Southern Pacific RR die in een vergelijkbare situatie zich bevond. In 1950 was de Southern Pacific nummer 2 van de grote Amerikaanse spoorwegmaatschappijen, het was zelfs een concurrent van de ATSF. De ATSF en de SP RR maakten bekend dat ze in mei 1980 zouden gaan fuseren. Vier maanden later werd dit weer afgeblazen. In 1983 werd er weer een poging gedaan, hiermee zou de op 2 na grootste maatschappij (spoorlengte) in de USA zijn ontstaan (na de Burlington Northern en de CSX)

Op de 23 december 1983, voor ongeveer 20 jaar, warden de moeder maatschappijen (Santa Fe Industries en Southern Pacific Company) tot de Santa Fe Southern Pacific Corporation verenigd. De maatschappijen bleven nog apart, dit omdat de Interstate Commerce Commission de fusie nog niet had goedgekeurd. Overijverige medewerkers hadden al opdrachten geschreven voor het om lakken van locomotieven. De locs van de ATSF kregen de grondkleur Zonnegeel, de Southern Pacific de al bij hun gebruikte kleur Wijnrood. In contrast kwam op de rode locs van de SP RR de opschrift SF (Santa Fe) in het geel, en bij de Santa Fe werd in rood SP toegevoegd. Leuk detail is het volgende, op de zijkant van de lok liet de betreffende maatschappij de naam van de andere voorgaan. De Santa Fe schreef, van links naar rechts: -- SF, en de Southern Pacific schreef: -- SP op de loc. In de vrijgehouden plaats zou de afkorting van de partner komen. Zo reden de locs al half gereed door Amerika. Onafhankelijk van deze lakkering was de reactie van de grote spoorwegmaatschappijen nogal opgewonden.



Voorbeeld van het nieuwe kleurschema, met een vrijgelaten plek, hier moest SP nog toegevoegd worden.



Hier een loc waarvan de opschriften niet zijn aangebracht, deze loc is aan de TP & W RR (Toledo, Peoria & Western RR) verkocht. (in de US jargon werden deze locs Escape genoemd, de ontsnapt).

De Union Pacific claimde de rechten op de route van El Paso (TX) naar Colton (CA) en van Los Angeles (CA) via de San Joaquin Valley naar Oakland (CA). De „Denver & Rio Grande Western RR“ vroeg om route rechten tussen Ogden (UT) naar Oakland (CA) en Klamath Falls (OR). Tevens vroeg het naar gebruiksrechten vanaf Ogden (UT) naar Roseville (CA) en route rechten tussen

Bakersfield en Portland (OR). Het ministerie van justitie ging zich er nu ook mee bemoeien, ze waren er op tegen en uiteindelijk verbood het ministerie van Verkeer de fusie. De ICC (Interstate Commerce Commission) had ook nog een lijst van negatieve voorbeelden, en hiermee was de droom van de fusie voorbij. De ICC zei uiteindelijk nee tegen de fusie, de reden was dat er anders een monopolie positie was ontstaan. Op 30 juni 1987 stemde de ICC met 4 tegen 1 om de samengevoegde maatschappijen weer te ontbinden. De ruzies om de diverse lijnen werd daarna ook weer bijgelegd.

De Kansas City Southern RR, de Rio Grande Industries, de Guilford Transportation en de Management van de Southern Pacific RR hadden belangstelling om de Southern Pacific RR te kopen. Op 9 augustus 1988 gaf de ICC akkoord tot de verkoop van de Southern Pacific RR aan de Rio Grande Industries. De verkoop werd uiteindelijk op 13 oktober 1988 afgesloten. Nog enige jaren was de ATSF onafhankelijk tot de machtige Burlington Northern de ATSF kocht. De koop werd in 1995 definitief, sindsdien heten deze firma's:

“Burlington Northern Santa Fe – BNSF”.

Hoofdkantoor: tot 1991 Chicago, daarna Schaumburg, IL



De nieuwe Logo van de gefuseerde bedrijven: Burlington Northern Santa Fe Railroad.

Opmerkingen:

Nadat de fusie tussen de ATSF en de Southern Pacific RR mis gegaan was, maar er al locomotieven in de nieuwe kleuren rondreden, werd al gauw gezegd: SPSF betekend **S**houldn't **P**aint **S**o **F**ast (niet zo snel verven)

De ATSF had meer dan 12 000 mijl aan spoorlijnen, bezat ongeveer 2000 locomotieven en ongeveer 33 000 goederenwagons.

Hoofdlijn knooppunten waren:

Barstow (CA), Chicago – Corwith (IL) en Kansas City (KS).

Passagierstreinen reden op de routes:

Chicago-Albuquerque - Pasadena-Los Angeles (Southwest Chief)

Barstow-Fullerton - Los Angeles (Desert Wind)

Los Angeles - San Diego (San Diegans)

Fort Worth - Temple (TX) (Eagle)

Port Chicago (CA) - Bakersfield (San Joaquins)

Chicago - Los Angeles (El Capitan)

Chicago - Houston/TX (Texas Chief)



Hierna volgt het geografische overzicht van het spoorlijnnet van de Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad, daarna het overzicht van de Burlington Northern RR voor de fusie. Men kan zich een goede indruk maken welke positie de gefuseerde BNSF binnen de grote 6 spoorwegmaatschappijen inneemt.



Spoorlijnnet van de BN voor de fusie.



Spoorlijnnet van de ATSF voor de fusie.