WARREN DOMAN
Southern Pacific brakeman, conductor,
passenger conductor
1951-1998

The people that were running the railroad-they used to send efficiency experts out there and they'd say, "Well, gee whiz, we're going to try something new." They would try to run 140, 150 cars, two-mile long trains. It just wasn't working. You couldn't get the air through to release the brakes once the brakes set up. In Tucson, we've had times where we tried to run 234, 240 car trains and the next thing you know we'd leave town and go into emergency and block road crossings on the west side from Ruthrauff all the way to Orange Grove or past down to Ina Road-all these road crossings would be blocked and nobody could get through. So they decided maybe it would be a lot better if they just run hundred car trains. Then they decided that 8,000 feet should be the max because now all the sidings they lengthened to 8,300 feet. This is before double track but back then, the best thing was just to run a train that you could get in the siding.

Renee Ross: Your rolling stock is a lot bigger than it used to be?

Doman: Yes, a lot bigger, a lot better. You know from the old brass bearings, now they use Timken roller bearings. The bearings now are lifetime. They really are so much better. In the old days, you'd be lucky to get a thousand miles out of brass bearings and they'd have to be replaced on the job. We used to have to jack them up and take all the packing out and put in new brasses. It was a lot more work in the old days. And in the old days...again, back to the steam engines, they were so labor intensive-they were breaking down all the time. The steam engines of the old days took way too much time and money to keep them running so that's why they converted to diesels and of course the diesels got better and they're just like today's cars. They can download them without ever getting on them through these chips. They just plug them in and find out if they're running right, if they need injectors cleaned or whatever. Railroading has changed just like everything, it's probably a hundred per cent safer, a thousand per cent more efficient. We did or we could move freight four times cheaper than truckers.

For Espanol, see next page

WARREN DOMAN

Guardafrenos, revisor, y revisor de pasajeros, Ferrocarril Pacífico del Sur

1951-1998

Los gerentes del ferrocarril – mandaban expertos de eficiencia allá y ellos decían, “Bueno, vamos a probar algo nuevo.” Probaban correr los trenes con 140, 150 coches, trenes que medían dos millas. Simplemente no funcionaba. El aire no podía pasar por los frenos para soltarlos. En Tucsón, había tiempos cuando intentábamos a correr los trenes con 234, 240 coches y cuando salíamos del pueblo teníamos una emergencia y bloqueábamos los cruces de las calles desde Ruthrauff hasta Orange Grove o hasta Ina. Todos esos cruces quedaban bloqueados y nadie podía pasar. Luego decidieron que tal vez sería mucho mejor correr los trenes con 100 coches. Luego decidieron que 8,000 pies debe ser el máximo tamaño porque alargaron los apartaderos a 8,300 pies. Eso fue antes de la vía doble y lo mejor era correr un tren que cabía en el apartadero.

RR: ¿Su vehículo de ferrocarril es mucho más grande que antes?

WD: Sí, mucho más grande, y mucho mejor. Sabes de los rodamientos de latón de antes, ahora usan los rodamientos de Timken. Los rodamientos ahora sirven para todo la vida. En aquellos tiempos, con suerte llegabas a mil millas con los rodamientos de latón, y luego había que reemplazarlos. Teníamos que levantarlos, sacar todo el embalaje e instalar los nuevos rodamientos de latón. Era mucho más trabajo en aquellos tiempos. Y las locomotoras de vapor necesitaban mucha mano de obra – se descomponían todo el tiempo. Para mantenerlas corriendo, tomaba demasiado tiempo y dinero y por eso convirtieron a las locomotoras de diesel. Por supuesto, las locomotoras de diesel se mejoraron y son exactamente como los carros de hoy. Pueden trasvasar la información por esos chips de computadora. Nada más enchufan el chip para saber si la locomotora está funcionando bien, si hay que limpiar los inyectores o lo que sea. Trabajando en el ferrocarril ha cambiado como todo lo demás, es cien por ciento más seguro, mil por ciento más eficiente. Podíamos mover la carga cuatro veces más barato que los camioneros.