



## WINTON HALL

Southern Pacific craftsman, surveyor, Industrial Products Engineer, Grade 9

1956 – 1997

From time to time, I worked on some larger, more notorious projects. One of them was the construction of the train yard in Tucson. Tucson had a little tiny yard right in front of the depot when I went to work. In the late 50's, (I can't say exactly when), we went out to the east of Tucson and built a yard from...oh it starts about Park Avenue and ends about Thirty-sixth Street. The proposed yard was about two blocks wide and almost two miles long. I was stationed there about a year during construction. We took a railroad passenger car, and made it into an office. It didn't have wheels under it. It just laid on the ground. There was about eight or ten of us that were stationed there during the construction of the yard. The Tucson yard project started with the earth work. It was all built on an earth fill. The fill is about five feet deep at its deepest and up to zero at other places. There were hundreds of thousands of cubic yards imported in order to complete that earth fill. The hole where we excavated the fill material still can be seen. It's used as a retention pond and a city park at Country Club and Ajo (west of Country Club and north of Ajo). The hole (excavation pit), is probably a quarter of a mile square and about eighty feet deep. The railroad was not the only company excavating the hole, but we did an awful lot of it. In a year with many earth movers, you can take out an awful lot of dirt. That was what I did in the early part of that project. Two of us directed the earth movers by hand signals. There were no radios in those days.

Another thing that you might be interested in, (I don't know), is a few of the jobs that I did, that were risky (had an element of danger). Without a doubt, the most risky was [when] the company was hauling bombs during the Vietnam War. They were (I'm not sure) at least five hundred pound bombs (they may have been thousand pound bombs). They were probably six feet long and about eighteen inches across. (I'm not an expert on ordnance). They didn't have the fins on them and they were not fused, they were just being hauled and they were not supposed to explode. They were in racks about five by five so there was about twenty-five bombs in a rack. They were loaded into railroad boxcars. Somehow they began to bounce in the car and one of them broke out of the rack (at least that's the story that I heard) and it eventually broke through the wooden floor of the car and down and wedged itself between the rail and the car and that set it off. That it turn, set off many more of the bombs in the rack and it blew some of the bombs straight up in the air. Witnesses said that they could see these great big bombs tumbling up and then back down and sink in the ground and explode.

*For Espanol, see next page.*

WINTON HALL

Artesano, topógrafo, ingeniero de productos industriales, categoría 9

Ferrocarril Pacífico del Sur

1956-1997

De vez en cuando, trabajé en algunos proyectos más grandes y de mala fama. Uno fue la construcción del patio de maniobras en Tucsón. Tucsón tenía un patio pequeño en frente del depósito de locomotoras cuando empecé a trabajar. En la década de los 1950 (no puedo decir exactamente cuándo), fuimos al este de Tucsón y construimos un patio que empezó en la Park Avenue y terminó en la calle 36. El patio propuesto era más o menos dos cuerdas de ancho y dos millas de largo. Me colocaron allá por un año durante la construcción. Tomamos un coche de pasajeros, y lo convertimos en oficina. No tenía ruedas debajo. Nada más se quedó en el suelo. Éramos ocho o diez quienes estábamos colocados allá durante la construcción del patio. El proyecto empezó con los trabajos de preparación del terreno. Era construido sobre relleno. El relleno tiene aproximadamente cinco pies de mayor profundidad y cero pies en otras partes. Importaron cientos de miles de yardas cúbicas de relleno. Todavía se puede ver el hoyo de donde excavaron el relleno. Ahora lo usan como un estanque de retención y un parque en Country Club y Ajo (al oeste de Country Club y al norte de Ajo). El hoyo mide probablemente la cuarta parte de una milla y tiene ochenta pies de profundidad. El ferrocarril no era la única compañía excavando el hoyo, pero hicimos una gran parte. En un año se puede mover mucha tierra. Eso es lo que yo hice en el principio del proyecto. Yo y otro trabajador dirigimos los equipos de construcción por señales de mano. En aquellos tiempos no había radios.

Otra cosa que tal vez te interese (no sé), es que algunos de mis trabajos eran peligrosos. Sin duda, lo más arriesgado era cuando la compañía transportaba bombas durante la guerra de Vietnam. Eran (no estoy seguro) bombas de quinientas libras (tal vez eran bombas de mil libras). Midieron aproximadamente seis pies de largo y más o menos dieciocho pulgadas de ancho. (No soy un experto en la artillería.) Las bombas no tenían las aletas y no eran armadas, nada más estábamos transportando las bombas y no debían explotar. Estaban en los estantes, cinco por cinco, entonces había veinticinco bombas en cada estante. Eran metidas en los vagones de carga. De alguna manera empezaron a rebotar y una bomba penetró el piso de madera del vagón. La bomba fue apretujada entre el riel y el vagón – y por eso explotó. Entonces muchas bombas adicionales explotaron y algunas subieron al aire. Los testigos dijeron que pudieron ver esas bombas grandes subir y entonces caer, hundirse en la tierra y explotar.