

CRÓNICA

Ferrocarriles yankees.—En 1906 los Estados Unidos tenían en explotación 353 113½ km de vía, con el siguiente material rodante: 55 439 locomotoras, 83 896 coches de pasajeros, 12 295 carros de equipaje i correo i 1 979 667 carros de carga. Se transportaron mas de 815 000 000 de pasajeros i 1 610 000 000 de toneladas de carga. Las entradas por el tráfico de pasajeros fueron de 520 000 000 de dollars i las de la carga de 1 650 000 000 de dollars. La utilidad bruta fué de 2 347 000 000 de dollars i la utilidad neta de 890 000 000. Hubo un aumento sobre las entradas de 1905 de mas de 234 000 000, lo que equivale a un aumento de mas de un 11 %.—S.—*Scientific American*, 12 de octubre 1907.

Cambio de trocha en la línea de Louisville & Nashville.—Cuatro meses antes del cambio de la trocha de 1 524 a 1 435 (5' a 4' 8½") se dió aviso que éste se efectuaría el domingo 30 de mayo de 1886, i que todo, hombres i materiales deberá estar listo para llevar a cabo el trabajo en las 24 horas del día fijado. Debía moverse solamente un riel.

Habia 2 534,004 km de línea principal de simple vía con 301,422 km de desvíos i 528,011 de ramales con sus desvíos, lo que da un total de 3 363,437 km de línea en que debía hacerse el cambio de trocha.

En los 528,011 km de ramales con sus desvíos el cambio de trocha debía ejecutarse el día 29 de mayo, dejando los 2 835,426 km de línea principal con sus desvíos para el día 30 de mayo.

Tres meses antes i cuando las cuadrillas tenían tiempo, labraron la cara superior de los durmientes 0 15 hácia adentro del riel que debía moverse i clavaron provisoriamente, escarpías a 0 089 de la zapata del riel, de manera que al moverlo, se obtuviera la nueva trocha sin variar la alineación.

A cada cuadrilla de 6 a 7 hombres se le asignó una sección de 6,428 km de línea i debían estar listas todas ellas, en la mitad de su sección, a las 4 A. M. del día fijado con sus útiles, herramientas i provisiones para un día. Cada cuadrilla se dividía entonces en dos secciones i empezaban a trabajar hácia los extremos de la parte de vía que les correspondía i una vez que se juntaban con las cuadrillas que venían trabajando en

sentido contrario, volvian al centro de su seccion revisando el trabajo hecho i corrijiendo los defectos que pudieran encontrar.

Para el cambio de los 2 835,426 km de línea principal se ocuparon mas de 7 000 hombres. En la operacion de mover el riel, tres hombres iban adelante sacando el clavo interior, los seguian otros dos con chuzos moviendo el riel hácia adentro, hasta el claro que ya se habia colocado anteriormente i los seguian 3 o 4 hombres clavando la escarpia exterior i concluyendo de clavar la interior.

A los diferentes ramales con 528,011 km de via se les cambió trocha el dia 29 de mayo i se concluyó a las 6 P. M. de ese dia, despues de 14 horas de trabajo. Se hizo ésto con el objeto de tener toda la jente lista para el cambio de trocha en la línea principal.

De los 2 835,426 km de línea principal, en ocho de las secciones con 1 725,652 km de via, se concluyó el trabajo en $15\frac{1}{2}$ horas. De las otras cuatro secciones, en una de 442,557, se demoraron 28 horas, estando 5 horas sin trabajar a causa de una fuerte lluvia. En una seccion de 140,975, se demoraron 29 horas por no haber tenido el número suficiente de hombres i ademas hubo que hacer el cambio de trocha en dos estaciones de término. En una seccion de 262,793 km se concluyó el trabajo en las 24 horas fijadas i en otra seccion de 263,281 km (en Florida) se demoraron unas pocas horas mas por falta de jente.

El trabajo se llevó a cabo sin accidentes i de manera que todos los trenes de alguna importancia salieron con sus itinerarios en la noche del 30 i la madrugada del 31 de mayo.

El costo de este trabajo fué de \$ 107 355,84 oro americano o sean \$ 298 234,52 oro de 18 d, lo que da un costo de \$ 88,67 oro de 18 d por kilómetro de via.

Se trasformaron tambien 278 locomotoras i 8 665 coches i carros, con un costo de \$ 572,40 oro de 18 d por locomotora i \$ 16,11 oro de 18 d por cada coche i carro. — *Railroad Gazette*, 9 de junio de 1907. S.

