

Amerikansk järnvägsordlista och faktabank

Sammanställd av Kurt Möller

Nyheter och ändringar är som vanligt satta med fetstil. Fr o m senare uppdateringar görs nu ett försök att betona viktigare uppslagsord och sammanhang av samlingskaraktär med hjälp av understrykning; detta införs dock bara successivt/osystematiskt, vartefter som notiserna blir kompletterade.

Notiserna kompletteras efterhand även med exakt översättning till svenskt järnvägsfackspråk, om sådant är applicerbart. Detta underlättar sökning via datorn om ”omvända” uppslagsord behövs, alltså från svenska till engelska; jag hoppas detta kan fungera tillräckligt bra via de vanliga sökfunktionerna i våra mjukvaror. Obs. att en del sökmotorer inte behandlar versalt O och siffran 0 som samma tecken; olika sökningar kan behöva göras. Kom ihåg de återkommande små skillnaderna i brittisk och amerikansk stavning, t ex harbour – harbor osv! Tyvärr är en del länkar med bildhänvisningar här nu inaktuella; jag försöker förnya dessa så gott jag kan...

Denna ordlista innehåller i första hand traditionella namn och begrepp från perioden 1850-1970, nu delvis inaktuella i modern järnvägsdrift men av intresse för europeiska läsare av amerikansk järnvägslitteratur av olika årgångar. Fler och fler moderna termer tillkommer dock. En hel del kommentarer och jämförelser av allmänt historiskt/översiktligt intresse är också tillfogade. Jag har inte bedrivit någon systematisk forskning, bara antecknat sådant jag läst som jag tyckte var ”matnyttigt” och behövde vara omnämnt i listan. Uppgifterna gör alltså inte anspråk på att vara heltäckande. Däremot har jag ansträngt mig att försöka undvika tekniska suddigheter och svepande tvetydigheter av den typ som just den här sortens översiktliga förteckningar brukar överflöda av.

Allt kan dock inte förklaras i detalj här heller – som vanligt i fråga om specialterminologi måste läsarna besitta en portion tekniskt och historiskt ”grund-kunnande” om tåg i allmänhet, såväl som hyfsade kunskaper i engelska, för att kunna tillgodogöra sig flertalet nyanser!

Dagens formliga explosion i fråga om ”basfakta om allting på Internet” gör det allt lättare att hitta fakta tack vare bl a Google och Wikipedia. Onödigt letande bland irrelevanta notiser kan då delvis undvikas om man vet den exakta benämningen på någon viss företeelse, t ex en f d amerikansk ”private car line”; jag har därför ansträngt mig att här få så korrekta namn som möjligt på olika saker. Dock har t ex vissa järnvägsbolag bytt namn mångfaldiga gånger, flera verkstäder i olika delar av det stora USA har haft samma eller nästan samma namn osv.

Att den jättestora nordamerikanska järnvägsindustrin hunnit skaffa sig massor av egna termer under sin 175-åriga tillvaro är ju inte speciellt märkligt. I takt med de senaste decenniernas hårda moderniseringar och nya tekniska hjälpmedel har även en mängd helt nya termer tillkommit – och flera av de gamla har fått ny betydelse, i vissa fall t o m väsentligt annorlunda. ”Betydelseförskjutningar under årens lopp” är ju ingenting unikt för detta område.

Observera således att den exakta betydelsen av ett visst uttryck kan vara helt beroende av när detta skrevs. Studera t ex ”way” i ordlistan! Tyvärr är ganska många tågskribenter duktiga på att röra ihop gamla och nya begrepp och principer; jfr nedan. Vidare är kunskapen om vissa traditionella, idiomatiska specialuttryck numera begränsad, se t ex ”switch”. Att många USA-banor dessutom länge hade kvar diverse urmodiga idéer i fråga om exempelvis säkerhetstjänst, t ex tåganmälan per telegraf (medan andra var ytterst progressiva), gör inte det språkliga virvarret enklare att nysta upp. Tidsfaktorn är, som sagt, helt central här.

Både korrekta benämningar, talspråks-/yrkesförkortningar och smeknamn/slangord ingår här nedan. De senare är dock här rätt sparsamt förekommande. Observera att terminologin skiljer sig avsevärt mellan Storbritannien och USA. Några brittiska varianter (I GB = ...) har tillfogats. Järnvägsspråket i Kanada ansluter i allmänhet till amerikansk praxis, med en del undantag; t ex sägs en del/många/? kanadensare fortfarande använda ”van” i stället för caboose (dvs. i fråga om äldre tåg och trafikformer). Se vidare detta ord. Strikt tekniskt deskriptiva grundord för maskiner, verktyg och enklare mekaniska anordningar inom t ex järnväg, sjöfart och flyg är i varje fall delvis desamma i USA och GB.

Järnvägens egna trafiktermer, spår- och signalattiraljer, befattningsnamn o d skiljer sig däremot ofta avsevärt mellan länderna, delvis som en följd av ibland helt olika tekniker och bemanningsprinciper.

Inte ovanligt är att engelska vardagsord får speciella nyanser inom järnvägssfären, precis som i andra fackspråkssammanhang; se t ex caboose, engineer, line, motor, plug door, rack, switch, turnout och way. Vissa tvetydigheter tycks aldrig kunna undvikas, se t ex motor coach. Ett och annat namn av mer eller mindre institutionell karaktär finns också med här, liksom många av namnen på äldre och nyare tillverkare av järnvägsutrustning – en del av dessa har ju t o m ibland lånats in/odödliggjorts som allmän beteckning för något, se t ex alemite och gandy dancer!

Även helt självklara begrepp som t ex hand brake, patented och roller bearing kommenteras här nedan i viss mån med avseende på historik, varianter, tekniska detaljer, kuriosa etc., vilket hjälper till att öka förståelsen för den lite speciella

och ibland oerhört konservativa USA-järnvägstekniken. Långt ifrån alla specialbenämningar är lika "self-explanatory" som t ex "car float reach car", se d o! Titta därför gärna efter ev. kommentarer här i listan även rörande "vanliga" ord.

Sidoblickar på annat engelskt järnvägsspråk, t ex i Australien eller Indien, görs inte här; detta skulle föra alldeles för långt. Detaljproblemen enbart i USA-sfären är alldeles tillräckligt knepiga som de är.

Ett slags populariserings-tryck från pr-män och liknande, engagerade av järnvägsbolagen och materieltillverkarna, hjälper nu i dag också till att sudda ut exaktheten hos gamla vedertagna amerikanska järnvägsbegrepp; se t ex railcar, nedan. Även om detta ogillas av puristerna, bör kanske just railcar, för "järnvägsvagn i allmänhet", t o m betraktas som ett bra nytillskott, trots allt; ordet car är ju annars precis lika obestämt på engelska som vagn är på svenska. Att car dessutom är vanligaste ordet för "bil" gör inte direkt saken enklare! Jfr car etc. samt coach, nedan.

- Även några fakta, termer och namn med (i första hand äldre) modelljärnvägs- och leksakstågsanknytning har tillkommit här. Dessa markeras med •

Förkortningar i ordlistan:

adj.	adjektiv
AE	amerikansk järnvägsengelska
am.	amerikansk/a
AMD	Audel's Mechanical Dictionary, N Y 1942-44.
anv.	använd/e/s
CBC 40/57	Car Builders' Cyclopeda 1940 resp. 1957
CPR	Canadian Pacific Railway
CTC	fjb = fjärrblockering
d o	detta ord, dessa ord
dsp	dubbelspår
Espee	Southern Pacific Company
(hist.)	historiskt/ålderdomligt begrepp/term (numera knappast använd annat än i historiska beskrivningar; ev. helt ny betydelse i dag anges om möjligt också)
gt/gv	godståg/godsvagn/ar
Jfr	jämför följande uppslagsord:
ktl	kontaktledning
LC 27	Locomotive Cyclopeda 1927
MofWC 21	Maintenance of Way Cyclopeda 1921
mtv	motorvagn/ar
NYC	New York Central System

p s o	på särskild order
psv	personvagn/ar
SAE	Society of Automotive Engineers; se även d o!
short ton	906 kg; vanligaste varianten i USA
spv	spårvidd
St.	= Saint; fonetiskt inordnat under "sa..."
sth	största tillåtna hastighet
subst.	substantiv
sv.	svensk/t/a
säo	säkerhetsordning/tjg-reglemente
tjv	tjänstevagn/ar eller tjänstevikt
ty.	tyska
tsä	tågsätt
U P/ UPRR	Union Pacific Railroad
utt.	uttalas
/Å/	ångloksterm

(Speciella sifferbeteckningar o d är inordnade i engelsk "fonetisk" bokstavsordning, dvs. efter uttalet, "1" återfinns alltså efter "on...". 2 efter "two..." etc. Likaså banförkortningar samt och-tecknet & = "and". Ett försök görs här att behandla dessa konsekvent, med vissa undantag, betingade av olika praxis rörande vad som var korrekta kortformer resp. smeknamn, och hur sådana brukade skrivas ut (jag utgår här i huvudsak från vad som var/är brukligt i Trains Magazine)! Jfr nedan exempelvis, bland ban-kortformerna, "Big Four", "Burlington", "Espee", "Milwaukee" och "Rio Grande" och bland smeknamnen "Big Yellow", "U-boat", "Whiskers" och "Q"! Kombinationer av bokstavs- och sifferbeteckningar, t ex F-3, sätts dock främst under resp. begynnelsebokstav.)

De fåtaliga uttalsanvisningarna nedan är ej fonetiskt korrekt transkriberade utan "hemsnickrade", se t ex Tehachape Loop.

En intressant detalj, som USA-banorna åtminstone tidigare var ganska ensamma om, är att olika varianter av smeknamn och lokala benämningar på respektive bana, med eller utan geografisk anknytning, ofta kom att ingå i varumärken, godsvagnsmärkning o d, helt i analogi med amerikanskt marknadsföringstänkande. Se t ex "Chessie", "Cotton Belt", "Feather River Route", "Great Northern", "Maple Leaf", "Monon", "New Haven", "Nickel Plate Road", "Pacemaker" och "Susie-Q", nedan.

Rena ånglokstermer är här markerade med /Å/ efter ordet; detta underlättar läsningen för dem som är, eller inte är, intresserade av sådana. Mina efterforskningar ang. äldre amerikansk loktillverkarhistoria har visat att det är ont om tillförlitligt källmaterial; beskrivningar, sifferuppgifter och årtal kring

verkstäder m m varierar ideligen, från källa till källa. Ta därför sådana siffror etc. här nedan med en nypa salt! Problem av det här slaget uppstår naturligtvis lätt i ett stort industriland av USA:s format, med dess täta omstruktureringar, sammanslagningar och avknoppningar **samt en tidvis mycket stor export..** Denna process började i hög grad märkas redan på sena 1800-talet, speciellt inom den expansiva järnvägsindustrin. **Text är korrekta antalet tillverkade lok hos några av de småverkstäder som senare ingick i ALCO-koncernen fortfarande inte helt utrett...**

Omfånget av alltsammans (och nu, inte minst, även av railfan-rörelsen) bidrar också lätt till att gamla felaktiga uppgifter lever kvar här och där i decennier. Här är inte Internet enbart en fördel – det är nu ännu lättare än förut att med sökmotorernas hjälp nosa upp tveksamma, ofullständiga och direkt felaktiga data... Och amerikanska järnvägsböcker finns det inte hundratals av utan tusentals! Som tur är, kan man dock i regel få uttömmande svar ang. åtminstone den grundläggande lok- och vagnmekaniken med hjälp av olika årgångar av Locomotive Encyclopedia och dess broderbok Car Builders' Encyclopedia, se d o. Mycket annat lämnar dock en del övrigt att önska. En relativt tillförlitlig allmän ångloks-manual förefaller vara Kalmbach-förlagets Guide to North American Steam Locomotives från 1993-97, 448 rikt illustr. sidor i format 8 x 5½ tum (ca A5B). Kan trol. ännu beställas från Kalmbach – dock behäftad med några småfel även den; dessa är, om upptäckta, noterade här nedan.

/Å/ Ett antal termer rörande slidstyrningar på ånglok är samlade under "Walschaert", nedan.

Typnamn för olika hjulställningar på amerikanska ånglok ingår inte, dock med några speciella undantag av språkligt intresse m m. För dessa hänvisas i övrigt till artikeln "Typnamn och hjulställningar på ånglok" i TåG nr 9-87. Notera gärna att inflytandet av gamla (geografiska m m) indiannamn just här varit ganska stort. De flesta av dessa typnamn har ju rent amerikanskt ursprung; många av dem "infördes" i samband med att fabriken levererade första exemplaret av en helt ny (större) loktyp till en viss bana (dock i ett par fall på export, med åtföljande "oengelska" namn, t ex Mikado; se detta ord speciellt). Trogna läsare av t ex Trains Magazine har nog lärt sig de vanligare ångloksstypnamnen; observera dock att det funnits åtskilliga varianter, lokalt använda endast på vissa banor, dels i USA, dels i Kanada, se t ex Northern! (Märk även att flertalet inte använts alls i Storbritannien – med tre större, allmänna undantag: Atlantic, Pacific och Prairie.) Jfr Wheel arrangement och Whyte, nedan.

En varning: Många sammanställningar av "railroad-related terms" och andra fakta på Internet innehåller ett ytterst blandat material av delvis mindre väl definierade/förklarade uttryck och termer, ofta tekniskt illa underbyggda, ibland även felstavade. Uppenbarligen har mängder av notiser okritiskt tagits ordagrant

ur diverse olika, mer eller mindre relevanta sammanhang! Framför allt tycks så gott som alla var ur stånd att hålla isär brittisk och amerikansk nomenklatur ordentligt! Viss försiktighet vid tolkningen är därför tillrådlig – resonemanget gäller tyvärr även åtskilliga böcker, särskilt nyare sådana. Jag har ännu inte stött på någon enda amerikansk järnvägsordlista/motsvarande, av nämnvärd omfattning, som redigerats av en ordentligt tågekunnig person, vilken uppenbart haft ambitionen att ta såväl tekniska som historiska hänsyn – sorgligt nog. Så ej heller denna nya, som också måste brukas med förstånd:
<http://www.pb4d.com/neorail/glossary/bdglossary.html>

En ganska bra värde­mätare på den allmänna språkliga standarden hos olika amerikanska hemsidor, artiklar och andra alster är om författaren behärskar skillnaden mellan "its" och "it's", liksom mellan "there" och "their" – dessa är tyvärr på god väg att utplånas...

Slang är ofta svårhanterligt och svårtolkat, även inom järnvägsområdet, jfr nedan. Problemet blir inte mindre av att mycket kommer till oss via olika "country songs" o d, där (de järnvägs-okunniga) författarna ofta har ändrat lite på de idiomatiskt korrekta konstruktionerna för att få ihop strofer och rim!

Längden på amerikanska fackordlistor står, som sagt, oftast i omvänd proportion till deras kvalitet och sakkunskap. USA är väldigt stort och delvis ganska glesbefolkat, vilket återspeglas i dels en mängd språkliga inkonsekvenser, dels ganska stor lokal variation i fackterminologi och -slang. Författare inom vårt specialområde tar ofta inte så stor hänsyn till detta. Deras personliga preferenser gör också att de gärna behandlar sitt eget lilla älsklingsområde med stor nyansrikedom, medan de avfärdar mycket annat alltför lättvindigt, speciellt i fråga om terminologi. Detta problem är förstås inte unikt för järnvägssfären... I dag aktiva, äldre USA-järnvägare, som skulle kunnat ge viktiga bidrag till faktabanken, är ofta inga hejare på att uttrycka sig i skrift, jfr ovan, varvid resultatet blir rätt blandat. Artikelförfattarna i *Trains Magazine* tycks dock i regel vara pålästa; åtskilliga uppslagsändrar m m här i faktabanken kommer just därifrån. Materialet i *Model Railroader* däremot tycks variera mera i kvalitet. Övriga USA-tågtidningar har jag tyvärr ingen uppfattning om.

Vad jag vill komma till, är alltså att det både FANNS och FINNS ett antal varianter av diverse begrepp och uttryck, mer eller mindre exakta och upplysande. Särskilt i fråga om vardags-tågprat är det fullkomligt slående hur vissa av de gamla storbolagens olika benämningar lokalt lever kvar. Se t ex caboose, nedan! (Lite nya data rörande det trassliga "way car" har nu äntligen tillkommit, tack vare en hjälpsam f d Pennsylvania RR-konduktör!)

En rolig förteckning över mer eller mindre elaka smeknamn på USA-banor finns på <http://www.spikesys.com/Trains/nickname.html> Se även M& St. L och Chicago & Northwestern, nedan!

Länkadress till en modern vagnsordlista av ”teknisk proffstyp” återfinns under Union Tank Car Co. nedan.

Även spårvägs- och lokaltrafiktermer o d tillkommer här nedan efterhand. Kommentera gärna dessa med avseende på deras exakthet; jag kan själv inte så mycket om eldrift och lokaltrafik... Frågorna kring utvecklingen av el- och förbränningsmotordriften på järnväg och spårväg i USA, lok- och trafiktekniska framsteg etc. är naturligtvis oerhört omfattande och kan här bara beröras i förbigående via några av de större aktörerna och innovatörerna. Se t ex ACE, ACF, ALCO, Baldwin, Brill, EMC/EMD, Ingersoll-Rand, Lima, Mason, McKeen, motor, Pullman, reefer, Sprague, standard passenger cars, traction, US&S, Vauclain, Wabco/Westinghouse, Whitcomb och Wilmington. Färska/kompleta data rörande alla de ”company mergers” som ägt rum på senare år, saknas tyvärr ofta här.

Lite kommentarer efter ”switch”, nedan, gör ett försök att åtminstone presentera problemet kring den djungel som de spårtekniska termerna utgör. Betänk att det t ex krävs minst ett 20-tal specialtermer bara för att beskriva de viktigaste delarna av en normal spårväxel på ett ungefär. Denna förteckning lämnar tyvärr ännu åtskilligt att önska på den här punkten... Tyvärr gäller detta också olika begrepp rörande den från europeisk praxis ofta starkt avvikande säkerhetstjänsten, se t ex rights of trains, second section, TPOB och track warrant. Ett paradexempel på järnvägs-specialbetydelsen av en ”idiomatisk konstruktion” är för övrigt ”run through a switch”; se switch!

Det här med järnvägsteknik är inte alltid så lätt. I en ordlista påstods t ex att en adzing machine skulle vinkla träsliprarna innan UNDERLÄGGSPLATTOR installeras – ska naturligtvis gälla räsläggning på träslipers UTAN u-plattor (i den mån sådant görs ö h t i dag). Exemplet åskådliggör f ö väl problemen med specialnomenklatur – det behövs inte mycket för att något ska bli helt snett...! (NÄR användes u-plattor utan ingjuten inåtvinkling senast? För hundra år sedan?) Jfr adze nedan. Här finns dock en mestadels vederhäftig speciallista över bantekniska ord: <http://www.trainweb.org/utahrails/raillingo.html>

Synpunkter, kompletteringar och rättelser till nedanstående tas alltid tacksamt emot, gärna via Postvagnen (www.sjk.se)!

Notiser/detaljer markerade med /?/?/ är mer eller mindre osäkra och ”under utredning”...!

Uppdaterat 6 januari 2014. /KM

A

AAR – Association of American Railroads, inrättad 1934 genom sammanslagning av ett flertal mindre intresseföreningar, jfr ARA. AAR utarbetade normer och bestämmelser, som sedan godkändes av den federala tillsynsmyndigheten ICC, Interstate Commerce Commission (numera "Surface Transportation Board"). Jfr Class 1 railroad, DOT, FRA, MCB och STB. – Alla bansignaturer enligt AAR-listan är numera bara fyrställda; tidigare förekom både sex och sju bokstäver m m; jfr reporting marks och "X". – Nuvarande linjelängd i USA är sammanlagt ca 225 000 km; siffran var som störst omkring 1916, då drygt 400 000 km trafikerades. (Jfr gauge.) – Färska data av olika slag kan sökas via länkarna på AAR:s nuvarande hemsida: <http://www.aar.com> – (Hist.) En av föregångsmännen bakom bildandet av AAR var Carl Gray (1867-1939), vd i Union Pacific åren 1920-37. Då USA 1917 gått med i 1. världskriget blev G. trafikdirektör i United States Railway Administration (se d o) och arbetade, då liksom senare, för att järnvägarna skulle samarbeta mera och lägga mindre krut på att slå ut varandra. G. ingick även i en Presidential Committee, som Roosevelt tillsatt 1938, för att söka få rätsida på div. järnvägsproblem, "the Committee of Six", med tre järnvägsdirektörer och tre fackliga företrädare för järnvägspersonalen. Jfr Brotherhoods, featherbedding, Field manual, Harriman och Office manual.

AB brake – den moderna typen av tryckluftsbroms för godståg, med ett antal olika grader av snabblossning och/eller extra fördröjd lossning. Jfr dynamic brake, K brake, retainer, triple valve och Westinghouse.

ABB Traction – inte så sällan behandlas i amerikanska texter det svenska X2-tågsätt som lånades ut för omfattande provkörningar i USA på 1990-talet. Med tåget medföljde viss svensk personal, som samstämmt bekräftade att tåget gjorde stor succé vart det än kom under sina långa resor (tåget drogs av diesellok på icke elektrifierade bandelar = flertalet!) Tack vare en form av fjärrstyrning kunde tåget dock köras från X2-tågets hytter. Trots de tidigare framgångarna med svenska ellok (jfr AEM-7) skötte ABB sannolikt förhandlingarna illa (i samband med en annan elutrustningsorder); någon USA-order kom aldrig. Enda tänkbara storkund var dock *då* det federala Amtrak; lobbyisterna i Washington gjorde naturligtvis vad de kunde för att inte någon order skulle hamna utomlands... – **I samband med sin exportsatsning under 1980-talet köpte ABB 1986 verkstaden i Elmira Heights, NY, vilken tidigare använts för reparationer av New Yorks tunnelbanevagnar. Bl a byggde man där Light Rail Vehicles till Baltimore och renoverade/byggde om NJ Transit EMU's och MetroNorth FL9-lok. Vid en X2-order hade sannolikt tågsätten monterats här – åtskilliga komponenter var tänkta att exporteras från Sverige...**

”ABC line” – se Alphabet railroad.

ABRAHAM LINCOLN – ett inte helt okänt namn, som t ex Baltimore & Ohio använde på en av sina ”limiteds”. Jfr Baltimore & Ohio.

ABS –Absolute Block System, linjeblockering. Kallas numera oftast Automatic Block System, se d o. Innan moderna signalsystem blivit vanliga talades det rätt ofta om ”signal territory”, se d o, resp. ”non-signal territory”.

Accessible Bedroom – se viewliner.

”AC” /Å/ – En kuriositet på Southern Pacific RR: Nyare Cab-forward engines (se d o) fick bolagets litterabeteckning AC+variantnummer för att ange den egna specialbenämningen ”Articulated Consolidation” (!!!) Jfr Consolidation och engine classifications.

ACE –American Coal Enterprises; företag som försökte ta fram ett nytt ånglokskoncept på 1980-talet, ”ACE 3000”. Patent beviljat 1984, se <http://www.google.com/patents?vid=USPAT4425763&id=FAU3AAAAEBAJ&dq=Overfire+jet+on+Locomotives> Grundtanken var att, mot bakgrund av de stigande oljepriserna, nyttiggöra kolet även på den moderna järnvägen. Ett mekaniskt sett relativt konventionellt kolvånglok med ca 27 tons drivaxeltryck konstruerades (för sth 70 mph) men med helt ny panndel, datorstyrd och med nya principer för rök- och slaggfri förbränning, overfire jets (se d o) m m, delvis baserade på L D Portas ”gas-fyr-idéer”, samt kondensortender och andra (svårskötta/opålitliga?) detaljer. Uteffekt ca 3 000 hkr. Då det blev dags att bygga provlok backade dock finansierarna ur. Denna teknologi hade kanske kunnat fungera ganska bra så småningom, men grundproblemet med låg termisk verkningsgrad hade delvis kvarstått. Bränsleprisfrågan gör dock att grundidén fortfarande har viss aktualitet på icke elektrifierade järnvägar – om denna mobila teknik hade gått att kombinera med dagens krav på rökgasrening är förstås svårt att veta! Man ska emellertid inte inbilla sig att problemet med att hantera och utnyttja starkt varierande kolkvaliteter i rationell mobil drift UTAN en massa personal är speciellt löslöst. Väl fungerande ångdrift av äldre modell drar två-tre gånger så mycket personal som el- eller dieseldrift gör (förutom problemen med storskalig vattengivning i varierande klimat, att kolupplag kan frysa, extra ask- och sothantering och -deponering tillkommer etc...) ACE-loket var dock tänkt att kolas m h a ett slags moduler/containrar; praktiska småproblem var INTE bortglömda!) I teorin kan vidare mycket av den rena övervakningen av högtryckskärl datoriseras – men bara i teorin. – Allt betr. priser är relativt; jfr Rosebud coal, nedan!

Acela Express – benämningen på snabbtågen längs Northeast Corridor; se Amtrak. **Amtrak har nu (2013) ändrat sig och kommer inte att beställa fler**

mellanvagnar till Acela Express. Istället kommer man att se sig om efter ersättare till Acela Express och modernisera med nya vagnar till de lokdragna tågen. Det återstår alltför många problem med Acela Express, bl a med drivenheterna. Amtrak har inlett samarbete med California High Speed Rail Authority (se d o) för detta ändamål och de ska tillsammans specificera ett nytt high speed train som för Amtraks del ska ersätta Acela Express. 62 tågsätt ska beställas och 32 av dem går till Amtrak för trafik på NEC.

ACF – American Car & Foundry. Skapad 1899 genom sammanslagning av urspr. 13 st mindre vagnverkstäder. Koncernen tycks i dag räkna sitt ursprung tillbaka till 1873, då Charles Car Mfg. Co. bildades, se d o. En annan större och mycket progressiv partnerverkstad var Michigan & Peninsular, se d o. ACF var trol. 1900-talets största tillverkare av personoch godsvagnar. Köpte upp både buss- och motortillverkare (Hall-Scott m fl). Namn numera: ACF Industries. Jfr Jackson & Sharp. ”AC&F’s Detroit plant was one of the first to adopt a `progressive´ system of construction. In 1902 it began moving a car from work station to work station on its own trucks, with each work station performing the same operations on each car as it arrived, then sending it on to the next work station. The advantages of the system prompted AC&F to adopt this system for its flagship Berwick, Pa., shop as well.”

”AC/DC territory” – resp. benämningar förekom på elektrifierade bannät med olika strömsystem (växelström resp. likström), både på interurbans och common-carrier railroads (likströmsdriften var förhärskande på de förra, se t ex PE, nedan). Växelström infördes dock på en del linjer österut, först bland dem New Haven, se d o, med början ca 1908. Jfr electric traction.

ACI – Automatic Car Identification, Ett system för automatisk identifiering och spårning av vagnar (och lok), även kallat Kartrak, som byggde på paneler, ”ACI labels”, med reflekterande band i olika färger på fordonens sidor, infört 1971. Alla vagnar och lok i interchange-trafik skulle vara märkta. Panelen skulle placeras inom ett definierat område på fordonssidan och lästes av med optiska scanners anslutna till ett datasystem. Detta fungerade utmärkt så länge panelerna var nya och vädret inte alltför dåligt (tät dimma e d) men med tanke på hur ofta godsvagnar tvättas (= aldrig) fungerade systemet efter en tid allt sämre och övergavs till slut. Det system som nu används bygger i stället på att varje fordon har en radiotransponder, som svarar på en svag radiosignal som riktas mot fordonet.

”AC traction” – vardagsbenämningen på (växelströms) asynkrondrift i moderna dieselelektriska lok i dag.

”ADA accessibility” – handikappanpassning. Modernt uttryck.

Adams Express Co. – jfr REA.

Adams & Westlake headlight /Å/ – tidig typ av fyrkantig topplykta med fotogenbrännare och mycket stor reflektor. Företaget i Elkhart, Indiana har sedan 1850-talet tillverkat alla typer av belysningsarmaturer för järnvägsbruk, handlykto, sanitetsdetaljer till personvagnar m m, se <http://www.adlake.com/products.htm> Jfr lantern och Pyle. Se vidare headlight.

Adirondack truck – ovanlig lokboggityp, anv. bl a på en del GE-dieslar; bild: http://www.morscher.com/rr/1977/19770617_02.jpg

”Adlake” – se A & W ovan.

Adze – att lafta en sliper, dvs. vinkla anliggningsytan under rälsfoten så att rälerna lutar ngt inåt. Jfr tie plate.

AEM-7 – beteckningen på de elektrolok av svensk Rc4-typ som Amtrak ännu kör delar av trafiken i Northeast Corridor med, dvs. Boston–New York–Washington DC. Licenstillv. av EMD, liksom de snarlika ALP-44, som New Jersey Transit använde; nu avställda (de senare tillv. av ABB Traction i Västerås; beställningen föregicks av provtrafik med SJ Rc4 1166). Ett hundratal lok byggda; både likströms- och trefastraktion fanns/finns. Jfr Mighty Mouse. – Nya ellok till Amtrak från Siemens kommer att ersätta dessa...

Aerial railway – gammal (ovanlig?) benämning på linbana. Även aerial tramway (!) Jfr Denver tramway och tramway.

Aerial tramway – se ovan. Jfr cableway.

”Aerotrain” – två lättviktståg byggda av General Motors 1956 med futuristiskt utseende, inspirerade av den tidens rymdäventyr på film; i tjänst bl a på PRR, Rock Island och UP; pensionerade redan 1966 och donerade till museerna i St. Louis resp. Green Bay, Wis. Bild här: <http://www.northeast.railfan.net/images/emdLWT12.jpg> och <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=1751>

AGEIR – det konsortium bestående av ALCO, General Electric och Ingersoll-Rand som åren 1925-30 byggde ett antal ”oil-electric locomotives”, landets första lyckade, större motorlok, huvudsakl. för växling, med ca 400-600 hkr effekt och förgasarmotorer för olika petroleumdestillat. Ett av dessa, nu på museum, var t o m i tjänst (med all originalutrustning kvar) fram till ca 1980. Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/diesel194.html> Jfr Box cab type, Brill och Dilworth. – Allra första, lyckade större provloket byggdes av I-R ensamma omkr. 1923.

Agent – ett antal olika användningar har förekommit, vanligast som ”station a.”. I expeditions-, signal-, klarerings- och ställverkssammanhang förekom agent/ticket agent/clerk/ticket clerk/block operator handling switches/leverman m fl; gränsen dem emellan var ofta ej skarp; leverman dock naturligtvis = ställverksvakt. Även telegrapher/telephoner etc. Olika bolag hade naturligtvis sina egna idéer om vad som var vad, och på småstationerna fick en ensam ”operator” sköta allt... Särskilt i amerikansk engelska är just ordet operator universalbenämningen på alla möjliga yrkesmän/tjänstemän/utförare av olika saker; t ex kallas körkortsinnehavaren för op. i kortets text.

Air brake – jfr Christensen, New York, ”straight air”, triple valve och Westinghouse.

Air conditioning – gradvis infört i psv fr o m cirka 1932; Chesapeake & Ohio var bland de första. Påståendet att bl a Burlington Zephyr, se d o, skulle varit allra först med a.c. är inte korrekt.

Air horn – tyfon, installerades även på en del ånglok med början under 1930-talet. Både a.h. och vissla förekom på t ex NYC Niagaras och Espee Daylights! Jfr Baltimore & Ohio, chime whistle, Leslie, Nathan och Wabco.

Air pump /Å/ – den ursprungliga benämningen på ångloken tryckluftpumpar, ca 1870-1970. I senare tiders järnvägsspråk ofta ersatt med ”compressor”, även i fallet ångloksversionen! Jfr compressor. Betr. tryckluftbroms, se Westinghouse!

Airslide car – äldre benämning på covered hopper car eller annan bulkvagn som kunde lossas med tryckluft (urspr. = ett speciellt patent).

”Air-throttled” – diesellok med pneumatisk pådragsutrustning men elektrisk multipelutrustning (äldre system). Olika ”moderniserade mellanvarianter” fanns också; man ser t ex på äldre foton många olika slangarrangemang mellan loken. Det ibl. framkastade påståendet att ”alla dieslar var multipelkörbara redan från början” är alltså en sanning med stor modifikation. Jfr ”electric-throttled” och MU.

Ajax – ett av de vanligare fabrikaten av bromsutrustning till vagnar, bild här: <http://www.steamfreightcars.com/prototype/glossary/ajaxmain.html>

ALCO – American Locomotive Co.; bildat genom sammanslagning av flera mindre ångloksverkstäder 1901 i avsikt att bjuda dominanten Baldwin bättre konkurrens. De största partnernverkstäderna var då Brooks och Schenectady, lite senare också Rogers, se dessa ord. Sammanlagt nio verkstäder ingick i koncernen. A. blev senare också stortillverkare av diesellok. Till A:s mest kända produkter hör ”Big Boy”-ångloken till Union Pacific RR, jfr Schenectady. Totalt

levererades ca 75 000 lok, **därav ca 10 000 diesellok**; detta inkluderar då (delar av) de mindre fabrikernas tidigare produktion, inklusive ångsnöslungor, jfr "rotary", och trol. även ett antal reservpannor. (Forskarna är inte överens om en del av småverkstädernas tillverkaruppgifter; vissa exportorder m m saknas...) – Första Malletloket för hemmamarknaden levererades av A. 1904 till Baltimore & Ohio. Sista ångloksleverans ca 1950, jfr Montreal. Strax innan gjordes en storleverans av 1D1-tenderlok till Frankrike, SNCF typ 141 R, jfr French Mikes. – A:s tidiga linjediesellok av A-unit-typ hade ett karakteristiskt, "knubbigt" utseende som avvek markant från EMC/EMD-lokens; se "PA". En försökstyp, byggd strax innan kriget i några exemplar, hade dock annat utseende, se "DL-109". Under krigsåren tillverkade A. både ång- och diesellok, vilket hjälpte företaget att behålla marknadsandelar efter 1945; road-switchertyperna RS-1 och RS-2 blev mycket populära, bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/cnw53.jpg> – flera rullar fortfarande! Jfr Baldwin, "Century", Eddystone och "RS". Dock upphörde A:s lokproduktion i Schenectady 1969 men fortsatte i Montreal, se detta ord. – A. bidrog även till de militära rustningarna 1942-45 med div. materiel, lok, tanks etc., jfr Baldwin, USATCoch War production Board. – Flertalet ALCO-ånglok åren 1905-48 hade samma rektangulära tillverkarskyltar med svagt rundade kortsidor; i texten angavs vilken av partnerverkstäderna som levererat loket. Från ca 1931 gjordes dock slutmontering enbart i Schenectady, se d o. Jfr även Pacific type och power reverse.

Alemite gun /Å/ – tryckluftdriven fettspruta för utsmörjning av rörelsen på nyare ånglok, byggda fr ca 1930 o framåt; kopplades med en slang till lokets huvudbehållare; äv. verb: "to alemite"!

All door box car – box car med (sektionsvis) helt fällbara/svängbara/skjutbara sidoväggar. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/uslx50303.jpg>

Allegheny /Å/ – typnamn på C & O:s berömda stora simple articulated engines med hjulställning 2-6-6-6 och hårresande axeltryck; byggda av Lima under 40-talet. Lokfantasterna strider ständigt om huruvida dessa eller Big Boys på U P var starkast. Jfr "Chessie". Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/co1608s.jpg>

Allen, Horatio – järnvägsingenjör m m (1802-89), bl a känd som "USAs förste lokförare". A. deltog i tillverkningen av Delaware & Hudsons första lok, STOURBRIDGE LION, i England ca 1830 /?/ Blev sedermera förste chefen för Erie RR, se d o.

Allen, John – skicklig mj-byggare och -fotograf, se Gorre & Daphetid.

Allen Paper Car Wheel Co. – tillverkare under perioden ca 1870-90 av

personvagnshjul med centra av hårdpressad pappersblandning; anv. bl a av Pullman på många vagnar; isolerade delvis mot bullret från rälsen; dessa hjul höll dock inte i längden då nya, tyngre stålvagnar sattes i trafik... Jfr <http://www.uh.edu/engines/epi758.htm> (De mera hållbara Mansellhjulen, med centra av trä, som användes relativt mycket i Europa före ca 1860, tycks inte ha varit någon succé i USA.)

Allied Full Cushion Truck – speciell boggityp för vissa godsvagnar, påminnande om psv-boggier; tydligen felkonstruerad: "... Allied Full Cushion trucks were installed on some of the express cars. These were later swapped out for other express trucks as Allies were outlawed." **Ny bild:**
<http://www.northeast.railfan.net/images/wm940944.jpg>

Alligator” – smeknamn på en Alco roadswitcher-loktyp med extra lång nos i hyttändan (Alco DL600B).

”Alligator crosshead /Å/ – vanlig typ av brett/högt cylindertvärstycke mellan dubbla gejder. Jfr Laird.

Allison – ”W C Allison´s Junction Car Works”, en av flera vagn tillverkare i Philadelphia ca 1865-90, se även Orenstein & Koppel. A. annonserade även att man tog order på lok; något sådant tycks dock ej ha levererats; Baldwins övermakt var troligen total.

”All-weather windows” – speciella tillbyggnader på sidofönstren till äldre diesellok.

ALP-44 – se AEM-7.

”The Alphabet railroad” – "The Akron, Bedford, and Cleveland Railroad (AB&C or "Alphabet Railroad") has been almost forgotten despite its historical significance. It was among the first electric commuter railroads in the nation, arriving even before the New York City subway system. At the time of its completion (1895), it was the longest railroad of its type in the world (!?). The railroad's northern terminus was the Union Terminal (later the Terminal Tower) in downtown Cleveland. Around 1900, the AB&C merged with a few other Akron-area electric railroads to form the Northeast Ohio Traction and Lighting Company (NOT&LCo), which later got out of the railroad business completely and became Ohio Edison, now a part of First Energy. NOT&L operated the line to dwindling returns well into the automobile era. Passenger service was discontinued in 1932." – Ohio industrialiserades tidigt; åtminstone två andra banor var dock före med eldrift, dels en linje mellan Minneapolis och St. Paul, dels en mellan Portland och Oregon City! – Jfr Railway & Light Co.!

Altoona – huvudverkstad på f d Pennsylvania RR, drygt 100 km v. om

Harrisburg, Pa. "The name Altoona may be the Americanized version of the Cherokee word 'Allatoona,' meaning high land of great worth". Storbanan PRR hade mycket gott rykte i fackkretsar, maskintekniskt sett, även tack vare ett gott "safety record", och "Altoona practices" ansågs allmänt efterföljansvärda, t ex deras tidiga standardisering av en mängd lok- och vagnsdetaljer, som i några fall t o m blev allmänt använda över hela USA. Redan omkring 1855 hade verkstaden ca 1 000 mans personal; "systematiskt kvalitetsarbete" började införas redan på 1860-talet. En stor del av PRRs lok- och godsvagnspark byggdes här, sammanlagt nästan 6 900 ång- och ellok åren 1862-1946 och säkert 50 000 godsvagnar. Även PRRs första stålpersonvagnar tillverkades här 1906. Arbetsstyrkan vid A. var under åren 1925-45 mellan 12 000 och 16 000 personer! /Å/ Även en stor Locomotive Test Plant sattes upp här 1905, urspr. byggd för en större utställning året innan. Här kunde stillastående ånglok köras för fullt, stående på (bromsbara) rullar! Jfr L.T.P.! Märkligt nog började man dock inte med överhettning i PRRs lokpannor förrän 1911; detta bl a som en följd av att stålpersonvagnar börjat införas 1907 och tågvikterna därmed ökat avsevärt (kolvslider och Walschaert-slidstyrningar hade dock kommit tidigare på nya lok, fr o m cirka 1906). Oljeeldning hade provats med framgång redan på 1880-talet men det låga priset på lokalt kol gjorde det lämpligare att bibehålla koleldning. – Namnen Altoona och Juniata tycks vara i bruk omväxlande; "Juniata" användes en tid om ett 1891, i Altoonas förstad/stadsdel J., nybyggt annex till den redan då gigantiska verkstaden men namnet avskaffades åter officiellt 1928, märkligt nog (trots att mer och mer verksamhet flyttades över till de nyare anläggningarna). Många författare kallar dock alltid nyare PRR-lok från Altoona för "Juniata-built", vilket alltså är fullt korrekt om man avser orten där loket tillverkats (på lokens tillverkarskyltar stod faktiskt också "Juniata"). Ett mindre antal ånglok byggdes även åt andra järnvägar, t ex dotterbolagsbanan Long Island RR. – Även 124 exemplar av det berömda elloket class GG1 byggdes här åren 1935-43, med elutrustning från Westinghouse, jfr "GG1". Sista nybyggda lok blev ett jättestort ånglok class T-1 år 1946, se Duplex locomotive. – PRR var troligen sista storbanan som använde Atlanticlok i persontrafik en bra bit in på 1950-talet. ångloksunderhåll i A. fortsatte t o m 1956, då även the Test Plant avskaffades. – Altoona/Juniata överlevde "Penn Central-katastrofen" och blev Conrails, numera Norfolk Southernns huvudverkstad. Jfr "company-built", Conrail, Duplex locomotive, "E6s", "K4s", Pennsy, "S-1", super-power och "T-1". – Altoona- och Juniata-byggda ånglok hade alltid på sotskåpen ganska små, eleganta tillverkarskyltar med "engine class" i mitten (t ex "K4s") och plats, år, månad och tillverkn.nummer runt skyltens kant; fr o m 1870-talet runda, efter ca 1900 ovala. Denna skylttyp applicerades nästan undantagslöst även på PRR-lok byggda av Baldwin eller Alco. Bild:

http://www.angelfire.com/film/prrpics/i1sa_bldrs_plate.jpg och

<http://news.webshots.com/photo/2569646020051634853KicvJm> (Betr.

Keystone-formade road number plates framtill på lok, se Keystone.) – "East Altoona" var dessutom på sin tid, ca 1925-45, världens troligen största rundstall med 50 spår och drygt 300 ångloksturer per dygn; lokstationen hade 1 200

anställda bara i stationär tjänst (vst-personalsiffran ovan kanske även inkluderade lokstationen). Bilden på http://www.morscher.com/rr/1996/19960622_13.jpg (som visar en bråkdel av den urspr. anläggningen) ger åtminstone en aning om formatet. Koltornet hade 1 250 tons kapacitet, vilket inte riktigt motsvarade dygnsförbrukningen; det behövde påfyllning med 35 "hoppers" per dag! – Kuriosa: Samuel Vauclain, världsberömd ångloksman och chef för Baldwin i många år, gjorde sina första lärlingsår på 1880-talet på Altoona (jfr Rogers och Vauclain Compounds).

Aluminum freight cars – (obs. stavningen!) Vissa försök med nybyggda box cars m m med stålunderrede men korgar helt i aluminium, delvis omålade, gjordes ca 1945-47, bl a på Rock Island och Milwaukee Road, ofta för ilgods och/eller post i säckar. P g a korrosionsproblem mellan korgar o underreden fick dessa vagnar inga efterföljare. Jfr dock Trinity, nedan.

- Ambroid – äldre tillverkare av byggsatser till H0-vagnar.

A M C C W – Association of Manufacturers of Chilled Car Wheels; kontrollorgan som inspekterade alla nygjutna godsvagnshjul.

American Car & Foundry – se ACF.

American Coal Enterprises – se ACE.

"American" engine /Å/ – se Standard engine. Jfr Mason.

"American Flyer" – smeknamn på personvagnar i delvis ny konstruktion byggda av Osgood Bradley/Pullman-Standard på 1930-talet till New Haven RR; ansågs mckt lyckade och kopierades snabbt i modell i skala S av A C Gilbert, tillverkaren av American Flyer-leksakstågen – varvid fullskalevagnarna genast fick smeknamn efter modellerna! Jfr nedan. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs18.html>

- American Flyer – känt leksakstågmärke; fanns i flera skalor. Kallades bl a även Gilbert. "American Flyer started as the Edmunds & Metzel Hardware Company around 1907, changed to American Flyer in 1908, making windup 0-gauge trains. In 1918, they made their first 0-gauge electric trains. In 1925, they began making "wide-gauge" electric trains. A C Gilbert bought the company in 1938 and introduced the idea of scale models at the 1 in 64 or "S" scale, running on 0-gauge track. After the war, they switched the S-scale models to 2-rail S-gauge track. They went bankrupt and were bought by Lionel in 1967." – Rökaggregat infördes på ångloken 1946, oftast med mandelolja e d som "medium". Jfr Lionel. – Kuriosa: En för sin tid helt makalös AF-anläggning (i skala S?) byggdes upp i Skomans stora skyltfönster (nuv. McDonalds) på Hamngatan i Stockholm julen -47 eller -48...

American Hoist & Derrick Co. – tillverkare av pålkranar, grävmaskiner m m; produkterna kallades ofta, ngt förvirrande, bara ”an American ditcher/pile driver” etc. Tillv. fortfarande lyftkranar.

American Multiple-valve Throttle /Å/ – nyare, sotskåpsplacerad regulator, använd bl a på Pennsylvania RR. Bestod av ett antal små runda ventilregulatorer, som öppnades successivt. Jfr Bradford throttle och front-end throttle.

American Railway Express – se REA.

American Refrigerator Transit Co. –ARTX, en av de större kylvagnsoperatörerna före 2. världskriget. Jfr reefer och ”X”. Bild: <http://www.steamfreightcars.com/gallery/reefer/art22787main.html> Logotypen visade klara släktdrag med Union Pacifics, se U P.

Amfleet/Amfleet II – benämningen på Budds nya generation/er av personvagnar till Amtrak. (Bolaget hade urspr. en ytterst brokig samling fordon, övertagna från privatbolagen 1971-72, se National Rail Passenger Service Act.) Jfr AMTRAK , Budd, Heritage fleet och steam heating.

Amoskeag – loktillverkare, se Manchester.

AMTRAK – det federalt stöttade persontrafikbolag som 1971-1972 ärvde resterna av det starkt förkrympta persontrafiknätet efter PC, UP, Santa Fe m fl. bolag, se National Rail Passenger Service Act. Jfr även Amfleet ovan. – A. av idag trafikerar ca 34 000 bankm, därav 1 200 km egna spår, huvudsakligen Northeast Corridor, dvs. linjen Boston – New York –Washington. Viss modernisering pågår, en hel del 1950-talsmateriel från bolagsbanorna rullar dock fortfarande; fler moderna mellanvagnar till Acela Express kommer. Subventionsgraden har nu minskat och ligger på ca 25 % av kostnaderna. Andelen personal per tåg är fortfarande mycket hög, med europeiska mått mätt, bl a på grund av bristfälliga plf-anordningar nästan överallt utom längs NEC, ovan. Elektronisk biljettkontroll införs nu m h a Iphone.

”Andrews Raid” – se ”The General”.

Andrews truck – se freight car trucks.

”Angus class” /Å/ – lokal benämning på Erie RR för deras tre (unika) påskjutningslok typ 0-8-8-0 Camelback /!/, byggda ca 1905. Loken försågs senare med främre och bakre löpaxlar.

”Angus shops” – Canadian Pacifics huvudverkstad i Montreal, som förr byggde

bl a många lyxiga business cars och diners (se d o), varav flera fortfarande rullar och används i specialtåg, främst turisttåget "the Royal Canadian", som på senare år tidvis även varit ångloksdraget.

"Anthracite Roads" – benämning innefattande ngt varierande banor under första halvan av 1900-talet; a.r. syftade alltså på det dominerande godsslaget, "hardcoal", på dessa banor. Vanligen ingick då t ex Central RR of New Jersey, Delaware, Lackawanna & Western, Lehigh Valley, Reading, Lehigh and New England samt Lehigh and Hudson River. Jfr Lackawanna. Stora "kolbanor" var även Virginian ovh Norfolk & Western. Andelen vattenkraft i USA har alltid varit låg; nästan all el produceras i kolkraftverk; först under 1970-80-talet har kärnkraft och viss naturgaskraft dykt upp.

Anti-climber – kraftiga vågräta beslag i ändarna på spårvagnar och T-banevagnar som ska hindra vagnarna från att klättra upp på varann i händelse av svår kollision.

Anti-creeper – rälsvandringshinder.

Apron /Å/ – bl a även = "fällbryggan", den ngt kupade gångjärnsplåten mellan lok och tender. Jfr chafing plate. A. är även = förklädet på en svarv!

ARA – American Railway Association, föregångaren till dagens AAR, se d o. Förutom hjälp med "legal counsel" m m åt medlemsbolagen fortsatte ARA det omfattande arbetet med att modernisera godsvagnsparken som delvis inletts i samband med USRA:s insatser i slutet av 1. världskriget. Jfr standard freight cars.

Arch /Å/ – kortform av brick arch, eldstadsvalv. "Arch tubes" mellan fyrboxens sidor hjälper till att bära upp eldstadsvalvet och förbättrar dessutom ångbildningen. Jfr siphon. (A. kan naturligtvis även syfta på järnvägens brokonstruktioner o d.)

Archbar truck – gammal godsvagnsboggi. Se diamond truck för beskrivning.

Arc headlight /Å/ – topplykta med båg ljus (kolstavar i stället för glödlampa; använt under 1900-talets första år). Jfr Columbian Exposition och Pyle.

Arch tubes /Å/ – se siphon.

Armour Car Lines – tidigt private car-bolag, urspr. med kylvagnar för enbart kött, som omkr. 1900 hade en alltför dominerande ställning på USAs västkust och blev orsaken till att Espee och UP startade sitt eget kylvagnsbolag Pacific Fruit Express, se d o.

Armour yellow – det ”officiella” namnet på den välkända klargula färg som Union Pacific använder på sina diesellok. Introducerad 1934 med de första ”streamliners”, se d o och även ”turret cab”. Dessa var målade i gult och varmt brunt, liksom senare några av de ånglok som fick ”streamlining”. UP-lokens (och de nu ”historiska” personvagnarnas) speciella grå färg nertill kallades tidigare ”diesel grey” eller ”corporate grey”, numera Harbor Mist Grey (!) – Vanligt smeknamn på bolaget: ”Big Yellow”! Jfr UP.

Armspear – gammal tillverkare av handlyktor etc. Jfr lantern.

”Armstrong lever rack” – hävstångsställverk; ngt enstaka finns fortfarande (2003) i bruk längs f d Baltimore & Ohio, som anses ha haft bland de allra mest ålderdomliga infrastrukturerna... Jfr Baltimore & Ohio och interlocking.

”Armstrong” locomotive /Å/ – handeldat ånglok. Syftade ibl., på senare år, även på de få gamla lok utan ”power reverse” som ännu fanns kvar.

”Armstrong” turntable – vändskiva som vänds med handkraft. Jfr turntable.

Articulated car – ledad personvagn/restaurangvagn med jacobsboggi i mitten. Jfr articulated stack car nedan.

Articulated locomotive /Å/ – användes i USA främst om Mallet-typen (jfr Mallet locomotive), trots att många andra loktyper med rörliga ramverk fanns, även icke ånglok, t ex Pennsylvanias ellok typ GG1. Jfr Duplex locomotive, geared engines och Triplex. Notera särskilt att på senare år flertalet articulated engines inte var komponentlok utan HÖGTRYCKSLOK med fyra lika stora cylindrar!! Jfr simple articulated locomotive. Se även ”AC”, ovan.

Articulated stack cars – parvis/flerwis permanentkopplade containervagnar med jacobsboggier eller vanliga boggier. Jfr double-stack car.

”Aspirated” – se ”Normally aspirated”.

”Astra-Dome” – se vista-dome.

Ashpan flusher /Å/ – vattenspolning i asklådan; oftast monterad som manuell ventil på eldarens injektor.

ATC – Automatic Train Control; första generationen av (elektrisk) tågstoppsutrustning på järnväg började faktiskt provas i USA redan omkr. 1. världskriget! Spårledningsberoende hytt signaler (allra först på Indianapolis–Cincinnati Traction Co. 1912), tågstoppsfunktion m m infördes sedan gradvis på

en del storbanor, t ex delar av Pennsylvania RR och New York Central RR. Flertalet banor införde dock aldrig dessa hjälpmedel, inte ens efter 2. världskriget, vilket bidrog till att tvåbemanningen på lok fanns kvar mckt länge, även långt efter dieselfieringen. (Ang. trafikeringsformer, jfr track warrant.) Jfr CTC och US&S. – (Hist.) Olika stoppanordningar som avluftade bromsledningen, med mekaniska givare anslutna till signalerna, i eller bredvid spåret, provades redan fr o m ca 1880. T ex Boston Elevated införde 1901 sådana på sin högbana.

- Athearn – gammal känd H0-tillverkare, som numera även arbetar med andra skalor. Firman urspr. grundad i Kalifornien av Irvin A. Athearn (före 2. världskr.); har arbetat i div. olika skalor under årens lopp. A. och Varney (se d o) var troligen de som främst banade vägen för skala H0 efter kriget genom massproducerade byggsatser av hyfsad kvalitet till låga priser. Jfr även Little Joe, nedan!

ATIP – se FRA.

Atlantic /Å/ – benämning på en av de tidiga, klassiska snälltågsloktyperna med axelanordning 2B1 (hjulställning 4-4-2). Första ex. av typen levererat till Atlantic Coast Line omkr. 1899. Se vidare Altoona, Camelback, "E6s", Espee, HIAWATHA och Lindbergh engine.

ATLAS – flera ggr använt namn på olika järnvägsverkstäder världen runt.

- Även använt av mj-tillverkare, f n = det företag som tillverkar spårmaterial för olika skalor.

Atomizer – se Booth Oil Burner.

A-train – se Take the A-train.

ATSF – förkortning för Atchison, Topeka & Santa Fe RR. Känd reklamslogan: "Santa Fe – all the way!" plus en liten tecknad indianpojke med fjäder i håret, "Chico", som var med i alla annonser och även klättrade omkring ovanpå tågen i 1950-talets TV-reklamfilmer...! Banan hade förr bl a en jättestor park av kylvagnar. Jfr BNSF, reefer och SUPER CHIEF. – Den klassiska Santa Fe-loggan syns bra här: <http://txdepot.railfan.net/Tatum.html> Obs. att den använts både med och utan kvadrat ytterst, på stationer, godsvagnar, lok m m, både med positiv och negativ text, i alla upptänkliga färger. Jfr också warbonnet. – Bolaget numera ihopslaget med Burlington Northern, se BNSF.

Attender /Å/ – mycket gammal benämning på loktender; trol. ur bruk redan ca 1860.

A-unit – ursprungligen ”diesellok med hytt i ena änden och full takhöjd på hela lokkorgen”. Mest kända är kanske EMC/EMD:s E- och F-serier; de första kom 1937. Numera innefattar begreppet A-unit alla lok med förarplats. Jfr ”Babyface” och ”Bulldog nose”. Se även cab unit och ”PA”. Jfr B-unit.

Automatic air brake – det gamla fackuttrycket för tågbröms system New York, Westinghouse och liknande, vilka arbetar med visst, fastställt ledningstryck och sedan skapar bromsverkan genom att sänka detta. Se vidare resp. ord; jfr straight air brake!

Automatic Block System – (automatisk) linjeblockering m h a spårledningar. 1924 rapporterade ICC, se d o, att banorna hade 44 000 miles ABS och 64 000 miles Manual Block System, dvs. tåganmälan med bevakade stationer. 1946 hade andelen ABS ökat till 102 000 miles. Jfr track warrant. Jfr Absolute Block System.

Automatic coupler – jfr Buckeye, MCBoch Janney.

Auto-Max – ny typ av höga, ledade biltransportvagnar. Bild:
http://www.railfan.net/railpix/railfan/safariphoto.cgi?southtowns08-23-02/img_3470.jpg

Automobile car – box car med extra stora eller dubbla (lika stora) sidodörrar för trpt av personbilar. Har också använts som ilgodsvagn. Även kallad auto box car. Urspr. ofta av 50 fots längd; införd ca 1925; jfr standard freight cars. Nyare tvåvånings öppna biltransportvagnar kallas däremot mestadels ”rack cars”. ”Auto trailer” var en äldre benämning på tidiga flat cars med viss extrautrustning för biltrpt under 1930-talet. Jfr auxiliary doors och hi-cube car.

Auto-Train – kortlivat persontrafikbolag med trackage rights längs östkusten ner till Florida, åren 1971-81. Trafiken dock fortsatt i Amtraks regi. (”A-T” i GB däremot = tidig beteckning på (ång)motorvagnståg!).

Auxiliary doors – en smalare extra sidodörr installerades t v om den normala på en del tidiga boxcars helt i stål. Jfr ovan.

Auxiliary lights – nedre strålkastare på lok, tillkomna på 1970-talet (tidigare hade många lok ett enda ”headlight”). Se vidare ditch lights och mars light.

”Auxiliary locomotive /Å/ – ibl. använd, tidig benämning på boostermaskineri, se booster.

Axle load – jfr ”two eighty-six” och train weight.

Axle notation – se wheel arrangement.

Azobe – stenhårt afrikanskt träslag, använt i viss utsträckning till sliprar.

B

B & O – se Baltimore & Ohio.

”B & O # 50” – banans nu smått legendariska, tvåmotoriga pionjärdiesellok för persontåg från år 1935 med 1 800 hp; bild:

http://digital.denverlibrary.org/cdm4/item_viewer.php?CISOROOT=/p15330coll22&CISOPTR=48303

B & S – se Barney & Smith. Även förkortning för Baltimore & Susquehanna RR, Baltimores andra pionjärbanan, öppnad 1832.

”Babyface” – smeknamn på Baldwins första generation av stora linjedieslar under åren 1945-50; en speciell, mångaxlig design med hyttaken något neddragna nedanför ”huvudtaket” på lokkorgen; endast ett 40-tal byggda.

Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/images/sal4501.jpg> Jfr ”Sharknose” och ”Centipede”.

”Baby train-Master” – se ”Train-Master”.

”Baby U-boat” – se U-boat.

Back()head /Å/ – bakgaveln på pannan. Benämns boiler b. eller bara b. Termen syftar i praktiken oftast på klädselplåtarna som omger isoleringen och yttereldstaden; ofta syns ju inte mycket av själva bakgaveln!

Bad order car – vagn med upptäckta skador, som därför ej får tas i trafik, förses med anslag med texten B O C. Slangord: naturligtvis ”cripple”!

Baffle plate /Å/ – olika varianter av speciella plåtar för att rikta/bära av dels förbränningsluft, dels gnistor och stybb, i pannans eldstad resp. röskåp. Oftast, i första fallet, placerad innanför eldstadshålets övre del och nedåtriktad, i andra fallet med dito placering ovanför tubsatsen i röskåpet.

Baggage-dormitory car – resgodsvagn med liggutrymme för tågpersonal; tycks ha varit ganska vanliga. Talspråksform ”baggage-dorm”. Jfr dormer och head end cars.

Baggage float – /hist./ (handdragen) 4-hjulig plattformsvagn för resgods/expressgods. Jfr car float.

”Bailey yard” – vid North Platte, Nebraska; tillhör UPRR; gigantisk rangerbangård, dito lokstn m m; räknas fr o m ca 1995 som världens största stationsområde med avseende på spårlängden, drygt 300 miles (nästan 500 km), och med ca 1 000 växlar. Ca 15 000 vagnar rangeras här varje dygn. – North Platte blev tidigt en viktig ”division point” under UP byggnadsår 1866-69 och framåt; var 1942-46 trol.även USA:s största ”matuppehållsstation” för troop trains; jfr Troop sleepers.

Bail-off – Förbikoppling av direktbroms på lok (som normalt bromsas samtidigt med tågsättet). Funktionen är numera elstyrd men i praktiken densamma som den separata, äldre, manuella ”lossningsventilen” på europeiska lok med Knorr- eller New Yorkbroms. Jfr Westinghouse.

Baker heater – slutet varmvattensystem för personvagnar, patenterat av William C. Baker på 1860-talet, med kapslad specialkamin i varje vagn. Var ganska dyrbart och användes i första hand i lyxigare vagnar; många bolag fortsatte med två enkla ”stoves” i varje vagn... Jfr Searle heater och steam heating.

Baker valve gear /Å/ – speciell typ av slidstyrning på ånglok, huvudsakligen använd i USA; arbetade i princip på samma sätt som Walschaert, se d o, men med speciellt länkage i stället för kuliss. Viss användning även i USA-influerade länder, t ex Nya Zeeland. Patentet, uttaget ca 1910, var ursprungligen rubricerat ”Baker-Pilliod” men kallades senare enbart ”Baker”. Under årens lopp försågs drygt 10 000 lok med B.v.g. Jfr ”patented”, Pilliod, Southern, Stephenson, Walschaert och Young.

”Balanced compound locomotive /Å/ – 4-cylindrigt komppoundlok med lågtryckscyl. ytterst och högtryckscyl. i mitten, mellan ramarna. Typen ovanlig i USA.

”Balanced locomotive” /Å/ – se Shaw 1.

Baldwin disc wheels – se Boxpok.

Baldwin-Lima-Hamilton – se Lima.

”Baldwin Locomotives” – kvartalstidning utgiven i många år av BLW, länk här till div. lokhistoriker:
<http://pr.railfan.net/documents/MotivePowerDevelopment/p02.html> – Jfr ”Baldwin Records of Recent Construction”.

Baldwin Locomotive Works – fabriken öppnad 1830; största

ånglokstillverkaren i världen ca åren 1890-1930; alla typer av lok tillv. fram till ca 1950; urspr. inne i Philadelphia; jfr Eddystone. Ofta förkortad BLW. Grundaren Matthias W. Baldwin (1795-1866) var en av ganska många USA-mekaniker som hittade på ett antal mindre förbättringar av de tidigaste loken. Första loket, byggt 1831, "Old Ironsides", var dock en rätt trogen kopia av Stephensons Planet-lok. Fabriken kallades ibland också "Burnham" under åren 1873-90 efter en av de dåv. delägarna "Messrs. Burnham, Parry, Williams & Co", vilkas namn alla stod uppräknade på tillverkarskyltarna i många år; "Parry" togs därefter bort först. Perioden 1885-1930 kännetecknades av den legendariske Samuel Vauclains dynamiska chefsskap, se Vauclain Compounds, vidare en mycket stor andel lok på export (bl a Vauclain företog flera långa utlandsresor för att skaffa beställningar). Det 5 000:e loket levererades 1880, det 10 000:e 1889. Omkr. åren 1900-1925 var BLW:s verksamhet som allra störst; minst 1 000 lok byggdes i regel per år; 1902 hade man byggt 20 000 lok, 1907 30 000 st, därav 2 660 st enbart året 1906! Första malletloksleverans 1904 (jfr ALCO). Ett annat känt lok är "Baldwin tillv.nr 60 000" från år 1926, ett av USA:s första försökslok med vattenrörspanna och extra högt tryck. (Betr. andra försökslok, jfr Centipede, "D & H", Duplex, Triplex och Turbine loco.) BLW hade också patent på en speciell variant av "geared engine", i princip = Climax-typen, som dock aldrig blev populär. (Jfr Lima/Shay m fl.) Strax efter 2. världskr. gjordes (tillsammans med andra tillverkare) en storlev. av 1D1-tenderlok till Frankrike, SNCF typ 141 R, i princip en ngt ner-skalad USRA light Mikado (jfr USRA). Sista ångloksleverans blev ett antal bredspåriga lok till Indien 1955. Tillverkningsförteckningen hann upp i mer än 75 000 tillverkade lok, därav ca 59 000 ånglok. Bild: http://www.morscher.com/rr/2005/20050512_14.jpg Ett antal nummer, kanske 500-1 000 st, gällde även leveranser av div. partier med lokdelar, bl a reservpannor, till Europa under 1. och 2. världskriget. Även ett par hundra ångspårvagnar tillverkades (och ingick i loknummerserien), bl a med korgar från Brill (jfr railcar), vidare mängder av drivboggier till interurbanvagnar och -lok byggda av andra verkstäder. Första elektroloket byggdes 1895 i samarbete med Sprague i New York, se Sprague. Jfr Brill, motor och steam dummy. – USA:s inträde i 1. världskr. 1917 innebar ett kolossalt uppsving för BLW, som levererade även mängder av krigsmateriel, lok till Ryssland (se Russian Decapod), flera miljoner gevär, grovt järnvägsartilleri m m. – Under åren 1870-1935 hade nästan alla lok från BLW den karakteristiska runda tillverkarskylten med tillv.numret i ganska stora siffror i mitten, urspr. 30 à 35 cm i diameter, senare mindre. Jfr Brooks och Climax. De allra sista BLW-ångloken fick dock en femkantig skylt av "husmodell". – Efter beslut av War Production Board 1942 byggde BLW endast ånglok under kriget; ett par diesellok hann dock levereras 1942, bild: <http://trra-hts.railfan.net/engindex.html> /-fortsätt till TRRA 596/. BLW började också rita på egna nya lok från 1943 och levererade en hel del större diesellok på 1940-50-talet, t ex "Sharknose"-och "Babyface"-modellerna, se dessa ord, båda med ytterst karakteristiska utseenden. **Bilder:** <http://exotic.railfan.net/baldwinlocos.htm> Experterna strider om huruvida kvaliteten på dessa var sämre än motsvarande lok från

konkurrenterna; snarare var det kanske BLW:s brist på standardisering (= dyrare underhåll) som gjorde att man tappade marknadsandelar till både EMD och Alco, vilket blev företagets undergång. (T ex Sharknoses levererades dock till Pennsy och New York Central i ganska stort antal och var i bruk på PC och därefter på Delaware & Hudson m fl banor in på 1980-talet; loktypen hade från början t o m bättre värden för tim-dragkraft än vad övriga tillverkares maskiner i 1600 hkr-klassen hade.) **Efter samgående med Lima och Hamilton år 1951 försökte man vända denna nedåtgående spiral men utan framgång (jfr Lima, nedan)...** Ett av de sista levererade dieselloken blev denna switcher från 1954: http://www.morscher.com/rr/2005/20050512_10.jpg – Jfr även Alco, EMD, Lima, USATC och War Production Board. – Vintagelitteratur: History of the B L W 1831-1923, 210 s., utg 1923; även i faksimilutgåva 1971 från Old Line Publ. i Milwaukee. – **Några varianter av BLW-tillverkarskyltar brukar finnas till salu här: <http://www.rrcommissary.com/RRCommBP.html>**

”Baldwin Records of Recent Construction” – vältryckta häften i liggande oktavformat med delvis färgomslag och goda sv-vita rasterbilder, som gavs ut av BLW ca 2 ggr/år med början ca 1895 /?/ och beskrev höjdpunkterna inom det senaste årets lokproduktion.

Ballast car – se side-dump car.

Ball signal – se highball. Jfr banjo signal.

Balloon stack /Å/ – ballongformad skorsten på vedeldningslok, särskilt vanlig på mindre lok tillverkade av Porter under perioden 1900-1930. Även ”cabbage” stack eller Rushton stack. Bild: Diverse varianter byggdes under årens lopp, huvudsakligen baserade på den gamla French & Baird stack från 1840-talet, som bl a många Baldwinbyggda lok försågs med, en typ av turbinskorsten med skovlar. Fackbenämningen ”Rushton stack” var troligen vanligast under senare år. Obs. att nomenklaturen betr. lokskorstenar missbrukas ganska ofta... Jfr ”Bear-trap” cinder catcher, Congdon stack, diamond stack, stovepipe stack och sunflower stack.

Balloon track – vändslinga; fortfarande ganska vanliga; används för att vända t ex plogtåg och banarbetståg. Jfr wye.

Baltic /Å/ – ett udda loktypnamn, se HIAWATHA och Whyte.

Baltimore & Ohio RR – planeringen av denna första större järnväg från Atlantkusten västerut startade 1827; urspr. slutpunkten vid Ohio River uppnåddes först 1852. Viss ångdrift fr o m ca 1830, jfr ”Grasshoppers”, Winans och ”Dutch wagon type”. B&O anses av många vara själva urbilden av en konservativ USA-bana, dock även känd för första Mallet-loket i USA (1904,

smeknamn "Old Maude", se ALCO), det första helt luftkonditionerade persontåget ca 1931 och ett av landets första linjediesellok, se "B&O # 50", samt även för sina sobert mörkblå snälltåg, t ex "Royal Blue", och det tidiga godsexpresståget "Sentinel" och dess färgglada boxcars på 1930-talet, med devisen "Sentinel Fast Freight Service" (som troligen, i bästa fall, gick hälften så fort som dagens prioriterade "crack trains"). En annan devis, som målades på B&O boxcars en tid, var "linking 13 great states with the nation". /Å/ – Ett högtrycksförsökslok från 1934 hade namnet LADY BALTIMORE, ett annat lok LORD BALTIMORE; bild på Lady B. här:

<http://www.yesteryeardepot.com/BO-1.JPG> – obs. att loket, *B&O engine no. 1*, har "air horn" redan 1935! Flera andra speciella loktyper förekom under årens lopp, t ex the dockside switchers; se "Little Joe" och "President class". – Bolaget övertaget av Chesapeake & Ohio på 1970-talet, jfr "Chessie". Jfr också "armstrong lever...", "Mt. Clare" och "ribbed side". – The B&O Museum i Baltimore, Md. är världsberömt och har bl a ett stort antal mycket gamla originalfordon. Museet svårt skadat vintern 2002-03, då taket på det gamla heltäckta cirkelstallet från 1884 delvis rasade in och en mängd unika fordon skadades. Hemsida: <http://www.borail.org> – Många ånglok fick på senare år dekorativa frontskyltar med B&O-loggan, "the Capitol logo", se <http://www.r-r-fallenflags.org/bo/bo-s4447.jpg> (Jfr road number).

Bangor & Aroostook – mindre f d New England-bolag med ca 600 miles linjenät; fraktade huvudsakligen potatis och skogsprodukter från norra Maine till hamnarna i söder. Persontrafiken nedlagd på tidiga 50-talet. Hade ca 1950 ett 60-tal diesellok, sedan ommålade i flera olika, dekorativa color schemes. Bl a kända för sina åtta ovanliga lok typ EMD BL-2 (se d o), foto här: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_bar50.jpg Jfr även <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=689> , andra loket. Konkurs och nedläggning av flertalet linjer ca 2000-2002; utförsbacken började med att Penn Central klantat sig och förstört BARs marknad genom att missa transfer av en mängd lastade potatisvagnar, som stod och ruttnade...

Banjo signal – skiv(för)signal. Tillsammans med ball signals, se d o, trol. de äldsta fasta signalerna i USA.

"Bankruptcy black" – sorgsen/ironisk hänsyftning på den tråkiga helsvarta färgsättningen av Penn Centrals lokpark!

B A R – se Bangor & Aroostook, ovan.

Bar coupler – stångkoppel som användes i gamla link 'n pin-koppeltypen, bl a halvpermanent monterade framtill på lok med lång utstickande "pilot". Extralånga b.c. användes mellan log cars.

Barber truck – ganska vanlig typ av godsvagnsboggi.

”Barber single truck trolley car” – speciell 2-axlig vagn typ som tillverkats lokalt för spårvägen i Watertown, N Y.

Barco – tillverkare av bl a ångvärmeutrustning till vagnar och power reverse-utrustning och ångarmatur (”Barco low-water alarm”!) samt smörjanordningar till ånglok. Numera av modern utrustning, som t ex hastighetsmätare.

”Baretable” – ett tågsätt med tomma containervagnar.

Barney & Smith Co. – tidig tillverkare av rullande materiel, även spårvagnar och interurbanvagnar, i Dayton, Ohio; startad 1849, då staden ännu inte fått någon egen järnväg; produkterna skeppades ut via kanalbåtarna. Trettio år senare, då B&S blivit största vagnfabriken i landet, hade man dock både smalspår, normalspår och bredspår in på knutarna! Hade som mest 3 500 anställda, inkl. dotterbolaget/metallfabriken Dayton Mfg. Co, som försåg vagnverkstaden med armaturer, toalettinredningar, dörrlås och andra detaljer. B&S Co. nedlagt 1921-22 då man lyckats dåligt med att ställa om produktionen från trä- till stål vagnar; ett öde som drabbade ganska många vagnverkstäder vid denna tid. Jfr ACF, Jackson & Sharp och Laconia. Ett exempel på vackra produkter här:
<http://www.midcontinent.org/collectn/woodpas/gn3261.html>

BART – Bay Area Rapid Transit, ett ganska nybyggt system av bredspåriga (!) lokal- och tunnelbanor i San Francisco. Spv. 5´6”.

Bates Patent Pole – speciell typ av lätt fackverksstolpe för kontaktledningar; vanliga I-balkar perforerades i livet och drogs ut till ”fackverkstyp” i glödande tillstånd! Amerikanskt patent; stolparna har förekommit även i Sverige.
Företagets urspr. namn var Bates Expanded Steel Truss Co. Verksamheten kom i gång före 1. vkr. och stolpar exporterades bl a till Djursholmsbanan och NKIJ. Företaget öppnade senare också filialer (och tillverkning?) i Europa.

”Battleship gondola” – smeknamn på 6-axliga gondolas levererade 1914 till Norfolk & Western; kanske världens då kraftigaste standardgodsvagn.

Bay window – påbyggda/utstickande lodräta fönstersmygar på dels stationshus (mckt vanliga), dels cabooser; se caboose. Stationsbild:
<http://txdepot.railfan.net/Justin.html> /Hist./ – Större b.w. på stationernas spårsida tycks ofta ha varit = utrymme för godsvåg, ibland, i ”southern states”, i sb med såll för råbomull (?). Jfr depot.

Bead /Å/ – både subst. & verb; kragen på en panntub; att kraga en tub.
(Anv. även i GB.)

”Bear-trap” cinder catcher /Å/ – en ytterst speciell form av gnistsläckare som användes i många år på Colorado & Southern’s smalspårslök; stybben leddes ner mot banvallen i ett rör på ena sidan. Numera återuppståndna på bl a turistbanan Durango & Silverton i Colorado.

Bild: <http://photoswest.org/cgi-bin/imager?00006052>

Beavercar – jfr Fairmont.

”Beaver tail” observation car – se HIAWATHA.

- Beggs – Eugene B., första USA-tillverkaren av fungerande ångloksmodeller/leksakslok fr o m ca 1872; spårgående och med vickcylindrar. Jfr Ives och tinplate trains.

Bell – se nedan och locomotive bell.

Bell – liten amerikansk tillverkare av lätta småånglok ca 1908-20, oftast fotogeneldade och med kedjedrift och kompakt ”maskinenhet” påminnande om Stanleys ångbilar. Se <http://www.gearedsteam.com/>

Bell and spigot piping – (hist.) gjutjärnsrör med skarvar avsedda att tätas med flytande bly, för stationsbruk, vattenhästar m m (enligt MofWC21).

Bell crank – vinkelarm på vagnsunderredet, som ingår i rörelsen mellan handbromsratt och bromsbom.

”Bell-in-nose” – Några ALCO-dieslar typ PA levererades med warning bells öppet monterade i lokets nos men infällda på dess ena sida. Bells på diesellok kunde vara monterade på alla möjliga ställen... Jfr locomotive bell och nedan.

- ”Belle (of the Eighties)” – se Mantua.

Bell ringer – luftdriven cylinder för ång-, el- och diesellokens varningsklockor; ersatte gamla tiders lina från klockan in i hytten! De första kom på 1890-talet; fanns bl a på några av de lok som visades upp vid the Columbian Exposition i Chicago 1893, se d o. ångdrivna bell ringers av europeisk modell tycks inte ha förekommit i USA; nota bene att tryckluftbromsens tidiga införande gjorde det naturligt att driva även andra loktillbehör med luft! Jfr Pyle. Bild på tidig installation: <http://www.northeast.railfan.net/images/bo99s.jpg> Modernare typer hade/har i stället mekaniken inbyggd i själva klockan. – *Hist.: Lökklockor började komma i allmänt bruk redan 1835, då delstaten Massachusetts införde en lag om dem. Ända sedan 1850-talet har ”pingel-tvång” förelegat vid växling och infart/utfart med tåg till/från stn. Jfr clatter gong. – JOHN BULL, ett av de allra första loken i USA, lär ha haft ringklocka (och kofångare) redan från*

början, år 1831. Jfr pilot och whistle.

Bell standard /Å/ – äldre benämning på den urspr. ofta utsirade ramen som varningsklockan var upphängd i.

Belpaire firebox /Å/ – den typiskt kantiga fyrbox som Pennsylvania RR hade på nästan alla lok fram till 1940; fanns även i ett antal på Great Northern RR. Konstruktören Alfred Belpaire var belgare och levde 1820-93. B.f. var annars vanliga runt om i världen men inte i USA. Jfr wagon-top boiler.

Belt railroad – se terminal railroads. B. rr. kallades förr ibl. även ”connecting railroad”.

Bement – stor tillverkare av specialmaskiner för ångloksarbeten: cylinder-, ramverks- och koppelstångsborrar m m. Senare sammanslagen med Niles, se d o.

”Bend the iron” – slang (även modern) för ”lägga om växeln”; för förklaring, se konstruktionen av en stub switch!

”Berk” – se nedan.

Berkshire – benämningen på de första ”super power”-loken från Lima med hjulställning 2-8-4. De första testades på Boston & Albany RR i Berkshire Hills i Massachusetts år 1925. Smeknamn/kortnamn naturligtvis ”Berk”. Konstruktör var William Woodard, som insåg att moderna ånglok behövde avsevärt förbättrad ångbildning per ton lok = proportionsvis större rostytor än tidigare. Pannans större tyngd, och den breda eldstaden, krävde då en extra bakre löpaxel, därav den nya loktypen. Jfr Lima.

Berry Accelerator Valve Gear /Å/ – en av många föreslagna konstruktioner av slidstyrning med variabelt försprång. Jfr valve gear.

”Berwick” – the B. Forge & Fabricating Co. i B., Pennsylvania; övertagen av ACF-koncernen; byggde under 1970-talet stora serier av moderna boxcars; se t ex <http://www.branchlinetrains.com/blueprint/50boxcars/50berwick/2122rbox.jpg>
Urspr. = firman Jackson & Woodin, en av de större delägarna i ACF, se d o. Jfr Bloomsburg.

”Best Friend of Charleston” – första ångloket för reguljär persontrafik som var helt byggt i USA, hos West Point Foundry, N.Y., år 1829.

Bettendorf truck – patenterad 1903 av William B.; standardboggi med helgjutna

sidor för godsvagnar, vanlig under perioden 1920-60. Liksom Archbar-boggin, se d o, uppbyggd kring en svängbar mittre ”bolster”, infästad i vagnsramen, med fjädring och vertikal rörlighet mellan bolster och boggisidor, samt fasta lagerboxar i dessa; oftast med glidlager ända in på 1960-talet. Ett otal ”patenterade” varianter med små detaljskillnader byggdes av olika tillverkare. B-boggins bättre hållbarhet, jämfört med den nitade A-boggin, ansågs vara ett stort framsteg. Här en mycket tidig variant, ”T-section Bettendorf”:
<http://www.steamfreightcars.com/modeling/models/golden/utlx11044main.html> och här den vanliga, senare:
<http://www.steamfreightcars.com/gallery/boxauto/ssw33841main.html>
Jfr Archbar, freight car trucks, ”patented”, snubber och Vulcan truck.

”Betterment (passenger) cars” – en sorts övergångsform (vagnar byggda el.ombyggda ca åren 1935-45) mellan första generationen stålvagnar och moderna psv av streamline-typ och liknande. Många banor lade ut ”upgrading of passenger stock” på Pullmans verkstäder, bl a i Chicago. Vanligt var t ex att man försåg div. vagnar med en liten café-del, avsedda att gå tillsammans med en enda dining car (i tåg som ofta förut haft två diners men nu bara medförde en). Jfr även <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs6.html> och <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs9.html>

Bicentennial locomotives – vid unionens 200-årsjubileum 1976 målade ett antal av de större jv-bolagen upp ett eller flera diesel- och ellok i speciella paint schemes, se: <http://www.railroad.net/photos/bicentennial/index.php>

”Big Blows” – smeknamn på de bullriga gasturbinloken på Union Pacific RR; ett 60-tal, av tre olika huvudvarianter, byggda åren 1948-60. Från början kallade ”Geetels” (General Electric Turbine-Electric Locomotives)! Officiell stavning enl.flera källor dock GTEL. Några av dessa hade en speciell konstruktion av lokkorgen med gångpassage längs utsidan; kallades ”veranda turbines”! Bild <http://www.northeast.railfan.net/images/upX62.jpg> Konstruktionerna ansågs lyckade men loken blev för dyra i drift då även priset på tjockolja gick upp, flertalet var avställda ca 1970; ett par är bevarade. Försök gjordes även med propan i stället för olja. Kuriosa: Ett par varianter av koleldade gasturbinlok, ett från ALCO och ett från GE, provades också på UP innan ”big blows” kom. – Några av de bränsletendrar som byggdes för dessa lok anv. fortfarande, bl a som extra vattentendrar till UPs två aktiva ånglok! Löpverk och traktionsmotorer från en del av gasturbinloken återanvändes då jättedieselloken typ U50 kom till, bild: www.railarchive.net/rlsteam/index.html , fortsatt till ”non-steam rarities”. Jfr turbine locos.

”Big Boy” – en av världens mest kända ånglokstyper, använd på Union Pacific; även ett av världens tyngsta och starkaste ånglok, byggt i 25 exemplar, i drift ca 1943-60, hjulställning 4-8-8-4. Jfr Cheyenne och Schenectady. Även kallad ”UP 4000 class”. Bild: http://railpix.railfan.net/steamjpeg/up_4019.jpg Ett antal

maskiner bevarade i varierande skick – ingen körbar. **Ett nytt projekt i UP-bolagets egen regi (2012) syftar dock till att återställa en maskin till driftlok:**

<http://trn.trains.com/en/Railroad%20News/News%20Wire/2012/12/Union%20Pacific%20looking%20to%20restore%20Big%20Boy%20for%20excursion%20service.aspx> – De sjuaxliga tendrarna tog ca 30 ton kol och 100 kbm vatten, jfr centipede! Lokens två långa ramverksdelar göts i ett stycke **vardera** tillsammans med cylinderpartierna; jfr Commonwealth Steel. – Det världsberömda, universellt använda smeknamnet kommer sig av att en montör ritade ”BIG BOY” med krita på det omålade, nyuppsatta sotskåpet till lok nr 4000 hos Alco i Schenectady 1943; t o m foto på detta finns! **Typen kallades i början officiellt ”the 4000 class”, men Big Boy kom snart att överväga!**

Big end /Å/ – vevstaksstorände. Se vidare main rod.

”Biggest freight car order in history” – placerad av Pennsylvania RR hos ett antal tillverkare 1958-59; 23 500 vagnar! Se vidare <http://pr.railfan.net/documents/BigFreightOrder.html/page6.jpg> Jfr även Pennsy.

”Big Four” – **1)** I USA: a/ smeknamn på CCC&StL, the Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway; uppgick senare i New York Central RR. Jfr PC. b/ ”Big Four” används (huvudsakl. på västkusten) även om de fyra järnvägs magnater, Leland Stanford, Collis P. Huntington (se Huntington), Charles Crocker och Mark Hopkins, som kontrollerade större delen av Kaliforniens banor under 1800-talet. Huntington hade även intressen i flera järnvägar österut. – **2)** I GB: samlingsnamn på de fyra stora privatbolagen efter 1923 års sammanslagningar (”the grouping”): London, Midland & Scottish, LMS; London & North Eastern, LNER; Great Western, GWR; Southern, SR. (Ett fåtal lokala småbanor bestod som egna bolag efter 1923; ett ännu mindre antal efter förstatligandet av Big Four 1948. Ett par smalspårsbanor ingick även i förstatl.; den sista av dessa, f d Vale of Rheidol i Wales, fanns kvar som statsbana till 1989, därefter åter privatiserad.)

”Big hole!” – slang för ”Nödbroms!”; nödbromsläget på förarventilen låter ledningstrycket sjunka extra snabbt via en särskilt stor öppning... Även verb: ”to big-hole”. Som utrop/varningsrop även i stället ”dynamite!” (anv. fortfarande; förmodligen med ursprung i forna tiders knalldosor; se detonator...)

”Big hook” – slang för derrick eller wrecking crane, se d.o. Jfr tool car.

”Big John” – smeknamn på nya extrastora hopper cars på Southern Ry. på 1960-talet.

”Big Red” – smeknamn på gamla Pennsylvania RR, som hade merparten av sin

rullande materiel rödmålad, även några ånglok, se vidare Pennsy och Tuscan Red. Jfr Big Yellow!

”Big red cars” – se ”PE”.

“Big Yellow” – modernt smeknamn på Union Pacific! Jfr U P.

Bi-level car – tvåvånings (person)vagn. Bland de första var lokaltrafikvagnarna på Chicago & Northwestern ca 1955 (då ånglok i lokaltågen upphörde), som även hade push-pull-utrustning; vissa var även manöverbagnar. **Modern bild fr CalTrain: <http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=117709>**

”Billboard cars” – för kommentarer, se reporting marks. Några utmärkta färgbilder av **utsökta modellbyggen** här:
<https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/index.php?cPath=36> och
https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pID=109 och
https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pID=248

Billerica & Bedford – första 2-fotsbanan i USA för allmän trafik, öppnad (bara kortvarigt) i Massachusetts 1877. Se
<http://www.bedforddepot.org/history/BBHistory.html>

Billmeyer & Small – medelstor vagn tillverkare i York, Pa. åren 1852-1910. Levererade även mycket boggier och smide till godsvagnar, som flera banor byggde själva under 1870- och 80-talen.

Bill of lading – jfr waybill.

Billy /Å/ – se One-armed Billy.

Bipolar locomotive – benämningen på Milwaukee Roads stora likströmslok från 1919-20 (3 kV DC); hade 12 traktionsmotorer med rotorerna direkt på drivaxlarna och tvåpoliga statorer, därav namnet. 5 st byggda; ett står på Museum of Transport i St. Louis. Tj.vikt 237 ton. I bruk ända tills eldriften nedlades 1974 /?/ Bild: <http://www.ashmore1952.freeserve.co.uk/page8.html> Jfr ”Milwaukee” – Lok av bipolar-typ fanns även länge på bl a NYC. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/nyc106.jpg> Jfr pantograph.

Birdsboro truck – se freight car trucks.

Birney Safety Car – benämning på små 2-axliga spårvagnar, över 5 000 stycken byggda åren 1915 till 1925. Jfr Brill och ”Safety car”.

Bild: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Fort_Collins_streetcar_21_at_City_Park_\(1987\).jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Fort_Collins_streetcar_21_at_City_Park_(1987).jpg) Jfr single-truck car.

BL-2 – en 1940-talsvariant av extra lätt linjelok från EMD med karakteristiskt utseende, byggt i ganska litet antal; första provlok 1947.

Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/co85.jpg> och http://www.northeast.railfan.net/images/tr_bar50.jpg och

Blade – även = semaforvinge.

“Black Beetle” – höghastighetsförsök gjorda på NYC 1966 med en ombyggd Budd RDC-vagn, försedd med jetmotorer; ca 188 mph (311 km/h) hastighet uppnåddes, vagnen fick smeknamnet ”B. B.”. Hastigheten är fortfarande USA-rekord på järnväg. Se <http://www.midwesthsr.org/pdfs/M-497online.pdf>

Black Diamond Express – Lyxtåget nr 1 på Lehigh Valley RR mellan New York City och Buffalo, invigt 1896. ”The Lehigh Valley Railroad, like all railroads of the 19th Century, offered passenger service everywhere it went. When the LV finally completed its own mainline all the way to Buffalo, New York in 1892, the time was ripe for them to create a premiere, state of the art luxury train between New York City and Buffalo. (*Lustigt nog går uppgifterna isär om när sista bandelen fram till B. öppnades...*) Yet the Lehigh Valley had a lot of competition on this route – three other Class 1 systems already offered service between New York City and Buffalo, the DL&W, the Erie and the New York Central. Even though the LV was the last railroad in the game, it built a world-class train that could compete with anything the other systems could offer. The LV ordered two complete luxury train sets from Pullman. The wood cars, the best the Victorian era had to offer, arrived new from Pullman in 1896. Each four-car trainset consisted of one (12-wheel) café/baggage car, two (8-wheel) coaches, and one (12-wheel) Parlor/Observation car bringing up the rear. A contest was held to name the train, and a \$25 cash prize was offered to the winner (about \$600 in today’s dollars!). The winning entry, "The Black Diamond Express", was submitted by Charles Montgomery of Toledo, Ohio. The new "Black Diamond Express" made its first run on Monday, May 18, 1896 and was an instant success (and would remain the LV's premier passenger train for the next 63 years). It consisted of two trains: Westbound, from New York City to Buffalo ran train No. 9, and Eastbound, Buffalo to New York ran train No. 10. Each train left its respective city at Noon, and arrived at the other end of the system about 10 pm, a distance of about 600 miles /??/ The early days of the train in fact boasted the fastest runs that the "Diamond" would ever make!”

”The Black Diamond Route – America’s cleanest Smoke” - gammal slogan, som användes av LV-bolaget, ovan.

Black Mesa... – se BM&LP.”

”Black widow” – smeknamn på Espees första (?) färgsättning på diesellok typ F3/F7/E; i fronten några grova fartränder i silver och orange, f ö svart. (Black widow spider är en giftspindel!) Jfr ”tomato nose”.

”Blazer” – se hotbox.

Blast pipe, blastpipe /Å/ – blästerrör; normalt endast använt om d:o på ånglok. Vanligast i USA tycks dock vara exhaust nozzle. Jfr exhaust nozzle, ”front end”, Kylchap, Layden och stack.

BLE – Brotherhood of Locomotive Engineers, bildad redan 1863 under namnet Br. of Locomotive Trainmen, USAs äldsta fackförening. Erbjud nästan från allra första början sina medlemmar en livförsäkring, vilket var unikt i USA då. Eldarna kom närmast efter och bildade ett eget Brotherhood ca 10 år senare. Sammanslagning skedde så småningom... I samband med att åttatimmarsdagen skulle införas under 1. världskrigets inledning var det flera ggr nära att storstrejker brutit ut p g a jv-bolagens ovilja att foga sig; efter resoluta ingripanden av president Wilson avväjdes dock dessa. (Troligen bidrog bolagens styvnackade hållning under konflikterna till att de sedan allesammans ställdes under federal överhöghet efter krigsutbrottet 1917.) Jfr brotherhood, featherbedding och USRA. – (Hist.) Några märkesår: 1888 pågick en årslång arbetskonflikt mellan Burlington Road och förbundet; 1906 bortförhandlades skyldigheten för eldarna att utföra lokputsning i stall; samma år förde de olika förbunden för åkande personal t o m gemensamma löneförhandlingar f f g...

Bleeding valve – vardagsnamn på ”car brake release valve”, lossningsventil. Liksom i Europa var äldre typer placerade på hjälpbehållaren; lossningshandtagen fick hållas utdragna/intryckta tills behållaren var tom; nyare typer (monterade på styrventilen) behöver däremot bara ett ryck i eller en puff på handtaget...

BLH – Baldwin-Lima-Hamilton Co.; sammanslagningen av Baldwins och Limas m fl lokverkstäder på sena 1940-talet. Senare uppköpt av Westinghouse, som 1950 bl a lät bygga ett större gasturbinlok på prov, skrotat redan 1952. Jfr Baldwin, Eddystone, Lima och Westinghouse.

”Blimp” – smeknamn på ett par av vagntyperna på Pacific Electric, se PE; kraftig vagntyp som kanske påminde om spärrballongerna under 2. världskr.; två varianter fanns, coach resp. combine...

Blind – en av de många betydelserna användes av hobos: ”ride the blind car” = tjuvåka inuti/utanpå en låst bagage- eller postvagn som saknar gaveldörrar.

”Blind drivers” – betecknar flänslösa drivhjul på ramverkslok med många axlar. Jfr driver och high-stepping.

”Blind side” – anv. om den ofta dörrlösa vänstersidan på enriktningsspårvagnar.

Bliss lighting system – typ av personvagnsbelysningar med generator och batteri i varje vagn.

Blomberg truck – typ av robust, stålgjuten tvåaxlig dieselloksboggi med pendellänkar, bl a använd av EMC/EMD från 1939 (då loktyp FT introducerades) till in på 1980-talet. Konstr. av svenskemigranten Martin B., som bl a arbetat åt Pullman innan han 1935 anställdes hos EMC. Numera ofta tagna från slopade äldre EMD-lok och insatta under både Alco-lok och andra! Jfr EMC och EMD. Bild:

Bloomsburg – medelstor vagn tillverkare i B., Pa., startad på 1860-talet, ingick i ACF-koncernen 1899. ”A fire destroyed the entire factory on 26 August 1930. American Car & Foundry did not rebuild the factory due to the national depression and the presence of its huge nearby Berwick plant.”

Blow – se även whistle.

Blowdown muffler – ljuddämpare på utblåsningsröret till ånglokens bottenkran, ofta = en vågrät, avlång spridare; placerades ofta intill asklådan för att kunna hjälpa till att släcka ev. nedfallande glöd etc. Fanns även på andra spillrör på ånglok, av olika modeller, och även på diesellokens ångvärmeaggr. Även kallad diffuser; hjälpte också till att fördela avblåsningen så att grusbullast inte skulle stänka omkring. Jfr Okadee.

Blowdown valve /Å/ – se blowoff v.

Blower /Å/ – sotare, dvs. hjälpbläster, på ånglok. Jfr soot blower.

Blower valve /Å/ – pådragsventil för sotare. Jfr blowdown valve.

Blowoff valve /Å/ – bottenblåsningskran för att avskilja slam och förhindra pannvattnets jäsning, ”priming”. Dessa var ofta utsatta för stark korrosion, kärvade och ansågs problematiska att hantera säkert; ett antal olika konstruktioner fanns. Problemet återspeglades i namnet på den variant som tillverkades av ”Everlasting Blowoff Valve Co.” i speciellt hållbar bronslegering... Senare även ”blowdown valve”. Mera lättskötta automatic blowdown systems fanns på nyare lok.

”Blue Bird” – sista generationen rapid transit-vagnar i Cleveland, Ohio.

”Bluebonnet” – se Warbonnet.

Blue flag / blue light – uppsatt b. på fordon eller tågsätt betecknar att vagnsyning, slangbyte, isärkoppling e d pågår; fordonen får då ej flyttas. Finns även i en variant som fästs på rälshuvudet för att visa att allt som står på spåret är spärrat för rörelse. Fungerar då i princip som en svensk hindertavla.

BLW – se Baldwin.

BM&LP – ”Located entirely within the state of Arizona, and isolated from other railroads (meaning no outside connections), the new 78-mile Black Mesa & Lake Powell exists purely for the purpose of transporting coal between the Peabody Coal Company's Black Mesa Mine near Kayenta, Arizona and the Navajo Generating Station power plant at Page.” – Världens första elbana med 50 kV linjespänning och nya 6-axliga ellok från General Electric; öppnad 1972; urspr. byggd för att frakta 30 000 ton kol per dygn, i dag troligen betydligt mera.

BNSF – förkortning för Burlington Northern Santa Fe Railway, efter sammanslagningen av Burlington N. (se d o) och AT&SF år 1995; öknamn naturligtvis ”Big New Santa Fe”! Ny logotyp införd, se <http://www.bnsf.com/> Obs att bolaget således fortfarande står emot tendensen i dag att återgå till det äldre namnet ”Railroad”! **Sedan 2005 anses bolagets officiella namn t o m vara endast ”BNSF Railway”!**

Board – ett ngt komplicerat ord, som bl a syftar på dels signalbilder, dels tjänstgöringslistor! Det förstnämnda härrör från tiden då bara semaforer, skivsignaler och ball signals fanns. (Vidare, även i jv-sammanhang, naturligtvis = plankor o d samt ”husrum/uppehälle”.) Jfr extra board och run the red board.

”Boat tail obs” – ganska vanligt smeknamn på nyare observation cars, jfr d o, med rundad bakände och utan öppen plattform. Jfr beaver tail obs.

”Bobber” – smeknamn på cabooses, framför allt små, gamla 2-axliga varianter, som hoppade omkring, ”bobbed”, när de rullade. Bild: http://www.morscher.com/rr/1998/19980523_01.jpg Jfr caboose.

Boeing – tillverkade ett antal spårvagnar åt San Francisco på sena 70-talet; tekniskt misslyckade och snart slopade. Ett par vagnar såldes till Manchester i GB men fann ingen nåd där heller.

Bogie – ska naturligtvis inte stavas ”bogy”, vilket är en golfterm, ett mytologiskt väsen etc... Jfr Road railer, truck och Mason.

Boiler backhead /Å/ – pannans bakgavel i hytten. Jfr backhead.

Boiler course/s /Å/ – pannsvep.

Bolster – 1) Truck b. = mittbalken i en amerikansk godsvagnsboggi. Obs.att fjädringen i regel verkar direkt på dennas ändar, ej över axellagren. Se Bettendorf och Diamond truck. 2) Body bolsters = tvärbalkarna ovanför boggierna, som förenar boggicentra med de mittre långbalkarna. (Hittills den vanligaste konstruktionen, bl a på grund av centralkopplen; godsvagnsramar är m a o oftast inte utformade som en avlång låda; lowloaders och andra specialvagnar avviker dock från detta). – Används ej i GB; a bolster (b. wagon, förr även b. truck om ”timmerboggi”) är där en svängelvagn för långtimmer och liknande gods, kan även vara skyddsvagn för en kranvagn!

Bombay roof – se clerestory roof.

Bonding strap – skarvförbindning(skabel). Jfr fishplate.

Boom car – förställarvagn/skyddsvagn för armen på stora kranvagnar. Kallas även tool car, om sidoskåp på flaket, för pallning o d, ingår. Jfr derrick och idler car.

Boonton coaches – personvagnar med speciell utformning av gavelpartierna, byggda omkr. 1925, bl a åt Erie RR. Namnet trol. från ERRs ”Boonton branch”.

Booster – 1) /Å/ (start)hjälpmaskineri på ånglok; antingen på bakre löpboggin eller främre tenderboggin (undantagsvis på båda tenderboggierna; förekom på Norfolk & Western; jfr Franklin; se även Delaware & Hudson). Tidiga exempel på tender boosters kallades också ”steam tenders”. **Bilder:** http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nw1714.jpg Boosterångmaskinen verkade medelst kuggväxel på en à två löp- eller tenderaxlar och var ej permanent inkopplad; i en lokförarhandbok från PRR frågas därför i checklistan: ”What is the maximum speed at which the booster may be cut in?” – 2) Numera också benämning på hyttlösa diesellok; jfr då B unit, booster unit, Cow ´n calf och slug.

Booth & Co. – liten loktillverkare i San Francisco på 1860-talet.

Booth Oil Burner /Å/ – introducerad 1894; anses vara den första riktigt lyckade oljebrännaren för lokdrift (och utan egna rörliga delar); finfördelade oljan m h a en smal ångspalt inunder utloppet för oljan. Jfr Espee, firing-valve, flash wall och stovepipe stack. – Vanligaste ordet för oljebrännare på lok tycks tidigare under 1900-talet ha varit ”atomizer”. Dessa kan vid uppeldning av kallt lok köras med såväl ånga (från annat lok) som tryckluft. Ånga eller tryckluft till sotaren i skorstenen krävs också.

B.O.R. – vanlig förkortning av Book of Rules = säo. Se vidare rule book och GCOR.

Boston & Maine RR – ganska kända för att ha kört mycket persontrafik på senare år med RDC-motorvagnar, se RDC. Även vagnar med inbyggt kaféutrymme fanns; trol. de enda på nyare amerikanska förbränningsmtv. – Hist.: B&M introducerade även bland de allra första moderna snabbtågen **på 1930-talet**, jfr Burlington Zephyr.

Boston Revere Beach & Lynn – känd 3-fotsbana för förortstrafik ca åren 1880-1940, se

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/BRBL_6_Bldr.jpg

Boudoir Car – se Mann B. C.

”Bouncer” – se caboose.

Bowers, Dure & Co. – vagn tillverkare fr o m 1871 i Wilmington, Delaware; övertagen redan 1886 av Pullman Palace Car Co. ”Bowers coaches” hann bli en verklig kvalitetsstämpel innan Pullman tog över...

- Bowser – tidig tillverkare av lokbyggsatser, bl a den första (?) Malletmaskinen i skala H0 (ca 1950?). Producerar i dag bl a modeller av PRR-lok, jfr Penn Line.

Bow-top roof – se clerestory roof.

Box()cab electric – se nedan.

Box()cab type – benämning på tidiga diesel- och ellok med i princip lådformad korg. Begreppet tycks vara ngt tänjbart och innefattar (enbart skämtsamt?) ibland även gamla inklädda ångspårvägslok, jfr steam dummy. Några få box cab type diesels även för linjetjänst hann byggas i mitten av 1930-talet innan ”streamlining” kom. Exempel:

http://www.morscher.com/rr/1995/19950301_06.jpg Jfr AGEIR, Box motor, nedan, Ingersoll-Rand, road-switcher och steeple cab. Varianterna var många, se även <http://www.northeast.railfan.net/images/irt70.jpg> och

<http://www.yesteryeardepot.com/PE1593.JPG> och

<http://donross.railspot.com/sn420.jpg> och <http://donross.railspot.com/stct152.jpg>

En mängd tidiga b.c. type-ellok fanns på New York Central, några t o m

”trilok” (direkt el från strömskena, dieselektrisk drift eller batteri).

Box car – sluten godsvagn; jfr automobile car, express, Pressed Steel, reefer, reporting marks och standard freight cars. **En tid efter 1. världskr. byggdes ganska många b.c. ännu med tråkorg men med underrede och helpressade gavlar av stål, jfr USRA.** En specialvariant var ”vegetable box car” eller

”ventilator car”, med glesa självventilerande vagnssidor. – *Facktermen för ”sluten godsvagn” i USA är ”house car”!* – Stålransoneringsen, **som införts 1942**, gjorde att en hel del nya vagnar åter delvis byggdes med tråkorg, ”war emergency cars”. **Efter 2. vkr. ökade gv-längderna mer och mer; redan på 60-talet var 60-foot boxcars vanliga.** – På senare år har förekommit extremt långa b.c. för lättgods; bl a hade C&O en typ, med vanliga freight car trucks, som var drygt 80 fot lång. **Jfr Hi-cube.**

”Boxcar” – smeknamn på PRRs gamla elektrolok class P-5.

Box car red – vanlig brun godsvagnsfärg i USA under 1900-talet; skiftade bara en aning i rött. Jfr caboose red, mineral brown, reporting marks och Tuscan red.

Box freight motor – se nedan.

Box motor – allmänt namn på (delvis) godsförande, mer eller mindre lokliknande interurbanfordon; skillnaden mot ”freight motor” förefaller ej ha varit skarp. Jfr box()cab type, freight motor, interurban, motor och steeple cab. – **Motor även tidig beteckning på små spårvägsånglok.**

Boxpok drivers /Å/ – speciell typ av ångloksdrivhjul med helgjutna, delvis genombrutna o ihåliga hjulskivor av gjutstål. Urspr. = märkesnamnet hos General Steel Castings på just denna variant. Framtagna för att erhålla starkare hjul, som dock ej skulle vara onödigt tunga. Under 1930-talet förekom att endast drivaxeln försågs med b.d., medan övriga koppelaxlar hade vanliga ekerhjul. Flera olika småvarianter från andra tillverkare, t ex ”Baldwin disc wheels”, tycks ofta kallas boxpok wheels även de (namnet trol. en sammandragning av ”box spoke”). Bild: Jfr Scullin.

BRB&L – se Boston, Revere Beach & Lynn.

Bradford throttle /Å/ – en speciell variant av ”front end throttle”, placerad i lokets sotskåp, sammanbyggd med överhettarens ånglåda.

Bradley Car Co. – urspr. Osgood Bradley Car Co, stor spårvagns- och personvagnstillverkare i Worcester, Mass., en av USA:s äldsta vagnverkstäder. Byggde även ett antal tidiga motorvagnar, oftast med maskineri från Winton. Övertagen av Pullman-Standard ca 1930.

Brake – jfr air brake, automatic brake, disc brake, hand brake, steam brake – Hist.: jfr break.

Brake adjuster – se brake slack adj.

Brake club – kraftig, beslagen trästång som förr anv. vid åtdragning av handbromsarna; beslagen passade in mellan ekrarna i bromsrattarna. Även ”to club the brakes”. Jfr hand brakes och roof walk.

Brake lever stop – se dead lever guide.

Brakeman – bromsare; trots ”cabooseernas död” är begreppet i högsta grad levande fortfarande; the b. kan i dag närmast översättas med ”växlare”; även the b. medföljer på loken vid behov av speciell linjevaxling, på småbanornas lokalgodståg osv. Jfr conductor och head brakeman´s cabin.

Brake shoe – bromsblock (I GB = brake block). Jfr skate.

Brake (slack) adjuster – bromsregulator. Jfr dead lever guide.

Brake sled – se nedan.

Brake tender – speciell extra, barlastad bromsvagn, som ibl. kopplas till växellok och med ansluten direktbroms från detta, särskilt för användning vid vallväxling. Ofta = underredet av ett äldre diesellok. Slang: ”Brake sled” eller bara ”sled”. Jfr snail.

Brake valve – oftast = förarventil för tågbröms. Jfr steam brake och straight air brake. B.v. har sjävfallet funnits av en mångfald typer; den vanligaste under 1900-talet, förarventil typ 6SL (som använts på alla typer av dragfordon), motsvarar i huvudsak SJ:s K16-ventiler på äldre lok. Jfr även Westinghouse.

”Brass” – syftar, oböjt, i olika kombinationer, på vd:ar, trafikchefer och andra högdjur vid järnvägen. I äldre skrifter ofta ”the Brass Hats”. ”Brass buttons” = slang för passenger train conductor. ”Brasses” däremot betecknar olika detaljer av mässing eller annan gulmetall, om ospecificerat då oftast glidlagarskålar till godsvagnar! Jfr journal stop.

BRB&L – se Boston, Revere Beach & Lynn.

Break – (Hist.) det gamla engelska ordet för broms (anv. för 250 år sedan om bättre, större åkvagnar för parhästar/spann, försedda med handbroms, vilket majoriteten av hästvagnarna då inte hade); detta **ord** tycks i USA ha ersatts av ”brake” ännu tidigare än i GB!

Brick arch /Å/ – se arch.

Bridge rail – gammalt namn på u-räl (en viss variant **av denna**, som enligt uppgift konstruerades av Brunel).

Bridgton & Saco River – en av de kända 2-fotsbanorna i Maine. Elakt smeknamn: Busted and Still Running.

Briggs – vagn tillverkare åren 1890-1904 i Amesbury, Ma.; föregångare till Southern Car Co., se d o.

Brill – J.G. Brill i Philadelphia; en av världens stortillverkare av spårvagnar, kanske t o m nr 1; export över hela världen; startade 1868 med hästspårvagnar, fr o m ca 1888 el- och ångspårvagnar och interurbanvagnar och därefter även förbränningsmotorvagnar, bl a bensinelektriska vagnar, föregångare till de dieselektriska. "Gas-electric" som ensamt ord betecknar ofta dessa bensinvagnar. Även rena "gasoline cars" med mekanisk kraftöverföring tillverkades under 1920-talet samt ett par dieselektriska lok. Ibland uppgavs tidiga mtv från andra småtillverkare ha "Brill power plant"; trol. var dessa dock tillverkade av Mack eller annan motorleverantör. – Joh/a/n Georg B. var tysk immigrant från Bremen och utlärd möbelsnickare, som lärde sig bygga spårfordon hos firman Allison i Philadelphia, se Allison. B. levererade också spårvagnstruckar till många andra karossbyggare och hade ångspårvagnssamarbete med Baldwin, **stort** elspårvagnssamarbete med Westinghouse samt senare också med biltillverkarna **Ford**, Mack i New York och Service Motor Truck Co. i Wabash, Indiana (jfr ovan). "*A Brill railcar kunde ca 1925-35 betyda i stort sett vilken fordonstyp som helst.*" By 1908 five major competitors, including such venerable names as John Stephenson, Danville Car Company, Wason Manufacturing, G.C. Kuhlman, and American Car Company were part of Brill's growing empire". **En mängd intressanta länkar till dotterbolag, specialvagnstyper etc. finns här:**

<http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/brill.htm> Under spårvägens glansperiod hade man t o m dotterbolag i Frankrike. B. blev senare sammanslagen med American Car & Foundry och tillverkade även trådbussar, se ACF. Sista vagnarna från Philadelphiafabriken rullade ut 1941. Jfr AGEIR, Baldwin, Brilliner, nedan, Bullet car, Doodlebug, EMC, horse car, Mack, McKeen, motor car, Peter Witt car och SLCC. Bild:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_los10.jpg Enstaka vagnar byggdes även till smalspår, bild: http://www.ebtrr.com/pics/l-myers/070630_3.jpg

"Brilliner" – ett försök från J G Brill, ovan, att skapa en konkurrent till PCC-vagnen. Design av Raymond Loewy; bild: <http://www.nrhs.com> Vagnen presenterades 1938 men projektet blev ett totalt misslyckande; endast 40 vagnar såldes. En av anledningarna var att B-vagnen krävde något större fritt rum än vad PCC-vagnen gjorde och kunde därmed inte framföras på många innerstadslinjer. Vagnen var dock välbyggd och t o m något lättare än en PCC-vagn. De sista exemplaren var i tjänst på "Red Arrow Lines" i Philadelphia till 1982. Jfr Bullet car och PCC.

Broad gauge – bredspår. Observera att USA tidigare haft en stor andel bredspår,

främst i sydstaterna! Jfr Erie, gauge, Pennsylvania trolley gauge och straddle lines.

Broadside timetable – (stor) anslagstidtabell. Jfr public timetable.

BROADWAY LIMITED – berömt snälltåg på Pennsylvania RR mellan N Y och Chicago. Pennsy-fantasterna säger naturligtvis bara "the Broadway"! Överlevde in i Amtraks era men lades ner 1995.

Brooklyn Rapid Transit – ett av de privata bolag som föregick dagens kommunala lokaltrafik i Stor-New York. BRT bedrev trafik huvudsakligen till och från Brooklyn, bl a ut till Coney Island. Jfr IRT.

Brooks – ånglokstillverkare i Dunkirk, N.Y.; från början Erie RRs verkstad; blev eget företag 1869; slogs 1901 ihop med ALCO och tillverkade fram till 1928 13 000 kompletta ånglok, därefter delar till huvudfabrikens lokproduktion i Schenectady, se d o. – (Hist.) Brooks lok hade ca 1885–1901 runda tillverkarskyltar med stort tillverkningsnummer i centrum, som vid en snabbtitt var/är ganska lika Baldwins. Jfr Dunkirk och Rogers.

Brookville – gammal tillverkare av små motorlok och -dressiner i Brookville, Pennsylvania. Tillyv. numera även div. andra maskiner och gruvutrustning, renoverar gamla spårvagnar etc. Hemsida:

<http://brookvilleequipment.com/index.htm>

Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/diesel108.html>

Brotherhoods – förr den vanligaste benämningen på de olika järnvägsfackföreningarna; dessa var (och är) ofta uppdelade på ett stort antal specialförbund. Ang. pionjären B-hood of Locomotive Engineers, se BLE. Förbunden för åkande personal kom till under perioden ca 1865-80; 1870-talets lågkonjunkturer, med div. lönesänkningar m m, satte fart på denna utveckling, även vid solida företag som Pennsylvania RR, jfr Altoona. Notera att järnvägen var närapå det enda massarbetsområde i USA där arbetarrörelsen tidigt fick in en fast fot; långväga tågrörelser, sparsam bemanning av ensliga stationer och ställverk m m, allt med hopplösa arbetstider, gjorde denna utveckling naturlig, liksom de många skrupelfria "järnvägsbaronerna"; jfr ICC och Pullman! De sista verkliga kraftmätningarna, med åtföljande strejker, ägde rum under sena 1960-talets lågkonjunktur med starkt sjunkande järnvägstrafik och många bankrutta bolag, varefter även the brotherhoods insåg att man var tvungen att acceptera stora eftergifter i fråga om ps-inskränkningar etc för att rädda vad som räddas kunde – jfr Penn Central-katastrofen, se PC. Jfr även featherbedding.

Brownell Car Co. – gammal spårvagnstillverkare. Data?

BRS – Brotherhood of Railroad Signalmen.

BRT – se Brooklyn Rapid Transit.

”Brunswick green” – se ”GG1”. Bild:

http://www.morscher.com/rr/1989/19890512_17.jpg Färg i princip nästan svart med en aning grönt i! ”PRR-experterna” protesterar om termen används ö h t och hävdar att färgen (på PRR) ska kallas ”Dark Green Locomotive Enamel”. Användes på alla möjliga fordonstyper, delvis även på ånglok. Se vidare Pennsy! Ljusare varianter fanns/finns dock; jfr <http://kc.Pennsyrr.com/> Här en annan bild, full av blåstick, som ger helt fel uppfattning om kulören: <http://exotic.railfan.net/baldwinlocos.htm> – Benämningen Br. green förekommer även i GB men syftar då på en betydligt ljusare nyans! Jfr coach green och Pullman green, här i förteckningen!!

Brush – tidig spårvagnstillverkare som 1893 gick upp i General Electric.

Buckeye Steel Castings – sedan 1890-talet stor tillverkare i Columbus, Ohio av bl a koppel och lok- och vagnsboggier. ”Buckeye coupler” används ibland felaktigt om alla moderna amerikanska automatkoppel i allmänhet; dock har B. tidigare tillverkat särskilda koppel med speciella, långa dragstänger för vagnar med ömtåligt gods; jfr cushion. Företaget framgångsrikt utvecklat under 1920-talet av Samuel P. Bush, anfader till båda presidenterna B. Konkurs år 2002, nu omorganiserat som Columbus Steel Castings. – (GB: Svängbara automatkoppel av amerikansk typ har i viss utsträckning använts även på brittiska personvagnar tillsammans med skruvkoppel; kallades då oftast ”B. couplings”. Används fortfarande på t ex HST-tågsätten.) Jfr Janney och MCB coupler.

Buckeye State = the State of Ohio (namnet härrör från trädet buckeye, ett slags hästkastanje).

“Buck the board” – se Extra board.

Buckwalter trackmobile – se trackmobile.

Bucyrus-Erie Co. – tillverkare av ”derricks”, se detta ord.

Buda – Fabrik i Chicago för banunderhållsmateriel, dressiner m m, öppnad 1881. ”Buda motor cars” var förr de kanske vanligaste motordressinerna i USA. Jfr Fairmont. /Å/ – Även tidigare tillverkare av turbogeneratorer; konkurrent till Pyle, se d o.

Budd – tillverkare av person- och motorvagnar, t ex ”RDC”; se detta ord. Kuriosa: B. tillverkade under 1930-talet några vagnar på basis av Michelins franska motorv. med luftgummihjul, bl a 2-vagnståget ”Silver Slipper” till Texas & Pacific RR år 1933, vilket ibland kallas USAs första ”streamlined train” (jfr

Burlington Zephyr). En demo-vagn från Budd skickades t o m till Frankrike. Det franska konceptet blev dock ingen succé i det konservativa USA. För bild, se <http://www.northeast.railfan.net/images/rdg65.jpg> – B. har tidvis haft stor export till övriga världen, bl a av ”streamlined equipment”. Bland europeiska kunder märktes CP i Portugal. Se även SPV. Jfr Burlington Z.!

Buffalo Scale Co. – tillverkare av vagnvågar.

Buffer brake – se Smith.

Buffer car – skyddsvagn för långgods; t ex en hopper car kan kopplas mellan loket och godset (räls, balkar, rör e d) för att skydda lokps vid ev kollision. Jfr head shield.

Buffer plate – se platform buffers.

”Bug board” – slang för train number indicator, se d o.

”Buggy” – slang för caboose; se d o. Anv. bl a i New England.

Builders’ plates – Enkla gjutna skyltar applicerades i regel nertill på ramverken på nybyggda personvagnar, däremot oftast inte på godsvagnar, som i stället fick enbart påmålade text med tillverkarens namn. Jfr trust plates. Rörande lok, se Locomotive builders’ plates.

”Bulldog nose” – ett egendomligt smeknamn på den (i mitt tycke) synnerligen elegant formgivna ”standard-dieseln” typ F3-F7-F9 (samt persontrafikversionen FP-7 och FP-9) från EMD åren 1946-59 (jfr SJ:s Ra-lok). Ansåg man att den stora strålkastaren påminde om en hundnos, eller vad? Denna front-design kopierades ganska flitigt (med viss modifiering och högst varierande resultat) av div. utländska loktillverkare, bl a English Electric och Nohab. Jfr babyface, C-liner, sharknose och shovel nose.

”Bullet car” – smeknamn på en speciell rapid transit-vagn från Brill, byggd på tidiga 1930-talet. Bild: <http://www.jerryapp.com/arcv2b/ja-t262.jpg>

”Bullet train” – vardagsnamn/smeknamn på extra snabba commutertåg med få eller inga uppehåll... Nyare uttryck.

Bullnose roof – se duckbill roof.

Bumper (post) – stoppbock (GB: buffer stop).

”Bumble-Bee” – smeknamnet på det äldre smalspårsånglok från D&RGW som målades om delvis i gult innan det skulle delta i 1948-49 års stora

järnvägsutställning i Chicago. Loket gick därefter i ord. trafik hemma i Colorado en tid i detta skick innan det slopades. Bild:

http://members.fortunecity.com/gknowles/hon3/rolling_stock/bumble_bee/bumble_bee.htm Jfr http://www.railarchive.net/rrfair/rrfair_cover.htm

”Bunch” – se slack.

”Bunk” – se disconnected logging truck.

Bunk car – sov- och matsalsvagn i arbetståg. Även camp car. Jfr dormer, MofW/MW och work train.

Bunker C – beteckningen på den tjockolja som flertalet oljeeldade ånglok eldades med (även gasturbinloken på UP; se ”Big blows”). Jfr oil-firing.

B-unit – multipelkörbart diesellok utan hytt; måste alltid manövreras från ett A-unitlok. Jfr booster, Cow ’n Calf och slug.

Burlington – Chicago, Burlington & Quincy RR. Smeknamn ofta bara ”Q”! Slogan: ”Everywhere West!” (som dock använts även av andra bolag). Jfr BNSF och ”Burlington Zephyr”, nedan.

Burlington Northern – sammanslagning av bolagen Great Northern, Northern Pacific, Pacific Coast och CB&Q, ovan, år 1970. Nu en del av BNSF, se d o.

BURLINGTON ZEPHYR– världens första strömlinjeformade dieselektriska (motorvagns)tåg mellan Denver och Chicago 1934 på CB&Q, ovan. ”On May 26 this Budd-built 3-car articulated train of stainless steel made a record-breaking dawn to dusk run from Denver to Chicago, 1,016 miles, at an average speed of 77.6 mph and a top speed of 112.5 mph.”. Tågsättet hade huvudmotor av fabr. Winton och finns nu på museum i Chicago. Hade mckt karakteristisk, stilbildande front, kallad ”*shovel nose*”, jfr d o. Jfr Budd och Dilworth. Ett tiotal av dessa tsä byggdes för ”Q” och Boston & Maine; det sista togs ur trafik 1960. Vagnarna byggdes både som enkelvagnar och med Jacobsboggier. – Slogan i trafikreklamen på CB&Q under 1930-40-talet: ”Way of the Zephyrs”; Ett flertal olika ”limiteds” med namn på ”...Zephyr” kördes senare av CB&Q även i form av vanliga loktåg; jfr streamliner. – Två likadana mtv-tåg som det ursprungliga fanns även på Boston & Maine och Maine Central och gick i samtrafik på östkusten fram till ca 1957; ett av dessa, ”Flying Yankee”, stod sedan i många år hos Edaville RR-museet i Massachusetts och är nu under renovering till körskick! Originalmotorn ska dock ersättas av en nyare. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_bm6000.jpg

Burnett coach – speciella sittvagnar på Canadian Pacific Ry., byggda omkr. 1. världskr.

Burnham – se Baldwin.

Burro Crane – självgående spårkran, tillverkad av Burro Crane Co. i Chicago; större o mindre varianter finns. (Obs. associationerna till sp. burro = åsna.) Ofta t o m märkta "BC no. Xx". Jfr donkey och mule!

Bus car – ibland använd förkortning (i skrift) för business car!

Business car – se private car.

Butterfly fire door /Å/ – delade, tryckluftmanövrerade eldstadsluckor som svängde utåt-uppåt då eldaren trampade ner en pedal. En variant här:
<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?id=119610>

"Butterfly" signal – se train order s.

"Buzzsaw shield" – se MoPac.

Byers – mycket liten loktillverkare för hundra år sedan, se <http://www.gearedsteam.com/>

C

C&NW – se Chicago & Northwestern. Sök även på C&NW!

Cab – 1) obs. att beskrivningar av moderna diesellok ofta använder ordet även om olika "avdelningar" under huvarna: engine cab, radiator cab, blower cab etc.
– 2) Ibland anv. förkortning för caboose. Cab hop, förr = caboose hop, se caboose!

Cab-ahead engine /Å/ – se cab-forward engine.

Cab car – kortform av control-cab car, manövernagn (nyare uttryck). Bild:
<http://www.jerryapp.com/arcv3b/ja-r366.jpg> Jfr bi-level car, control trailer och single-end. En c.c. kan numera se ut ung. hur som helst, bild:
http://www.morscher.com/rr/2006/20060528_20.jpg Jfr cab track.

"Cabbage (car)" – manövernagn av Amtraks tunga, lokliknande 90-talsmodell med dels förarhytt, dels godsutrymme, därav namnet; cab + baggage. Ombyggda från slopade EMD F40PH-lok."Cabbage" stack /Å/ – se balloon stack.

Cab-forward engine /Å/ – ånglok med hytten främst i körriktningen; i USA

huvudsakl. använda på Southern Pacific. Loken var uppbyggda som ett vanligt lok, fast "backgående" och med tendern kopplad mot skorstensänden. Med undantag för de två första compoundloken, byggda för S P omkring år 1908, "true Mallet engines", var alla amerikanska Cab Forwards stora 4-cylindriga högtryckslok, "articulated engines", på 300-350 ton eller mera. Systemet, som avsåg att minska lokpersonalens besvär av röken i långa tunnlar och snögallerier, började införas strax innan ny lagstiftning påbjöd oljeeldning på alla lok i Kalifornien. En stor del av SP:s godstrafik kördes med sådana lok ända till dieselfieringen 1953-57; ca 250 c-f engines fanns. (Enstaka c-f engines förekom även i andra länder, bl a Tyskland; en del tanklok hade även dubbla hytter!) Ibland, framför allt tidigare, även kallat cab-ahead engine. Jfr oil-firing. – Angående speciella beteckningar på dessa lok, se "MM type".

Cabin – (utöver alla vanliga grundbetydelser): 1) ibl. = signal tower/interlocking tower, bl a på C&O. 2) /Å/ –Head brakeman's cabin = speciell påbyggnad ovanpå bakre delen av nyare loktendrar, om the head brakeman inte färdades i lokhytten (större hytter hade oftast tre säten). Bl a använda på PRR. Smeknamn "dog house". I viss mån anv. även i Europa. Jfr crew cab.

Cabin car – = caboose. Många äldre amerikanska författare ogillade/ogillar pluralformen "caboose" och skriver konsekvent "caboose" resp. "cabin cars"! Avarten "caboose" tycks ännu inte vara utdöd. Vidare tycks ett par banor, t ex Pennsylvania RR, förr, ha använt enbart benäm. cabin car/s internt. En del författare använder helst också "cabin car" om små, äldre 2-axliga c.c. Jfr bobber. Se vidare caboose, nedan.

Cable car – spårvagn framdriven av en nedsänkt gripanordning, the grip, mitt emellan rälerna; denna tar tag i en löpande kabel, som rör sig med konstant hastighet (oftast, numera, ca 15 km/h). Vagnen dras i gång efter varje uppehåll genom att the grip gradvis sätts an mot kabeln och slirar i början. Gripklon manövreras uppifrån förarens, "the gripman" plats med hjälp av en stor hävstång. Jfr nedan. Kabeln utgår från, och återgår in i, en stationär (ång)kraftstation/maskinstation. De första c.c. lines, uttänkta av uppfinnarna Hallidie (se denne) och Gardiner, anlades i San Francisco (där de stora nivåskillnaderna gjorde hästdrift omöjlig) **våren 1878** och **ngt senare i Chicago**. Första linjen i Philadelphia byggdes 1884. Ganska vanligt system för drygt hundra år sedan, även i några städer i Europa. Numera mest av historiskt intresse, som stadsspårväg betraktad. Sista c.c.-linjen i Chicago nedlagd 1906; jfr EL. Första spårvägarna i San Franciscos låglänta delar kom 1912, varefter c.c.-linjernas antal där minskade. I San Francisco finns dock tre fungerande c.c.-linjer kvar som turistattraktion i dag; dessa är t o m förklarade för "national heritage monuments". (Nuv. "California Street Line" är den allra första från 1878). – "To drop the cable" innebär att vagnens gripklo släpper drivkabeln, dels vid korsningar med annan linje, dels i skarpa kurvor, där kabelns stödrullar

måste sitta tätt och dessutom som sidostöd! (Olika system fanns; dagens linjer i S F är av Hallidies patent, där the grip fattar tag om kabeln rakt uppifrån.) Jfr cable slot, nedan, och "California type", conduit system och grip car/gripman. – Längre c.c. lines har även funnits på ganska plan mark, med en linjesträckning av åtskilliga miles, t ex flera i Los Angeles-området; jfr PE. En summarisk tabell från 1899 nämner siffran ett 20-tal c.c.-anläggningar i USA; dock obekant om tabellen ev. räknade alla dåvarande linjerna i San Francisco som en enda. Största antalet c.c. lines fanns faktiskt i Chicago på 1880-talet! Olika spårvidder mellan 5´4½" och 3´ förekom; vanligast var normalspår eller 3´6"/1067 mm. Officiellt bolagsnamn var tidigare ofta "... Cable Railroad". Intressanta data från en old-timer här, inkl. bilder:<http://sandiegohistory.org/journal/56january/cablecars.htm> Utförliga c.c.-uppgifter finns här: <http://www.cable-car-guy.com/html/ccmain.html> – Ursprungligen var små tvåvagnarståg med 2-axliga vagnar vanliga; "grip car" betecknade då dragvagnen som hade gripanordning, släpet kallades bara trailer. Bra bild från San Francisco, som även visar de kraftiga stigningarna: <http://www.yesteryeardepot.com/SFRWY504.JPG> Jfr också conduit system!

Cable railroad – se cable car. Obs. att inte alla nordamerikanska "kabelbanor" varit av nuvarande San Francisco-typen; även tvåvagnarslinjer, oftast ganska korta och med en vagn i vardera änden av en avslutad kabel, balanserade varann (och med mötesspår mitt på banan), har kallats så = det vi i Europa kallar "funicular", t ex de som fortfarande är i gång i Lissabon!

Cable slot – mittprofilen i gatubeläggningen, nedanför vilken "the grip" hade kontakt med drivkabeln. Jfr conduit system och electric slot.

Cableway – linbana (enl. AMD). Jfr aerial railway, Denver Tramway, tramway och wire rope tramway.

Caboose – personalvagnar på godståg, numera avskaffade i genomgående tåg. Jfr cabin car. (Vid behov av växlingspersonal åker dessa nu oftast med på loket; bakänden av godstågen förses i stället med en "EOT device", se d o.

Kvarvarande nyare c. används dock ofta som personalvagnar i arbetståg o d. Även freight train conductors åker numera med föraren på loket, jfr 1989 Rule (normal bemanning på amerikanska godståg är numera två personer, engineer & conductor/brakeman)). Då längre backningsmanövrer med "transfers", alltså växlingståg, förekommer /ibland radiostyrda/, används också speciella "transfer c." med påmonterade headlights och ditch lights, se d o, i bakänden av tågsättet. "Transfers" rullar ofta miltals mellan knutpunkternas och de olika bolagens talrika och ibl. ofantliga bangårdar, t ex i Stor-Chicago och Omaha; jfr nedan och Switching RR. – **Bra bild av äldre trä-caboose med moderna boggier, fr sena 60-talet:** <http://www.rr-fallenflags.org/dti/dti-C92dsa.jpg> **Bibanor med obetydlig ps-trafik kunde ha en enda kombinerad sittvagn och caboose:** <http://www.northeast.railfan.net/images/cbq3943.jpg> "Caboose hop"

betecknade förr ett (återgående) tåg bestående av enbart (på)lok + c.; jfr light engine. Vanligast fram till ca 1950 var c. med "cupola" (slang: "crow's nest"), dvs utsiktstupol på taket, som börjat införas på 1860-talet; modellen blev dock allt mindre användbar i takt med att godsvagnarna blev allt högre. – C. med hel stålkorg började byggas redan 1914 åt PRR. Sista generationen av konventionella c. byggda åren 1945-55 kostades ibland på bättre boggier än tidigare:

<http://www.steamfreightcars.com/prototype/catalog/mvcmc/mvcmcp25main.htm>

1 Se vidare nedan samt "caboose trucks" – En "bay-window c." hade/har smala utstickande sidofönster (nybyggnader av bay-w.c. förekom faktiskt långt in på 1970-talet, t ex till Conrail; bwc-typen var kanske t o m vanligast under de allra sista åren, då massor av äldre, dragiga och obekväma c. hade slopats). Bild:

http://www.morscher.com/rr/2005/20050419_01.jpg – "Transfer caboose", ibl.

"terminal caboose", jfr ovan, betecknar bl a de enklare varianter som i princip bara var/är raststugor på stora bangårdar, bilder:

<http://crcaboose.railfan.net/photos/CR18028.jpg> och

http://www.midlandry.org/midland/images/caboose/xfer_caboose_55.jpg och

<http://www.midcontinent.org/collectn/caboos/gtw75050.html> Jfr dock ovan! Jfr

även poling cars! En transfer caboose har fortfarande ofta ett lastflak för domkrafter, reservmateriel o d. Som alltid i USA finns en mängd lokala varianter av benämningar; jfr även crew car, nedan. – Ang. "caboose trucks", se nedan. – C. med godsdörr förekom också; se drover c. och way car. – Nyare c. var ofta extra barlastade; efter en del olyckor med tredubbla påskjutningslok längst bak fanns det ibland specialbestämmelser

om att cabooser i tåg inte fick vara bemannade om effekten av pålok bakom dem överskred t ex 3 000 hkr...! "Collision posts" betecknar de lodräta

förstärkningsbalkar som många äldre c. fick på 1950-60-talet i gavlarna; bild:

<http://crcaboose.railfan.net/photos/PRR477707.jpg> – **Många c. som blivit**

övertaliga byggdes förstås om till olika specialfordon, allt efter behov och

smak: <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=2113> , observera

de gamla typiska gjutna fotstegen i högra änden! – Då tågradio började

införas mera allmänt på 1960-talet fick många gamla cabooser blixtar och andra

liknande symboler påmålade; detta kan alltså vara en dateringshjälp betr. vissa

foton. *Jfr även trainphone!* Första generationen caboose-radio hade ofta en

cirkelrund antenn på taket. Bild: [http://www.railfan.net/railpix/railfan/ohio04-](http://www.railfan.net/railpix/railfan/ohio04-10-01/img_0412.jpg)

[10-01/img_0412.jpg](http://www.railfan.net/railpix/railfan/ohio04-10-01/img_0412.jpg) Se även war emergency caboose. – Slang: Allra vanligaste

smeknamnet på en c. var trol. "hack", med "crummy", se d o, som nummer två.

"Shanty" förekom också. "Bouncer" var också ganska vanligt. Hela c. kallades

ibl. också "cupola". Jfr bobber, buggy, conductor, drover caboose, "porthole",

smoke jacks och way car. Ett stort antal bilder finns här:

<http://www.northeast.railfan.net/rolling7.html>

Caboose red – klarröd, brandkårsliknande nyans, relativt vanlig standardfärg före ca 1950, då en hel del banor i stället började måla cabooserna t ex illgula eller silverfärgade! Kallas ibl. även mineral red. Jfr reporting marks.

Kontrasterande ljus färg på gavlarna till röda cabooser, skyddsrandning m m förekom också (tanken var givetvis att kontrasten skulle göra ett nödbromsat tågsätt lättare att se för efterföljande tåg...) Färgen på caboosen på denna bild stämmer trol. ganska bra:

<http://www.steamfreightcars.com/gallery/caboose/ri17827main.html>

Jfr även safety striping.

Caboose trucks – vanligast var normala godsvagnsboggier men försedda med bladfjädrar. Många undantag förekom dock; jfr bilderna här:

<http://www.northeast.railfan.net/rolling7.html>

”Cabot's quilt” – ett slags isoleringsmatta använd i tidiga stålvagnar.

Cab signals – hyttssignaler. Jfr ATC, TCS och US&S.

”Cab track” – kortform för caboose track. Numera mestadels avskaffat/bortglömt... Särskilda cab tracks lades ut vid gott om plats för att förenkla tågbildningen (och trol. även som allmänt repspår/avlusningsspår...) Foton från vissa storbangårdar visar ibland “the Yard Goat” dragandes tre fyra stycken tomma c. ... Jfr caboose, ovan, och crummy, nedan.

Cab unit – se A unit. Även = alla ”enkelnosade” äldre enhyttslok (med hel taklinje, dvs typ EMD FT/F3/F7 och E5-E9, Alco PA/FA, BLH Sharknose, Fairbanks-Morse och liknande); alltså i motsats till nyare GP-, SD-, U-, gamla Alco RS-, F-M Trainmaster m fl varianter. Jfr hood unit. Även ett fåtal tvåhyttslok byggdes (ung. = SJ ellok Ra). Som gränsfall brukar räknas de första tyska försöksloken på Espee; se diesel-hydraulics. Enl. uppgift ca 9 000 cab units tillverkade totalt.

California High Speed Rail Authority – California High Speed Rail är ett delstatligt företag som planerar att mycket snart börja bygga high speed rail mellan Los Angeles och San Francisco. Fullt utbyggt kommer tågen att gå mellan San Diego i söder och Sacramento i norr. De finansieras av delstaten och med federala pengar. President Obama är järnvägsvän och skapade ett program där delstater kan söka bidrag för high speed rail. Så har t ex Illinois nyligen invigt första delen av en "uppsnabbad" bana från Chicago söderut mot Springfield och St. Louis. Där kör Amtrak nu 110 mph. Inte så mycket kanske men dock en ökning. Mer info om California High Speed Rail finns på deras hemsida:

<http://www.hsr.ca.gov>

”California type” – ofta använd äldre beteckning på olika varianter av tidig spårvagn/interurbanvagn med halva korgen slutet, halva med öppna sidor. Flera hundra av dessa fanns i trafik bara i Los Angeles. Också den urspr. benämningen på San Franciscos kabelvagnar, jfr cable car. Den allra tidigaste varianten av

dessa konstruerades av Henry Root hos Hammonds vagnfabrik i San Francisco; urspr. tvåriktnings kabelvagnar med båda ändar halvöppna och dubbla ”grips”! Bild av enriktningstvåvagn, som även visar den vanliga, extra skenbromsen: <http://sandiegohistory.org/collections/streetcar/images/7852.jpg> Här trolleyvagnsvarianten: <http://www.oldpueblotrolley.org/860.htm> **och här: <http://www.davesrailpix.com/odds/ca/htm/osa01.htm>** Tvåaxliga varianter fanns också. Jfr Duplex car/convertible car. Bra bild från San Francisco, som även visar de kraftiga stigningarna: <http://www.yesteryeardepot.com/SFRWY504.JPG> Jfr closed coach.

CALIFORNIA ZEPHYR – ett av de klassiska ”streamliner-tågen” till Västkusten; lever fortfarande hos Amtrak!

California Western RR – se ”skunk”.

Calk – se caulk.

● Cal-Scale – jfr Kemtron.

Camden & Amboy RR – bl a känd för sina unika ånglok med hjulställning 6-2-0; ca 6 st byggda av bl a Norris **1849-53**; bild här: <http://www.northeast.railfan.net/images/carr.jpg> **Jfr JOHN STEVENS.**

Camelback /Å/ – ånglokstyp med extra bred eldstad för eldning med långsamt brinnande antracit, ”hard coal”, som tog upp hela lastprofilen; föraren satt i en trång hytt med tak och sidoväggar mitt över pannan medan eldaren stod i en halvöppen hytt baktill! Flera tusen exemplar byggda, av närapå alla hjulställningar, från 0-4-0 switchers till Atlantic, Pacific, Mikado och t o m Mallet, för en mängd banor i östra USA. 4-6-0 Camelbacks var i tjänst i bl a lokaltåg kring New Jersey ända in på 1950-talet. Stora användare av typen var bl a Erie RR, Central RR of N.J., Lackawanna, Lehigh Valley och (Philadelphia &) Reading RR; några även på Delaware & Hudson och Pennsylvania RR (t ex första Atlantic-typen, PRR class E-1, år 1899; jfr Atlantic). Några användes kortvarigt i ett försök med ”ny kolsort” även på Union Pacific. Även kallade ”Mother Hubbard”. – I mitten av 1800-talet kallades loktypen ibland även ”Center-cab engine”; benämningen slog dock aldrig igenom. Bilder, se bl a <http://www.northeast.railfan.net/images/bo80.jpg> http://www.northeast.railfan.net/images/tr_rdg1200.jpg <http://www.northeast.railfan.net/images/erie2601.jpg> (världens trol. största C. engine, byggt i tre ex. 1907 till ERIE som pålok för koltåg). Även <http://www.rr-fallenflags.org/el/loco/erie-s2501alb.jpg> Obs. att det sista fotot visar en C-typ med passage mellan hytterna, vilket var ovanligt på större lok. De allra sista Camelbacks byggdes 1927.

”Camel door” – speciell typ av extrastor boxcar-dörr med hängrullar upptill.

Campbell engine /Å/ – se Standard engine.

Canadian Locomotive Co. – se CLC.

Canadian Pacific – slogan från 1940-talet: ”Spans the World!” Flott bild av 1970-talsmålning av EMD E-lok här:
<http://www.worldrailfans.info/forum/viewtopic.php?t=2223&postdays=0&postorder=asc&start=20> , gå till slutet av tråden!

C & N W – se Chicago & Northwestern.

C & O – se ”Chessie”.

CANNONBALL – snälltåget på Illinois Central RR som Casey Jones körde då han år 1900 krockade med bakänden av ett godståg som ej stod hinderklart! Jfr även Wabash.

Canton Car Co. – godsvagnstillverkare under 1920- och 30-talet.

”Capitol (Dome) logo” – vardagsbenämning på B & O nyare logotyp, för bild se Baltimore & Ohio.

Car barn – ålderdomligt ord för vagnhall (i GB = carriage shed). Nyare benämning är car shed. Jfr depot.

Car builders – fyra ännu vanliga tillverkarförkortningar är ACF, Budd, PS och SLC; se dessa, nedan. – (Hist.) Ganska vanligt i USA under 1800-talet var att nyöppnade vagnverkstäder accepterade betalning för leveranser till nya järnvägar i form av aktier i bolagen – uppenbarligen en riskabel hantering. Detta tog mycket riktigt knäcken på många av företagen...

Car Builders’ Cyclopedia – rikt illustrerad ”gods- och personvagns-bibel” i stort format; gavs ut i nya upplagor med några års mellanrum; första uppl. av föregångaren ”Car Builders’ Dictionary” utkom redan 1879. Ända sedan dess har en viktig del av verket varit en ytterst omfattande ordlista. 1940 års utgåva var trol. den tjockaste med 1 350 rikt ill. sidor! Numera tycks denna och Locomotive Cyclopedia vara sammanslagna, jfr d o. Jfr Forney locomotive.

Car builders’ plates – se builders’ plates.

Car codes – jfr Pullman.

Car float – enkel järnvägsfärja av pråmtyp; bild:

http://www.northeast.railfan.net/images/rdg_float.jpg Används fortfarande i bl a Stor-New York samt i Alaska och Kanada. *Jfr baggage float.* – (Hist.) Car floats var mycket vanliga förr på USA:s östkust. **PRR, New Haven, Reading och B&O hade flera hundra stycken, plus en mängd egna bogserbåtar, i NY Harbor/New Jersey-området, Port Reading, Philadelphia och Baltimore.** Systemet minskade trycket på storhamnarnas vanliga kajväxling; ”sjölastning/-lossning” till/från båt/godsvagn förekom mycket i hamnbassängerna! **Bolagen, framför allt PRR, hade tidvis även stor färjetrafik med person- och bilfärjor,** jfr train ferry.

Car float reach car – förställarvagn (detta urspr. en militärterm!) för vagnväxling vid tågfärjeläge; ofta användes även vanliga gondolas eller flat cars för detta. Även ferry push car, enl. CBC 57. Jfr ovan. ”I was doing some research about the car float operations, and was told (by a retired Long Island employee who worked the floats) that gons were used by them for this purpose...”

Car knocker – (hist.) vagnsynare (som knackade på hjulringarna). Även ”car whacker”.

Car lettering – se reporting marks. Jfr car numbers.

Carlines – övre takspröjsar i personvagn med trækorg och lanternin.

- Carlisle & Finch – tidig tillverkare av leksakståg, bl a USA:s allra första elektriska tåg omkr. 1896.

Carload – definieras i dag som ”a shipment of not less than five tons of one commodity”.

Carmer – se cut lever.

Car mover – neutral benämning på olika typer av bogserfordon (**ibland enbart med gummihjul**) för flyttning av en à två järnvägsvagnar. Modernt uttryck. Jfr Trackmobile.

Car names – jfr Pullman.

Car numbers – ibland förekom (förekommer?) specialbeteckningar med anknytning till vissa tågsätt; detta angav då den enda tsä-typ som vagnen användes i. UP hade i många år särskilda beteckningar på streamlined coaches, t ex ”LA no. ...” på vagnar avsedda för CITY OF LOS ANGELES, ”CP no. ...” för vagnar till CITY OF PORTLAND osv. Jfr reporting marks.

Car oiler & packer – vagnssmörjare. Det sista ordet syftade på de återkommande ompackningarna av glidlagerboxar, se hotbox och metals.

Carolwood Pacific RR – Walt Disneys privata live steam-bana i skala 1:8 med 1870-talståg; se <http://www.carolwood.com/> (Jfr Great Locomotive Chase.)

Car replacer – se rerailling frog.

Carrier – eg. bärare; i dag en generell benämning på olika transportmedel, t ex järnvägsbolag.

Car shed – jfr car barn.

Car stoves – se Baker heater. **Jfr steam heating.**

Carter Brothers – vagn tillverkare i Kalifornien, bl a i San Francisco, åren 1875-1900; byggde bl a mkt materiel till de många tidiga 3-fotsbanorna i Kalifornien. Levererade tidigt balansboggier till psv på div. järnvägar. **Bilder m m:**
<http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/carterbros.htm>

Car type designations – se coach, freight car, Pullman, sleeper och deras vidare hänvisningar. – **Hist.: redan ca 1850 talar allmänna verkstadsannonser i USA-pressen om ”railroad passenger, freight & hand cars manufactured to order” utan närmare specificering – carriages, wagons etc är redan bortlagda!**

Car weight limit – max. tillåten tj-vikt för amerikanska godsvagnar var länge 263,000 pounds, alltså 120 metr. ton, för fyraxliga vagnar. Numera höjt till 286,000 lbs. Trots ofta grov räls på huvudbanorna är fortfarande en del äldre broar begränsningen för hög sammanhängande metervikt av tåg; sth över många broar är ytterst låg.

”Car whacker” – = car knocker, ovan.

”Cascade green” – se Empire Builder.

Cascade Tunnel – USAs längsta järnvägstunnel, 12 500 m, på linjen Spokane–Seattle i Washington. Flera amerikanska bandelar med långa tunnlar hade tidigare kontaktledningsdrift men har numera dieseldrift; efter tågpassage stängs ena änden av tunneln och ”renblåses” m h a stora fläktar. Detta installerades vid Cascade Tunnel 1956, då tillhörig Great Northern RR; några av USA:s största och mest speciella ellok ställdes då av, därav ett par med endast ett fåtal år i tjänst. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_gn5019.jpg – Historik: Första C. Tunnel, längd 13 800 fot, var klar 1900, som ersättning för 1890 års besvärliga, ursprungliga linjesträckning med bl a switchbacks. P g a svåra rökproblem elektrifierades tunnelsektionen 1909 med trefassystem och 6,6 kV spänning, USA:s enda av denna typ. Bl a för att undvika förödande jord- och

snöskred och minska det dyrbara underhållet av snow sheds byggdes ny, längre tunnel med mindre stigningar men även delvis helt ny (och sammanlagt kortare) linjedragning åren 1927-29, varvid elektrifieringen ändrades till enfas 11 kV. Ytterst speciella lok användes, se

<http://www.northeast.railfan.net/electric1.html> Under 2. världskrigets rekordtrafik kunde alla typer av lok förekomma här i samma tågsätt – ett par ellok dragande, en fyra enheters FT-diesel mitt i tsä och som pålok längst bak ett Malletlok (som kopplades av före tunneln). – Jfr tunnel motors.

”Casey” – se speeder.

Cast-welded rail joint – (hist.) i bruk bl a på USA-spårvägarna vid sekelskiftet; rälsändarna göts ihop m h a portabla, hästdragna smältverk, från vilka vitglödande stålblandning hälldes i formar fastskruvade vid rälerna; gav även, efter noggrann rengöring, god återledning utan extra förbindningar.

”Catechism of the Locomotive” – se Forney.

Catenary – egentligen ett adjektiv för ”bågformigt hängande” bro, kabel e d, här = substantiv för kontaktledning (hela systemet, inte bara kontakttråden och bärlinan). Uttalas *kötii ’nöri*. I vardagligt tal kallas c. även ganska ofta bara ”overhead”.

Catenary hoist = speciell hissanordning för att tvåvåningståg ska kunna korsas light rail-linjer o d med låg kontaktledning! Linjespänning på USA-banor med växelströmsdrift var/är ofta 11 kV, 25 Hz. Jfr interurban, lineman, messenger wire, traction, triangular catenary och trolley.

Caterpillar – numera ganska stor leverantör av huvudmotorer till diesellok och -motorvagnar. Jfr Davenport och MotivePower Inc.

”Catfish” – smeknamn på en av de nyare dieselloktyperna, som har ett mckt speciellt ”tryne”.

Cathcart rack engine /Å/ – 8-kopplat kuggstångsbanelok med dels konventionellt maskineri, dels sep. drivning av kugghjulet, lev. redan 1847 av Baldwin till Madison & Indianapolis RR för trafik på deras skarpa ”incline” med stigning 1:17 upp från Madisons hamn vid Ohiofloden. Banans Master Mechanic hette Andrew C. Ytterligare ett lok byggdes 1850 – första ”rack engines” i USA?

Caulk – att dikta en nitväxel/skruvförband, dvs. kröka kanten av ytterplåten inåt mot den undre plåten för att uppnå en extra spänning och tätningseffekt. Gjordes förr med enkla handverktyg på ångpannorna, numera med trycklufthammare. Uttalas *’kååk’*. (Anv. även i GB.)

CBC – se Car Builders´ Cyclopedia.

”Centennials” – vardagsnamn/smeknamn på de stora 8-axliga DDA40X-dieselloken på Union Pacific, som introducerades 1969, samma år som UP firade 100-årsjubileum. Effekt ca 6 000 hp. Bild:

<http://www.dallasrailwaymuseum.com/centennial.html>

”Centennial Exhibition” – syftar oftast på världsutställningen i Philadelphia 1876, då mängder av nya tekniska tåg tillbehör presenterades och alla större lok- och vagn tillverkare givetvis ställde ut sin produkter. Även Sverige var med på ett hörn, bl a med 891-loket NYHAMMAR från Kristinehamns Mek. Werkstad. – ● Även de tidigaste tillverkarna av leksakståg var med på denna utställning, bl a pionjären Ives, se d o, som också tillverkade andra mekaniska leksaker än tåg.

Center sill – den grova mittbalken på traditionellt byggda, nyare amerikanska godsvagnar. Jfr Fishbelly och striker.

”Centipede” – (tusenfoting; eg. hundrafoting) smeknamn på Baldwins speciella 3000 hkr 2D+D2-diesellok från 1945-48, bl a levererade till Pennsylvania RR. De flesta av dessa var av ”Babyface”-typen, se detta ord. Endast 40 st levererade. /Å/ – Även benämning på ett par olika, mångaxliga ånglokstendrar (oftast sjuaxliga; först tvåaxl. boggi och sedan fem delvis förskjutbara axlar) på bl a New York Central, Northern Pacific och Union Pacific. NYC-varianten hade ”bara” 18 000 gallons vatten men 46 ton kol: möjligt tack vare water scoop-påfyllning under gång! Se water scoop. Jfr Big Boy, Coast-to-Coast, Niagara , **Vanderbilt och whaleback.**

● Central Valley – tidig tillverkare (fr 1947) av H0-byggsatser av oldtimetyp; speciellt känd för sina goda boggier, ”smooth-running as an eel in oil”. Tillverkade den trol. första äldre standardboggien (av Archbar-typ) för spv. H0n3 cirka 1952; jfr Kemtron. CV var även storleverantör av boggier till andra firmors bättre byggsatser. Levererar numera även ytterst naturtrogen spårmateriel, se <http://www.cvmw.com>

Centralized traffic control – se CTC. Jfr track warrant.

Centrifugal dirt collector – se dirt collector.

”Century” – Alcos sista modeller av road-switcher, åren 1963-68. Jfr Alco. **Flera bilder här: <http://www.godfatherrails.com/photos/pbm.asp?model=C420>**

CFC – se Cleveland Frog & Crossing Co.

Chafing plate – slitskydd, förstärkningsplåt. Jfr apron.

Chair car – skillnaden mellan chair car och coach var aldrig skarp. Se vidare d o; jfr parlor car.

”Challenger” – (Hist.) utöver den välkända ånglokstypen på Union Pacific, Delaware & Hudson och Northern Pacific även ett speciellt godsexpresståg på UP under ett antal år. Jfr även rosebud coal.

”Challengers” – (Hist.) ett antal olika expresståg på Chicago & Northwestern på tidiga 1930-talet, föregångare till ”City”-tågen som kördes i samarbete med UP och Espee, se CITY OF...

Channel – även = U-balk!

Chase car – se Sperry.

Check – biljett- eller godskvitto. Checked baggage – polletterat resgods. Jfr transfer.

Chemical cars – kan i dag betyda ung. vad som helst men syftar oftast på tankvagnar eller vissa typer av covered hoppers. Jfr GATX, hazmat, SIT och Union Tank Car Co.

”Chemically treated water” /Å/ – syftade på att olika typer av pannstenslösande medel m m tillsattes i matarvattnet. Detta gav ofta gråvita fällningar på utsidorna av loken i närheten av äldre typer av bottenblåsningskranar, om dessa var monterade direkt på eldstadens yttersida. Jfr blowdown. Bild:
<http://www.yesteryeardepot.com/CWC284.JPG>

”Chessie” – smeknamn på Chesapeake & Ohio RR. I den tidiga persontrafikreklamerna för C&O ingick en kattunge som hette ”Chessie”; en slogan var t ex. ”You'll Sleep Like a Kitten on C and O” (annonsbilderna visade oftast en nerbäddad katt). Div. varianter på temat användes, t ex trycktes ”C & O for Progress – along the Chessie Route” på ficktidtabellerna. ”C & O for Progress” återfanns även i stor stil på boxcars under 1950-talet. På lok och godsvagnar förekom senare, en period under 1980-90-talet, en rolig färgsättning i gult och rött samt devisen ”Chessie System”, inklusive kattungen i silhuett (efter det att C&O slagits ihop med Baltimore & Ohio och Western Maryland)! Logotypen formades av kattsilhuetten mitt i ett ”C”; ngt otydlig för den som inte minns de gamla kattannonserna... Bild:
http://www.morscher.com/rr/1987/19871017_13.jpg och <http://www.rr-fallenflags.org/co/co-c3666ads.jpg> (Urspr. hade den sovande Chessie på 1930-talet framtassen ovanpå täcket, därav strecket nedåt t v.) Något röriga blandmärkningar förekom under 1980-talet på bl a lok, t ex ”Chessie System, B & O”.
– Info ur en amerikansk föreningshemsida: “The 2003 Chessie Calendar is the

69th edition of this most famous and longest established railroad calendar, published by the C&O Historical Society on behalf of CSX Transportation. This year's calendar celebrates Chessie's 70th birthday. It was in September 1933 that Chessie first appeared in a C&O advertisement in Life Magazine. She was so popular that the first Chessie Calendar was issued for 1934, and in the next fifteen years she became one of the most recognizable corporate / advertising symbols in America. Even after passenger trains declined she remained C&O's symbol, and her name was used to represent the combined C&O, B&O, and WM after 1972 as Chessie System. She still remains CSX's mascot, after all this time, now delighting a fourth generation of adults and children." Se även www.chessieshop.com *Ytterligare en rolig C&O-slogan: "Purr-fect transportation"!* Jfr GEORGE WASHINGTON. /Å/ – C&O var även kända för sina superstarka, supertunga ånglok av typen 2-6-6-6, se Allegheny. Jfr även nedan!

Chessie turbine engines – C&O var också kända för sina tre jättestora försökslok, mångaxliga ångturbinelektriska maskiner byggda av Baldwin och General Electric 1947-48 – faktiskt t o m världens tyngsta ånglok (enligt vissa uppgifter – men siffrorna varierar överallt i litteraturen...) Trots en stor satsning och bl a specialbyggda kolgivningsanordningar lyckades man inte få loken driftsäkra; de skrotades redan 1951 (?). "Particular problems were coal dust getting into the forward traction motors..." /loken hade kolförrådet framtill, framför hytterna!/"...and leaking water short-circuiting the motors on the other two power trucks", vilket låter som ganska triviala problem, jämfört med vad andra ångturbinalok led av; detta kan knappast vara hela sanningen... Elakt smeknamn: The Sacred Cows! Bilder:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_co500b.jpg och

<http://www.chessieshop.com/gallery/showphoto.pl?id=7203> Jfr JAWN HENRY och steam turbine locomotives.

Cheyenne – Union Pacific RRs huvudverkstad i Wyoming för bl a Big Boy-loken, och hemstation för de sista av dessa. Jfr Big Boy. Vändskivorna var ca 45 m långa, världens längsta, tillsammans med ett fåtal andra på bl a C&O och Duluth Missabe-banan, som båda hade liknande jättelok! Jfr turntable.

Chicago & Northwestern – översiktlig historik av allmänt USA-intresse med diverse glimtar finns här: http://www.forecyte.com/cnwbook/cnw_title.htm Jfr PIONEER. C&NW ansågs ligga i tekniska framkanten, tillsammans med PRR, och var bland de första större banorna att använda dieselelektriska boxcab-växellok fr o m ca 1926; jfr AGEIR. "The 400" var 1935 beteckningen på banans nyaste expresståg, som avverkade de 400 miles mellan Chicago och Twin Cities på 400 minuter, då en mckt hög medelhastighet (jfr HIAWATHA). Jfr även name trains. – C&NW körde länge en mckt stor lokaltrafik runt Chicago med enbart ångdrift, fram till 1955. Elaka smeknamn: *Cheap & No Wages, Can't and Never Will, Cardboard & No Wheels, Coal and No Water, Can Not Win*

(*against the Omaha onslaught; jfr nedan!*), *Cheap & Nothing Wasted, Chicago & NoWhere, Chaos & Nothing Works!* C&NW är sedan 1995 en del av Union Pacific. – En av de USA-banor som körde vänstertrafik på dsp; fortfarande bibehållet på vissa bandelar /??./.

”Chicago Outer Belt Line” – slogan använd om Elgin, Joliet & Eastern Ry., en godstrafikbana utan persontrafik som omslöt Stor-Chicagos alla industrier i en jättelik halvmåne längs Lake Michigan och 1950 hade intensiv växlingstjänst på över 1 300 miles sidospår; den egna banlängden i huvudspår var däremot bara 200 miles...! Jfr belt railroads.

Chicago Railroad Fair 1948 – berömd järnvägsutställning i jätteformat, med en blandning av historiska exposéer, tågshow och presentationer av det då allra senaste i järnvägsmateriel. återupprepades t o m året efter. Se också Deadwood Central RR! Jfr även BumbleBee.

http://www.railarchive.net/rrfair/rrfair_p06.htm Textpsv-tillverkaren Budd skröt med att man demonstrerade en färsk nybyggd psv varje vecka inne på utställningen – nedgången i tågresandet hade nått och jämnt börjat då...

Chicago Tunnel Company – smalspårig, underjordisk godsbanan: ”The Illinois Tunnel Company (later known as the Chicago Tunnel Company) started operating freight trains through the tunnels in 1906. The small four-wheel electric locomotives hauled pony freight cars between stores, office buildings, post office facilities, warehouses, factories, and railroad stations. The tiny cars carried packages, goods, mail, food, coal, cinders, and occasionally people!” Jätteanläggning med 60 miles spår, 150 ellok och 3 000 vagnar. En av grundidéerna var att kunna förse många panncentraler i innerstaden med kol och även att frakta bort sot och aska från dessa. Strömssystem 250 V DC med kontaktledning och trolley. Delvis i bruk fram till sena 1950-talet; spårvidd 2 fot. Enstaka fragment återstår, liksom många av tunnelarna.

”Chilled car wheels” – helgjutna vagnshjul med stor ythårdhet, snabbkylda efter stelning/alt. kokillgjutna; vanligaste typen fram till ca 1970 (?). åren 1930-70 angavs ofta på godsvagnsgavlarna vilken typ av hjul och axlar som vagnen hade. Jfr disc wheels, reporting marks och wheel ribs.

Chime whistle – nästan alla ånglok i USA hade flertoniga visslor, från ganska ljusa och gälla tretoniga till fem- och sjuttoniga, ofta ganska mörka. De första visslorna infördes redan på 1830-talet; oklart om ångbåten eller ångloket var först; kom dock i allmänt bruk först senare; jfr locomotive bell. Jfr air horn, peanut whistle och whistle post.

Chimney (pipe) – olika former av skorstenrör UTOM ångloksskorsten, som heter ”stack”, se d o!

CHIPPEWA – ”name train” på Milwaukee Road, som omhuldade den gamla indiankulturen. Jfr HIAWATHA.

Chock – stoppsko.

Christensen – tidigt amerikanskt direktluftbromssystem innefattande flera fordon än bara det första, använt på bl a kortare eltågsätt, t ex på ”elevateds”, se do (även på Djursholmsbanan i Sv.). Jfr Eames, New York Air Brake och Westinghouse.

Cincinnati & Lake Erie – stort interurban-bolag i Ohio, se ”Red Devil”.

Cincinnati Car Co. – stor tillverkare av interurban- och spårvagnar, ca 1900-1930. Jfr ”Red Devil cars” och ”rubber stamp” cars.

Cincinnati Locomotive Works – jfr Moore & Richardson.

Cinder catcher – se bear-trap.

Circle keystone – se keystone.

Circulator /Å/ – se siphon.

Circus train – större cirkusar skaffade sig tidigt egna tåg. Störst var och är naturligtvis ”Ringling Brothers and Barnum & Bailey”, ”the greatest show on earth”, med tre maneger bredvid varann /även i dag?/, som fortfarande förflyttar sig huvudsakligen m h a järnväg. Vinterkvarter har man i Florida och turnerar i övrigt över hela USA och Kanada. Officiell godsvagnsmärkning: RBBX; jfr ”X”. – ”C. train” är även slang för caboose, i olika varianter.

City car – jfr city railway och streetcar.

”City gauge” – beteckning använd på några spårvägar i Kanada med spv. 4 fot 10 7/8 tum (1495 mm), bl a (även i dag) i Toronto.

CITY OF DENVER, CITY OF LOS ANGELES, CITY OF SAN FRANCISCO etc. – kända expresståg under järnvägserans höjdpunkt, bland dessa även CITY OF PORTLAND, det första dieselized streamline train i mitten av 30-talet. Flertalet ursprungligen ”samkörda” av UP, Espee och Chicago & Northwestern. Jfr ”Challengers” ovan. Bild: <http://digital.denverlibrary.org/cdm/ref/collection/p15330coll22/id/67577> Se även ”name trains”.

CITY OF NEW ORLEANS – Urspr. Illinois Centrals dagsnälltåg mellan Chicago och N.O. från ca 1947, numera en ”overnight sleeper”

som körs av Amtrak.

CITY OF SALINA – se “M-10 000”.

City railway – gammal beteckning på stadsspårväg.

”Clamshell” hopper doors – speciell typ av bottenluckor på tidiga hopper cars, bl a på PRR och B&O.

Class – I amerikansk jv-drift är ordet class, inklusive sammansättningar, synnerligen mångsidigt; se nedan! 1) Loken på större banor typindelades i ”classes”, som antingen fick varsin bokstavs-beteckning eller en separat, egen del av banans loknummerserie, t ex ”the 2500 class”, utlästes ”the twenty-five hundred class”. Det senare kombinerades ibland även med bokstavs-beteckningar liknande de svenska littera. T ex Canadian National hade i ett par fall olika bokstav för snarlika loktyper men indelade dem efter olika drivhjulsdiameter! Storbanor som PRR, se Pennsy, med många tusen lok (och litterasystem av svensk modell!) återbesatte gamla utgångna loknummer för att slippa övergå till femsiffriga nummer; lok av exakt samma typ kunde därmed ha en-, två-, tre- eller fyrsiffrigt nummer! På storbanor med en mängd varianter av t ex Mikado- eller Pacificånglok eller diesellok målades förr dessa beteckningar ofta nertill på hyttsidorna. Pennsylvania RR hade dem även på de små ovala tillverkarskyltarna! – Liksom på andra håll i världen kunde kombinationer av speciella undersiffror eller underbokstäver i beteckningen ange vissa genomgående detaljer, t ex överhettning, oljeeldning, ”water scoop”, ”booster”, tågvärmeaggregat, motståndsbroms o d. *Karakteristiskt för USA-banorna, liksom världens övriga järnvägar, var att varje större bana nödvändigt måste ha sitt eget system...!* Nu, på 2000-talet, förekommer sådana andra ”inbyggda” varianter som att EMD-byggda lok har udda slutsiffror och GE-dito jämn, vidare att nummergrupperna ibland är kopplade till lokens resp. hästkrafttal! – (Hist.) På de största banorna hade även alla vagnar class designations. – Jfr engine classifications, EMD, road number och Whyte. 2) ”First class travel” är/var ett relativt begrepp, eftersom fasta normer för olika vagnsstandard o d saknades. Flertalet bolag tog ut olika biljettpriser efter vilken typ av vagn man önskade åka i; till detta hörde då olika nivåer på utrymme/komfort, bagageservice, ev. servering vid sittplatsen etc. Jfr club car, coach, dining car, parlor car och Pullman. / **Konceptet ”lyxsittvagn” kan ev. ha rubricerats ”First class” under någon period hos Pullmanbolaget; se vagnsmärkningen här: <http://www.flickr.com/photos/60901191@N08/9115292300/in/pool-2031425@N22/lightbox/> (oklart, jfr Pullman och deras ”Palace Cars”!?!?) / Se även <http://www.trainweb.org/passengercars/Indexes/>**

Class 1 railroad – bolag som år 1991 hade trafikintäkter om minst 250 miljoner USD. Beloppet indexeras; i dag (2012) = nästan 400 MUSD.– Efter alla ”mergers”, återstår i dag blott en handfull storbolag; 1957 fanns drygt hundra

stycken class 1 carriers, de flesta då betydligt mindre än dagens.

Class 2 railroad – bolag med trafikintäkter mellan 20 och 250 miljoner USD. Indexeras nu även betr. Class 2 RR. – Jfr regional carrier.

Class 3 railroad – bolag med trafikintäkter upp till 20 miljoner USD; Indexeras nu även betr. Class 3 RR. Inkluderar också alla ”terminal railroads”, se detta ord.

Classification – rangering, tåg bildning. Jfr class, engine classification och följande, nedan, samt switch!

Classification lights – ett slags positionsljus för att man har olika färger ange typ av tåg och var de placeras; har förekommit i ett otal varianter, både högt och lågt placerade, parvis, på alla typer av lok och motorvagnar, fram till såväl som baktill. Vita sken angav extratåg, gröna efterföljande förstärkningståg (jfr second section), röda ensam lok eller slutsignaler (jfr marker lights). Dubbla par av c.l. användes ibland på (återgående) påskjutningslok och m m, då med specialkombinationer av färger, inkl. gult. Under dagtid användes förr flaggor av samma färg. En bild av ett halvgammalt ångväxellok på PRR från 1939 visar t ex enbart lågt placerade c.l. fram till på loket /?/ Extratågsmarkering/motsv. förekom även på interurban lines. (C.l. var långt tillbaka även kallade marker lights, se d o.) Jfr även ditch lights, headlight och train number board. – (Hist.) Under diesellokserans inträde avskaffades c.l. gradvis i USA, däremot inte i Kanada! De första varianterna av E-, F- och GP-type-diesellok hade inbyggda c.l. i framändarna (båda ändarna på GP-types) fram till cirka 1960, vilka därefter gradvis slopades (tillsammans med ”pole pockets”, se d o).

Classification tower – kontrolltorn för bangård med vallväxling.

Classification yard – allmän benämning på rangerbangårdar. (I GB = marshalling yard.) Jfr hump och retarder.

Clatter gong – varningsklocka på spårvagnar och interurbanvagnar. Både elektriska och luftdrivna fanns (liksom på svenska Djursholmsbanan och ”tåget i gatan” där!) Monterades antingen på kortsidan under vindrutan eller upptill på taket, exempel: <http://www.yesteryeardepot.com/DENT371.JPG> och <http://www.yesteryeardepot.com/SFRWY504.JPG> och <http://www.davesrailpix.com/sn/html/sn010.htm>

CLC – Canadian Locomotive Co. i Kingston, Ontario; började bygga ånglok på 1850-talet, senare storleverantör till Canadian Pacific. Mindre lyckat samarbete ang. diesellok upptogs med Baldwin efter 2. vkr; därefter trädde Fairbanks-Morse in i bilden ca 1950 och en mängd FM-lok, bland andra ”C-liners”, byggdes i Kingston på licens. Fabriken nedlagd 1969; total lokproduktion under

drygt hundra år = drygt 3 000 enheter. Jfr Baldwin och FM.

Clearance car – kontrollvagn för fria rummet; används bl a vid tunnelarbeten; ofta långa äldre boggipsv med in/utfällbara ”spröt” på mitten.

Clearance gauge – fria rummet, dvs. lastprofilen + extra marginal. Jfr loading gauge.

Clearance post – hinderpåle/motsv. Ej konsekvent använda i USA.

”Clear stack” /Å/ – se stack.

Clerestory roof – lanternintak. Obs. stavningen, brukar vara fel i cirka sju fall av tio (bl a clear-story är vanligt)... C.r. förekom även på ånglok, bl a på Philadelphia & Reading och Pennsylvania RR, samt på hästspårvagnar. Kallas ibl. även Bombay roof, Monitor roof /eller Pullman roof ??/. Vanligast i USA var jämnhög lanternin, avslutad med nedåt rundade kortändar. **Bild här:**

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_los10.jpg och

<http://www.flickr.com/photos/60901191@N08/9115292300/in/pool-2031425@N22/lightbox/> (andra fotot visar en kraftigt ombyggd stålvagn av

första 20-talsversionen, här med alla småfönstren igensatta). Många andra versioner fanns dock, bl a en som var svagt bågformad och högst på mitten,

längs nästan hela vagnens längd; ”bow-top clerestory roof”:

<http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/brill.htm> se fotot av vagn Virginia & Truckee 11. Jfr deck roof. – Kuriosa: Cl. r. av rent

amerikansk modell har förekommit även på några svenska ånglokshyttak, bl a på BJ och UGJ. Den senare banan hade även några psv med dessa tak.

Cleveland fare box – **bild här:**

<http://www.baltimoremd.com/streetcar/images/baltppc5.jpg> Se vidare

Johnson fare box.

Cleveland Frog & Crossing Co. – stor tillverkare av spårmateriel, bl a helgjutna frogs, alltså växelkorsningar. Jfr switch.

”Clickety-clack” – det vanliga sättet att i skrift återge skarvsmattret på en amerikansk järnväg med sicksack-skarvar i spåret.

”Climax” – se Pressed Steel.

Climax /Å/ – tillverkare av 2-cylindriga boggiånglok med utvändiga, kraftigt snedställda cylindrar, vevstakarna drivande på en blindaxel och mittre kardanaxel under loket, byggda åren 1884-1930. Konstruktören hette Charles D. Scott, ej George Gilbert, som ofta anges. Fabriken låg i Corry, Pennsylvania. Drygt 1 000 lok

tillverkade, främst för timmerbanor, en del även på export till bl a Nya Zeeland, ganska många med konkava hjul för gång på pole roads, stockbanor! Urspr. hade drivaxlarna ett slags differential för att underlätta skarp kurvtagning, samt omställbar reduktionsväxel mellan kardanaxel och blindaxel. Bilder, obs. ny länk: <http://www.gearedsteam.com/> – Tidiga C-lok hade ofta runda tillverkarskyltar, som vid en snabbtitt kan misstas för Baldwins eller Brooks... Observera att den lätta, tidiga class A-type, med stående panna, tillverkades ända till slutet. Jfr Heisler, pole roads och Shay.

Climax Engineering Co. – se Whitcomb.

”C-liner cab unit” – en av Fairbanks-Morses dieselloktyper från 1950-talet med mkt karakteristiska fönster framtill. Bild:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nyc5008.jpg Jfr FM. • En snygg och väl fungerande H0-modell i några olika målningar, bl a Western Pacific-grått och orange, gjordes på 1950-talet av Rivarossi.

”Clockers” – Pennsylvania RRs täta snälltåg med GG1-lok och styv tidtabell på sträckan New York–Philadelphia. **Hann undergå många förändringar under årens lopp; kombinationen gammalt GG1-ellok i kolsvart AMTRAK-målning och modernare vagnar på 1970-talet var ingen direkt höjdare:** http://www.railfan.net/railpix/submit/edkaspriske/.p.cgi?Amtrak_GG-1_NJ.jpg

Closed coach/streetcar – observera att många fordon i ”varmare” delstater var halvöppna/trekvartsöppna. Man preciserade då ofta om det även fanns helt slutna/täckta fordon i vagnparken! Jfr California type.

Closed-pouch traffic – se storage mail car.

Club car – en av många varianter av sittvagn med fåtöljer, i princip = parlor car, dock (förr) ”traditionally a men’s car, with a bar or a buffet”. Jfr chair car, coach, observation car och parlor car. Bilder:

<http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs5.html>

CNJ – en av flera förkortningar/benämningar på Central RR of New Jersey (i talspråk oftast = ”Jersey Central”). Andra signaturer har varit CRRNJ och JC. Jfr road number!!

”CNJ # 1000” – det lilla dieselelektriska motorlok som levererades till Central RR of New Jersey av ALCO år 1925, tillsammans med General Electric och motortillverkaren Ingersoll-Rand, jfr dessa. ALCOs första helt lyckade (och delvis banbrytande) maskin; var i tjänst som växellok i Bronx till 1957 och står numera på B&O Museum i Baltimore. Bild:

<http://www.sdrm.org/history/timeline/cnj-1000.jpg> Jfr box cab.

CNR – Canadian National Railways, urspr. statligt bolag, privatiserat sedan 1990-talet. Hade tidigare en karakteristisk, jättestor, ihopskriven CN-logotyp **på lok och täckta gv**. Jfr även mineral brown.

Coach – oftast = sittvagn. En c. hade (förr) i princip bänkar, i motsats till en chair car, som hade fåtöljer. Obs att ordet coach används även om bussar! Se vidare Boonton c., club car, Harriman c., heavyweight c., Kuhlman c., parlor car, roomette, standard passenger cars, steam heating, Stillwell c. och streamliner. Ibland talas/talades om sittvagnar som ”day equipment” i motsats till ”Pullmans and sleepers”. **Mycket tidiga coaches dekorerades ofta med olika ruttmönster på långsidorna.** Snygga bilder på klassiska coaches finns här:

<http://www.midcontinent.org/collectn/woodpas/cr60m.jpg>

och <http://www.midcontinent.org/collectn/woodpas/gn3261.html> Jfr

<http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs3.html> Obs. att texten i sista länken är grundad på äldre materiel och uppfattningar, vilka i o f s speglar intressanta resonemang kring persontrafiken i USA för 60-70 år sedan. Jfr också färgdata här nedan! Variations- och kombinationsrikedomen betr. inredning var hart när obegränsad; under depressionens sjunkande trafik byggdes en mängd sexaxliga vagnar om till kombinerade sitt/sov/byffévagnar! En av heavyweight-vagnarna hos Illinois RR Museum beskrivs i dag just som ”6-bedroom Buffet Lounge”! – Jfr ”first class”. – Jfr också trailer! – ”Coach” i betydelsen instruktör är gudskelov ovanligt i järnvägssammanhang...

Coach green – förr vanlig personvagnsfärg; i princip ”ganska ljust, relativt varmt snusgrön” som nystruken, men blev snart allmänt grågrön... Många personvagnar var förr även röd- eller brunmålade; några bestämda regler för detta fanns inte. Långt tillbaka, före ca 1880-90, var de ofta målade i ljusa färger, gult, beige, guldockra etc. och med kontrasterande takparti i rött/brunt/mörkgrönt/svart. Även mättad orange förekom inte sällan, t o m in på 1900-talet. Jfr coach red, Pullman green, streamliners och Tuscan red. Bild: <http://www.jerryapp.com/arcv3b/ja-r342.jpg>

Coach red – inte ovanlig personvagnsfärg, i princip oftast = caboose red, se d o, eller ngt mörkare. Norm saknades, som sagt.

Coal-fired – jfr div. notiser här nedan samt Northern Pacific och super power.

Coal haulers – vanligaste benämningen, både i går och i dag, på banor/bolag med kol som viktigt eller dominerande godsslag. Klassiska c.h. var t ex ”Chessie”, Delaware & Hudson, Erie, Lackawanna, Norfolk & Western och Virginian, se dessa. Jfr coal roads, nedan. – **Koltrafiken är i dag USAs kanske viktigaste enskilda energitransportslag, eftersom huvuddelen av all elproduktion är kolbaserad. Flottan av coal cars, både specialvagnar och diverse hopper cars och gondolas, omfattar f n både ”vanliga”**

bolagsvagnar, private car line cars (se d o nedan) och vissa (= ganska många?) vagnar tillhöriga kraftproducenterna. De senare går naturligtvis i regel i bestämda omlopp endast mellan kolgruva A och kraftstation B. Antalet var, totalt, i feb. 2010, sammanlagt 96 800 stycken vagnar. Några äldre 50-tonsvagnar (?) ingår med all säkerhet i slutsumman; de nyaste lastar uppåt 100 ton. Om man t ex tar medeltalet 70 ton per vagnslast, landar man på den hisnande summan 6,8 miljoner ton – sedan är det ju en HELT annan sak hur många gånger per år dessa vagnar verkligen levererar sitt kol vid respektive kraftstation... Och elkraftproduktion kan naturligtvis modereras och samköras... Jfr

<http://trn.trains.com/Railroad%20Reference/ABCs%20of%20Railroading/2010/02/Coal%20cars%20reporting%20marks%20exposed.aspx>

Coaling station – benämning på allt från en enkel kolbrygga, coaling platform, till jätteanläggningar, coal towers, för tusen ton per dygn eller mera... Obs. att benämningen c.s. användes oberoende av om placeringen var inne på en station eller inte! Mindre coal towers kunde även kallas coal tipples. Jfr Altoona och Roberts & Schaefer. Bild:

http://www.tlcrailroadbooks.com/cgi-bin/tlcstore.pl?user_action=detail&catalogno=x22

och http://stagniesalrailpics.homestead.com/files/Columbus_Coaling_Tower.jpg Jfr water station.

Coal pusher /Å/ – maskinellt, **tryckluft- eller ångdrivet** frammatningshjälpmedel i tendrar med stora kolfickor! Jfr stoker.

”Coal roads” – betecknar/betecknade två olika saker; oftast = bana med kol som viktigaste godsslag, men ibl. även = bana med koleldade lok i motsats till vedeldade; det senare naturligtvis nu bara historiskt. Jfr coal haulers.

Coal(ing) tipple or tower – se coaling station, ovan.

Control trailer – (hist.) manöverbvagn på interurbanlinje. Jfr dagens cab car!

”Coast Daylight” – under många år namnet på en serie dagsnälltåg mellan bl a Los Angeles och San Francisco. Namnet Daylight ofta även överfört på de delvis strömlinjeformade ånglok typ 4-8-4 som användes där fram till tidiga 1950-talet. Loken hade en ansats till strömlinjeinklädnad samt speciellt utformade sotskåpsluckor med dubbla strålkastare infällda. Jfr Espee och GS type.

”Coast-to-coast tender”/Å/ – smeknamn på de stora 8-axliga tendrar som Pennsylvania RR kopplade på inte bara Duplex-loken, se d o, utan även en del medelstora lok på 1940-talet. Tog **/rättat/: 26-42 short tons kol och 73-80 ton/kbm vatten; flera** varianter fanns. Namnet användes urspr. om en något

mindre, 6-axlig variant, som Altoona byggde på 30-talet för tio av K4s-loken.
Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr999401.jpg (Bilden visar en td ombyggt till besprutningsvagn e d.) Även:
http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr6184.jpg Jfr Centipede, K4s och **Vanderbilt**.

- Code 100 etc – betecknar höjden av olika rälsprofiler **för mj-bruk**. C. 100 = 0,1 tum, alltså 2,54 mm.

COFC – Container on Flat Car. Numera även extra låga specialflakvagnar avsedda för dubbla lager av containrar. Jfr depressed center car, doublestack, intermodal och TOFC.

”Coffin” feedwater heater /Å/ – matarvattenförvärmare med värmeväxlaren monterad i form av en stor platt halvcirkel utanpå sotskåpet. Jfr pickle car.

Coffin tank car – avsedd för livsmedel, se https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pID=109 Några av dessa var ännu i bruk in på tidiga 1950-talet, trol. dock bara lokalt.

Coil car – speciell flat car för stålplåt i rullar, med fasta eller rörliga mellanväggar eller stöd. Finns även med containerliknande överdelar. **En del plåtrullar körs även i gondolas, då ofta märkta ”For coil loading only”. Jfr covered gondola.** Se http://espee.railfan.net/sp_fcss-index.html och <http://www.rr-fallenflags.org/misc-g/grw7426gga.jpg>

Collision posts – se caboose.

Color schemes – några lösryckta (historiska) data bara: En mängd idéer om c.s. fanns – mera strikta färgsättningar på lok och vagnar var vanligt på norra östkustens bolag; lite djärvare väster- och söderut... T ex Union Pacific har behållit 1930-talets varmt gula färg (på de första dieseltågen) som lokfärg ända in i våra dagar. Pennsylvania RR, ”the standard railroad of the world”, höll fast vid sina sobra, rätt tråkiga lok- och vagnsfärger och man lät t o m arvtagarna Amtrak, Conrail m fl delvis behålla dem. Lite hänvisningar till olika beskrivningar med c.s.-anknytning här: Se ”Chessie”, caboose red, coach green, Daylight, EMPIRE BUILDER, freight cars, PE, Pennsy, Pullman, reefer och warbonnet. – Hist.: Obs att vildavästern-tågen i filmerna ofta är nerkladdade med färg på ett totalt historielöst sätt... Däremot hade amerikanska ånglok, långt in på 1880-90-talet, ofta väl så mycket blank mässing som sina europeiska motsvarigheter.

”Colorado Railcar” – nykonstruerad dieselmotorvagn av närmast europeiskt utseende.

Columbian Exposition – 1893 års industri-jätteutställning i Chicago (till högtidlighållande av 400-årsminnet av Columbus landstigning, fast ett år försenat), då bl a mängder av järnvägsmateriel från hela världen visades upp, inte minst ett 60-tal lok. Baldwin, då redan störst bland loktillverkarna, visade upp sexton olika lok! Värstingen bland dessa var Erie RR´s då nya 97-tons tiokopplade påskjutslok... Brooks, se d o, deltog med nio maskiner, bl a en med elstrålkastare (båglampa) och turbogenerator, kanske världens första? (Jfr Pyle.)

Combine /subst./ – kortform av combination coach; komb. sitt- & resgodsvagn. Se nedan.

”Combo” – kortform för combination coach. (”Compo” för composite coach, vagn med olika klasser, har trol. bara förekommit i GB.) Jfr dormer.

Combustion chamber /Å/ – olika varianter av ”förlängda fyrboxar” med själva tubplåten inflyttad en bit in i lokets rundpanna. Trots att eldytan minskade p g a de kortare tuberna så ökade ångbildningen, totalt sett, tack vare den bättre förbränningen i den förstörade eldstaden. C.c. började införas i USA redan omkr. 1920-22 och blev snart standard på alla modernare ånglok. Har trol. bara förekommit som stålfyrbox! Jfr siphon, ”super power” och throat plate.

Comfort cab – se safety cab.

Commissary Manual – personalhandbok utgiven av Pullman; behandlade alla aspekter av passagerarservice – servering, matrecept, omvårdnad, uppträdande och annan service.

Commissary truck – stor dragkärra/plattformstruck/motsv., speciellt för livsmedelsfurnering till restaurangvagnarna. Jfr dining car.

COMMODORE VANDERBILT – känt expresstågslök på New York Central, döpt efter NYC:s grundare. Drog bl a 20TH CENTURY LIMITED, se d o. Kan ev. vara världens allra första strömlinjeinklädda ånglok; i trafik i december 1934 /??. Bild här:http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nyc_cv.jpg

Commonwealth Steel – tillverkare av alla slag av järnvägsutrustning i gjutstål, t o m helgjutna ångloksramverk med cylindrarna i ett stycke. ”Commonwealth trucks” var vanligast på alla nyare personvagnar; jfr passenger cars.

Nordamerikansk stålgiutteknik låg långt före övriga länders och bidrog mycket starkt till att Baldwin, ALCO, American Car & Foundry, Pullman-Standard, Union Switch & Signal, Westinghouse m fl framgångsrikt kunde konkurrera på världsmarknaden, trots höga arbetslöner. Jfr ”patented”, Sellers, steel castings och ”SW”.

Commuter... – olika sammansättningar som angivit/anger lokal persontrafik i ren järnvägsdrift; både ång-, el- och dieseldrift. De gamla jättestationerna i New York, Chicago, St. Louis, Philadelphia osv. var i första hand dimensionerade för en ofantlig c. traffic (jfr "Penn Station"). Länkar här:

<http://www.pb4d.com/neorail/links/fslinks.html> – Historiskt:

Commuter coaches kunde förr vara ganska lika de stora interurban coaches; även dessa började ganska tidigt byggas med stålkorg... Jfr även Grand Central Terminal, New Haven och Stillwell; se också shuttle och standard passenger cars.

"Company-built" – I USA byggdes i regel merparten av all rullande materiel av enskilda verkstäder. Undantag fanns dock bland såväl jättestora som mindre järnvägsbolag; ganska många medelstora järnvägar byggde tidvis egna fordon, bl a under järnvägsnätets våldsamma expansion 1900-1910, då lev.tiderna från stortillverkarna kunde bli långa. Exempelvis Lehigh Valleys fem sista Atlanticlok för expresstågen N Y – Buffalo var byggda hemma i Sayre, Pa. åren 1910-11. Dessa var även de första bland nyare lok på LVRR som INTE var av Camelback-typ, se d o. – T ex Pennsylvania RR och Norfolk & Western hade under lång tid en mycket stor andel lok som var "company-built". Jfr Altoona, Delaware & Hudson, JAWN HENRY, Juniata, motor, Reading RR, Roanoke och Strong locomotive. – Liksom i andra delar av världen var även många amerikanska lokaltrafikföretag ytterst aktiva på den här fronten; att tillverka materiel av spårvagnstyp krävde inte stora gjuterier, jättestora traverskranar och andra dyrbara anläggningar. Drivboggier och hjulsatser köptes då ofta från loktillverkarna eller särskilda, mindre leverantörer. Vanligt var också att lokalbanorna hade goda snickarverkstäder, som byggde om vagnparken efter rådande behov. Nedgången i elektrisk interurban- och lokaltrafik åren 1925-40 medförde att marknaden för begagnade elfordon ofta var livaktig; flertalet banor hade också samma elsystem, kontaktledningsdrift med 600 V DC. Jfr traction och trolley.

"The company notch" /Å/ – det hack i ånglokets omkastarbåge som ansågs ge bäst ekonomi vid gång i full hastighet. Jfr cut-off och notch up.

Company service cars – se non-revenue cars och MW.

Compound locomotives /Å/ – hade en kort blomstringstid i USA ca 1890-1905 (utom betr. Malletlok, se d o). Jfr articulated, balanced compound, **cross-compound**, superheated, tandem compound och Vauclain.

Compressor – luftkompressor för bromsluft m fl hjälpfunktioner på tåg. – Hist: "The air pump", forna tiders fram- och återgående ångkolvluftpump, som fortfarande är i bruk vid museal ångdrift, tycks nu allt oftare benämnas compressor även den.

Conductor – 1) konduktör (i GB = guard). USA-slang: “brains”.

Arbetsuppgifterna för en c. på godståg har förändrats mycket på senare tid, jfr caboose; en c. i godståg (numera ofta med endast två mans besättning) har dock kvar karaktären av tågchef; the c. åker alltså i lokhytten. Jfr brakeman.
2) elledare/kabel i allmänhet. Jfr high-voltage connector och third rail.

Conduit system– strömskena på spårväg, nedsänkt i spårmittn under gatunivån. Strömupptagning skedde via ”electric slots” och en speciell anordning, s k plow, en sorts liten rullvagn med släpsko, som åkte med i ett smalt tråg under gatunivån, se nedan. Vagnar på transit lines, se d o, hade ibland dels trolley för luftledning i ytterområdena, dels upptagare typ c.s. för stadsgatorna, alternativt släpskor för strömskenedrift vid gång på egen banvall/motsv., jfr EL (ev. har även alla tre förekommit tillsammans). C.s. har använts flitigt i bl a New York (första linjen redan 1895), i Washington, DC (ända till 1962!) och även i London och övriga Europa, bl a i Budapest. De första c.s. lines byggdes redan på sena 1880-talet (vissa försök gjordes i Cleveland, O., redan 1884; obekant hur dessa fungerade; jfr motor). Dessa hade dock ej plows utan en fast strömupptagare inunder varje vagnsboggi. Speciella ”plowmen” hjälpte senare till att lirka ihop vagnarna med sina plow-rullvagnar vid resp. ändhållplats. Systemet krävde stora investeringar vid anläggningen, bl a därför att inga detaljer i spårunderbyggnaden fick rubbas ur sitt rätta läge; the slots krävde naturligtvis den allra största precision vid rälsläggningen. Kontaktskenan löpte i speciella tråg som regelbundet behövde spolarna från smuts; **permanenta anslutningar till avloppsnätet var därför nödvändiga.** – Ytterst komplicerade kombinationer av conduit slots och cable slots för dragkabeldrift förekom under några år, bl a i större gatukorsningar i New York City omkr. 1900, ända tills de förra helt hade ersatt de gamla cable lines som driftform där, jfr cable cars!! Se även trolley och EL!

”Confederate” /Å/ – tidig benämning hos Canadian National Lines på ånglok av typ 4-8-4. Jfr Northern.

Congdon stack /Å/ – speciell variant av vedeldningsskorsten, använd bl a på Colorado & Southern. Liknade delvis den klassiska diamond stack, se d o.

Conjugated valve gear /Å/ – den knäledsdrivna slidstyrningen på mittr cylindern av vissa 3-cylinderlok, t ex Southern Pacific class 5000 (10-kopplad) och Union Pacific class 9000 (12-kopplad), liksom flertalet av Gresleys brittiska konstruktioner. Mittr sliden drevs m a o av de båda yttre, via armar fram till på slidskåpen (som hade genomgående slidstänger) – teoretiskt en ganska bra konstruktion, eftersom därmed ingen mittr slidstyrning behövdes, men i praktiken alltför känslig och underhållskrävande. Den relativt talrika class 9000 på UP, från 1930-talet, var dock i trafik in på 1950-talet (trots höga kostnader för underhållet av den tunga och svåråtkomliga mittvevstaken, vars glidlager ofta

behövde justeras eller bytas ut; specialutrustade gravspår erfordrades för just dessa maskiner).Bild: <http://www.rr-fallenflags.org/el/loco/dlw2204.jpg>

Connecting railroad – se Belt RR.

Conrail – "...formed in April 1976 (*m h a speciellt federalt anslag*) from the rubble of the bankrupt Penn Central (the largest bankruptcy in the nation's history), five other bankrupt northeastern railroads (Erie Lackawanna, Reading, Lehigh Valley, Jersey Central, and Lehigh and Hudson River), the ailing Pennsylvania-Reading-Seashore Lines, and some other shortlines. There were 90 distinct types among the 5,038 locomotives inherited by CR in 1976. This incredible assortment of motive power ranged from PRSL's ancient Baldwin diesels to a few modern second generation diesels, and to the aging ex-PRR electric fleet. Conrail's mission was to standardize, modernize, and replace this fleet. The motive power fleet had to be upgraded if the new company was to survive. Profitability wasn't even on the horizon back then – the primary mission was to avoid total collapse, or worse, nationalization." – CR skötte således enbart godstrafik (jfr Amtrak), repade sig ganska snabbt och blev sedan privat bolag 1987; är sedan 1999 uppköpt av CSX och Norfolk Southern. Jfr även NYC och Pennsy samt reporting marks.

Consist – oftast kortform av "train consist", alltså tågsammansättning. Definitionerna av betydelsen tycks dock variera; en del anser att dragfordon ska ingå, andra inte... Formalisterna räknar helst bara vagnarna, inte loken...

Consolidation /Å/ – tenderånglok med axelföljd 1D (hjulställning 2-8-0). Namnet kommer av det första, officiellt namngivna exemplaret av denna loktyp, byggt 1866 av Baldwin. "Its name honored the merger of the Lehigh & Mahoney and the Lehigh Valley railroads." Talspråksformen "Consol" är vanlig. En uppskattning landar på drygt 20 000 tillverkade lok av typ Consolidation i hela Nordamerika!! (Tillgängliga builders' records är ibland svårtydda; USA-lokverkstäderna hade ofta även stor export...) – Största 2-8-0-exemplaren, på Delaware & Hudson 1930, vägde 160 ton (enbart loket; jfr denna märkliga bana, nedan!!) "Consols" var vanliga även på 3-fotsbanorna. Se även "AC", ovan.

Contact wire – kontakttråden i en kontaktledning. Jfr catenary och messenger wire.

Container car – liksom i Europa började man med små slutna behållare, som urspr. lastades i vanliga öppna vagnar. Se vidare COFC.

Control-cab car – manöverbagn. I talspr. "cab car". För bild, se d o. Jfr bilevel car och engine.

Control Car Remote Control Locomotive – se nedan.

”Control sled” – Loket i fråga har fått sina traktionsmotorer och bränsletankar borttagna men har reglerutrustningen kvar plus radiokontrollutrustning monterad. Det kopplas sedan till ett eller flera vanliga, ej radiostyrda lok med vilka det "multipelkopplas". På det viset kan man radiostyra valfritt, ej radioutrustat, lok via denna "control sled". Officiellt kallades dessa enheter CCRCL, ”Control Car Remote Control Locomotive”. Använda endast på Union Pacific. **Fortfarande i bruk?** Jfr slave.

Convertible car – samlingsnamn på olika spårvagns/interurbanvagnstyper med (delvis) upp- eller nedfällbara sidoväggar. En variant byggdes vid förra sekelskiftet av Duplex Car Co. i N Y med helt rundad korgprofil; väggsektioner med bågformade fönster kunde skjutas upp i taket! Obs.: orden här handlar om olika, starkt tidsbundna betydelser, se vidare duplex coach! Man ska nog här hålla i minnet att stora delar av USA har ett åretrunklimat/inlandsklimat med MYCKET stora temperaturvariationer, vilka först på senare år kunnat utjämnas m h a modern luftkonditionering...

Cooke – medelstor ånglokstillverkare i Paterson, N J, som 1901 slogs ihop med ALCO. Nedlagd 1926. Jfr Danforth, Cooke & Co. och rotary.

“Corporate grey” – se armour yellow.

Corrugated door – se Freight car door.

C.O.T.S. – ”clean, oil, test and stencil” beskriver arbetsgången i stort för bromsrevision. Efter revision (som innefattar kontroll av styrventil och bromscylinderspel, byte av packningar etc. samt smörjning och tryckprov) målas COT + datum på godsvagnarna. Jfr reporting marks.

Cotton Belt (Route) – mycket vanligt smeknamn på St. Louis Southwestern Ry. (många railfans vet inte ens det **gamla** korrekta bolagsnamnet). Uppköpt av Southern Pacific 1932; huvudlinje från St. Louis till Fort Worth; många bibanor med stor trafik mellan medelstora städer. SLSW var helt dieselfierad redan 1953, då en av landets första banor. Numera delvis en del av U P-nätet. Logotyp: <http://txdepot.railfan.net/Jack2a.jpg> Jfr Espee.

Coupler – koppel; se Buckeye, Janney, link ´n pin, MCB coupler, platform buffers, traction couplers och Pennsy. (I GB vanligen “coupling”.) Jfr buffer, pole pockets och striker.

Covered bridge – broar med skyddstak och t o m -väggar var inte ovanliga i USA; fanns både på landsväg och järnväg. En del finns kvar på mindre landsvägar som kulturminnesmärken, framför allt på östkusten.

Covered hopper car – täckt bulklastvagn med bottentömning. Jfr nedan samt gondola (car). Modern covered hopper här:

http://espee.railfan.net/picindex/freightcars/dl_ch_77599_2_ayerma_10jul1999.html Dagens c. h. cars har ofta behållaren invändigt specialbehandlad för bästa och skonsammaste transport av olika bulkprodukter, från säd till olika pelletstyper, cement, kemikalier, plast m m.

Covered gondola – bakom den skenbart självklara benämningen dolde sig, åtminstone 1959 på Pennsylvania RR, ett antal ganska avancerade nya specialvagnar för trpt av olika slags valsade stålprodukter. Jfr "Biggest freight car order in history" **och coil car, ovan.**

"Covered wagon" – eg. prärievagn, ganska nytt smeknamn (efter 2000?) på EMD gamla linjediesellok typ F3 och F7!! Speciellt använt på Santa Fe /?/ Jfr F3.

"Cowboy coach" – se drover caboose.

Cow-catcher – se pilot.

Cowl – eg. huva, regnskydd för skorsten m m; i järnvägsspecialsammanhang dels blästerrörskona på ånglok, dels speciella, fullbreda karosser på vissa nyare diesellok, "cowl units"; lokps kan justera utrustningen, byta säkringar m m utan att behöva stå utomhus...! Jfr cab unit och hood unit.

Cow 'n Calf – äldre dieselelektriskt växellok i två (ej permanent kopplade) enheter med förarhytt endast på den ena. Framför allt anv. som "tryckarlok" vid vallväxling. (I GB = Master 'n Slave.) Enstaka exemplar med två hyttlösa enheter kopplade till en normal "switcher" har även funnits; kallades då givetvis "herds"! **Särskilt EMD-loktyperna NW2 och SW7 byggdes om för detta ändamål; jfr EMD** Jfr slave unit och slug. Bild:
<http://www.jerryapp.com/arcv1/ja-r053.jpg> (märkningen " ").

C P – vanlig (historisk) förkortning; Central Pacific RR; = den västliga delen av första kontinentbanan, som byggdes av bolaget CPRR; sammanslaget med Southern Pacific 1885. *Obs att CP i modernare järnvägssammanhang däremot oftast syftar på Canadian Pacific Ry.!* Jfr Espee, **NP** och UP.

C R – se Conrail, ovan.

"Crack trains" – subst.; vanlig fackslang, även i dag, för div. snabba tåg "with rights over other trains". Jfr hotshot, limited, redball och superior trains.

Crampton type engines – har ett enda jättestort drivhjulspår längst bak och 2 à 3 löpaxlar framför; några få byggda i USA cirka 1850, se JOHN

STEVENS. Dessa kunde hålla god hastighet på välbyggda banor. Loktypen var något vanligare i Europa men självdog i takt med att persontågens vikt bara ökade...

Crane – jfr water column och water crane.

Crane Co. – stort företag i Chicago, startat 1855, specialister på alla slag av kranar och ventiler, manometrar etc.

”Cranking” – används i (äldre) diesellokhandböcker o d för att ange när huvudmotorn ska dras runt i sb med start etc. ”Crank up” = ”rev up”, dvs varva upp!

Crawford stoker /Å/ – äldre typ av stoker, som kastade in kolet i fyren m h a en kolv. ångmaskinen satt ibland monterad inunder kolfickan på tendern, jfr bild här: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nw1714.jpg Jfr Duplex stoker och Kincaid stoker.

Creamer Safety Brake – fjäderbelastad anordning från 1850-60-talet med ett genomgående rep spänt längs tsä och ett slags ”uppdraget urverk” under varje vagn; vid koppelbrott slaknade repet och urverkens fjäderkraft satte till bromsarna. Påminde om Heberlein-bromsen i Europa. Kom ur bruk så snart Westinghouse-bromsen börjat införas, se d o.

Creco – Chicago Railway Equipment Co., stortillverkare av gjutgods, bromsdetaljer m m till rullande materiel. Se Pressed Steel.

Crescent – eg. halvmåne; diverse namnkombinationer med C. förekom på olika banors ”name trains”; kan ha haft ngt att göra med indiansk mytologi, som så mckt annat i USA...? Jfr Southern green.

Crew cab – förekom undantagsvis på enstaka ånglokstendrar: påbyggnad baktill, trol. för att slippa den extra växling som den normalt medförda caboosen ofta resulterade i. Ej att förväxlas med head brakemen´s cabins ovanpå en del loktendrar, se cabin 2). Jfr brakeman och caboose.

Crew caller – turfördelare/personalledare.

Crew car – benämningen används i dag lite hursomhelst; om rullande personalvagnar som ingår i ord. tågsammansättning, om avställda äldre vagnar som fungerar som stationära personallokaler etc. Jfr dormer! – Skillnaden mellan en c.c. och en caboose har ibland varit otydlig. Jfr caboose.

”Critters” – små och udda, ofta hembyggda/ombyggda, lokomotorliknande

industrilok. Jfr Plymouth och Whitcomb. Bildexempel:

<http://donross.railspot.com/dr0700/msc1b.jpg> Även stortillverkarna kunde naturligtvis leverera smålok:

<http://www.steamfreightcars.com/prototype/catalog/mvcmc/mvcmcp32main.html> – Andra mindre tillverkare var Midwest och Milwaukee – data? ”Criter” anv. nu tyvärr, ibland, lite urskillningslöst om alla sorters industrilok.

CROR – Canadian Rail Operating Rules, den moderna säo som gäller i (hela?) Kanada.

Crossbuck – vardagsbenämning på kryssmärke vid vägövergång (oftast märkta ”stop – look – listen”; en del säger bara ”railroad crossing”, ibland då med en tilläggstavla inunder med antalet spår på). Småvägar på landet hade/har ofta bara en ganska liten, rund gul skylt med svart kryss och ”R.R.” på. Se vidare grade crossing och stop sign. Jfr wigwag.

Cross-compound engine – vanlig benämning på traditionella tvåcylindriga komppoundlok med en cyl. på vardera sidan. Jfr balanced compound, tandem c. och Vaucrain c.

Crosshead /Å/ – tvärstycke. C. guide = gejd. (I GB = slide bar.) Jfr main rod.

Crossing alert – varningssignalen ”tåg kommer”: lång – lång – kort – lång. Enligt the Rule Book ska sista signalen bibehållas tills plankorsningen passerats. (Urgammal praxis; signalen används även i andra länder med amerikansk järnvägstradition, t ex på Kuba.) Signalen ska ges vid alla plankorsningar, oavsett skyddsanordningar. Jfr ditch lights.

Crossing at grade – se grade crossing; kommentarerna!

Crossing lights – ”buffertlyktor”; se ditch lights.

Crossover – spårkorsning, dvs. själva spåröverbyggnaden i denna. Jfr diamond.

Crosstie – sliper; se tie.

Crown truck – typ av godsvagnsboggi.

”Crummy” – slang (subst.) för caboose. (Adjektivet crummy används eg. i betydelsen ”liten och otrevlig”, alltså här ung. = ”lilla råtthålet”!)

CRUSADER – Första strömlinjetåget på Reading RR mellan N Y och Philadelphia 1937 med nybyggda vagnar dragna av äldre Pacificlok med nyuppsatt ”streamlining”.

CTC – Centralized Traffic Control, fjärrblockering, fjb. Första installation hos NYC 1927. Uttrycken ”reverse-signalled CTC” eller ”TCS”, Traffic Control System, anger numera dubbelriktade linjeblock på dubbelspår, vilket tidigare ofta inte hade installerats på första generationerna av de amerikanska systemen. Trafik i ”fel” riktning kunde/kan då bara ske p s o; åkande ps behövde/behöver därför hålla noga reda på om resp. bandel har dubbelriktade block eller inte...! CTC utan dubbelriktade block finns fortfarande kvar. Obs. vidare att både reguljär vänster- och högerspårstrafik fortfarande förekommer. Jfr ATC, single-line running, tower och track warrant. – Historik: Bandelar med CTC: 1933 1 000 miles, 1947 8 000 miles. I dag: mångdubbelt mera.

Cummins EngineCo. – mångårig leverantör av dieselmotorer till många småloks- och motorvagnstillverkare. C. erbjuder nu också moderna, miljövänliga motorer för ”upgrading” av stora, äldre EMD-lok m fl.

Cupola – utsiktstupol; se cabooses. Extra bred ”wide-vision c.”, som stack ngt utanför vagnssidorna, sattes ofta på nyare cabooses, jfr d o. ”Cupolas” kan återfinnas även på t ex maskin- och banprovningssvagnar, vissa snöplogar m m.

Current pickup devices – inkluderar alla typer av strömavtagare för luftlednings- och strömskenedrift. Se EL, pantograph och trolley.

Cushion – ordet ingick/ingår i olika sammansättningar med anknytning till godsvagnar som byggts för trpt av extra ömtåligt gods. Den hastigt ökande mängden av godsskador under 1950-talet (bl a som följd av ökande andel vallväxling) fick många järnvägar att investera i nya box cars och automobile cars m m med särskilda draginrättningar, t ex ”Duryea type”(en av dessa, med det typiska förlängda utseendet, kallades ”Hydraframe”, se d o), speciell inklädnings invändigt etc. ”DF”, ofta i ganska stora bokstäver på vagnssidorna, stod för ”damage-free” under ett antal år... ”Hydraulic cushion” var en vanlig tilläggstext på boxcars tillhörande t ex Burlington och Chicago & NW. Santa Fe på 1960-talet: ”SHOCK CONTROL” i jättebokstäver; bild här: <http://www.northeast.railfan.net/images/atsf525207.jpg> Även öppna vagnar försågs med dessa finesser, bild; <http://www.steamfreightcars.com/gallery/gon/wmaarmain.html> En godsvagnsslogan bland många : ”Hydra-Cushion for Fragile Freight”: <http://www.pbases.com/dh30973/image/51606699> Jfr fishbelly, Pennsy freight cars och standard frt. cars. – De nya konstruktionerna har alltså lett till att många vagnskoppel nu sticker ut längre än tidigare; ökade längder av t ex ett 100-vagnarståg har därmed säkert berett många dispatchers, tågledare, extra bekymmer. å andra sidan har godsvagnslängderna i USA generellt ökat kraftigt sedan 1960-talet; jfr standard freight cars. ”A 100-car train” kan i dag vara allt mellan 1 och 3 km långt. Jfr MCB coupler. –Bild på 1940 års Duryea underframe:

<http://www.steamfreightcars.com/prototype/frtcars/duryeacbc.html>

”Cushion equipment” – gammal jv-slangbeteckning för **bättre** personvagnar med stoppade säten!

Cut – /verb/ cut out/cut in = av/inkoppla, /subst./ a cut = avkopplad vagn el. tågdel. ”An extra helper was cut in”; om extra pålok sattes till inuti tåget (p g a bro-restriktioner e d; jfr helper).

”Cut lever” – eg. uncoupling lever; avkopplingshandtaget bredvid kopplet i änden av lok och vagnar. Fanns/finns med både övre och undre anslutning till koppelkäftens låspinne. Ibl. även ”cut bar”. Olika varianter fanns/finns. Jfr helper link, Janney, MCB coupler och pole pocket.

Cut list – växlingslista. Jfr cut ovan samt wheel report.

Cut-off /Å/ – (grad av) cylinderfyllning på ånglok. Jfr notch up. Språkligt sett behandlas detta helt oegentligt: ”Full forward/reverse cut-off” innebär alltså INTE minsta cylinderfyllning utan största!

CWR – continuous welded rail. Maximala rälsvikterna, dvs normalräls vid byte, ligger i dag omkr. 140 à 150 lbs./yard = 70-75 kg/m. Rekordet innehades en tidav Pennsy, som lade in en del 155 lb. rails redan på 1950-talet. ”133-pounders” (**metervikt 66 kg**) var länge vanligt på hårt belastade huvudlinjer fr o m cirka 1925. Jfr flat-bottom rails och pounds per yard.

D

”D-type coupler” - under 1930-talet den allra kraftigaste varianten av standard MCB-koppel med tillhörande draginrättning – ökande dragkrafter hos de nyaste ångloken hade då nödvändiggjort att vissa godstågsätt endast fick innehålla D-type draft gears. Likafullt var sönderdragna koppel fortfarande vardagsmat, ofta dock orsakade av våldsamt ”slack action”, se d o.

Dabeg /Å/ – tillverkare av bl a matarvattenförvärmare och poppet valves, se d o; de senare redan med början ca 1930. Bl a ett par av försökshögtrycksloken på Delaware & Hudson hade D-ventiler. Bilder:

<http://www.dsself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/USAhp/USAhp.htm>- gå till nedersta bilderna.

Dalman truck – se freight car trucks.

”Damage-free” – se DF.

Damping regulator /Å/ – handtag för luftspjäll vid oljeeldning, se firing valve.
Jfr smokebox damper.

D & H – se Delaware & Hudson.

D & R G W – Denver & Rio Grande Western, se ”Rio Grande”.

Danforth, Cooke & Co. – tidig ångloksstillverkare i Paterson, New Jersey; konkurrent till Rogers och Mason. Senare kallad Cooke Locomotive & Machine Works. Öppnad ca 1800, loktillverkare fr o m 1852, nedlagd 1926; producerade ca 3 000 lok. Fabriken var med om att förbättra snöslungan på 1880-talet och ingick i ALCO-gruppen 1901-26. Jfr Leslie och rotary.

”Dark territory” – bandel utan CTC.

Date nail/dating nail – märkspik för sliprar, med årtal.

Davenport – i Davenport, Iowa; åren 1902-56 tillverkare av främst mindre ång- och diesellok; bl a en hel del på export under och efter 2. världskriget; se även Vulcan **och Porter**. Bl a installerades huvudmotorer från Caterpillar i många lok. D. har också byggt ett litet antal boggiånglok av Meyer-typ med en ovanlig form av utväxling till drivaxlarna, se <http://www.gearedsteam.com/> Fabriken levererade så sent som 1953 ett ganska stort eldlöst lok; kanske landets sista nybyggda? Bild på tidig ”44-tonner” från D. här: <http://www.northeast.railfan.net/images/msgx6.jpg> Jfr critter, Heisler och Porter.

Davis & Gartner – mckt tidig loktillverkare, levererade bl a några ”grasshoppers”, se d o, till Baltimore & Ohio på 1830-talet.

Dawson & Bailey – tidig loktillverkare; lev. bl a ett par av de första 3-fotsloken till Colorado på tidiga 1870-talet.

”Daylight” – se ”Coast Daylight” och Espee.

Dayton Car works – se Barney & Smith.

DB – ganska vanlig förkortning för dynamic braking, se d o.

DBR – double bedroom (Pullman/sleeping car). ”A 12 sec 1 DBR is a 12 section 1 double bedroom car, a very common Pullman configuration”.

D Control System (DCS) – se Form D. C. S.

”DC territory” – se ”AC/DC territory”.

”DC traction” Kan syfta på dels gammal traditionell likströmsdrift på spårväg, dels dieselektrisk drift före ca 1970 /?/?/ (loken hade likströmsgeneratorer; regleringen skedde enbart m h a huvudmotorns varvtal). Jfr "AC traction".

DDA40X – se Centennials.

Deadheading – passåkning, dvs. transport av personal som inte är i tjänst. Förekom tidigare också i vagnomloppslistor där viss tomtransport ingick. Används nu även om hela tågsätt/tomtåg i transport, t ex veterantåg och materiel på väg till revision.

Dead lever guide – reglerade förr blockspelet i bromsrörelsen på en vagn, innan brake slack adjusters, se d o, var uppfunna. Även ”brake lever stop”.

Dead section – skyddssektion, se även phase breaks!

Deadwood buffers – massiva träbuffertar på var sida om vanliga link 'n pin-koppel; förekom på tidiga, tunga koltåg, bl a på Lehigh Valley RR, som alltid kördes med påskjutningslok. (I GB oftast = dumb buffers.)

Deadwood Central RR – smalspårsbanan som anlades inne på Chicago Railroad Fair 1948, se vidare den roliga och rätt bombastiska utställningskatalogen: http://www.railarchive.net/rrfair/rrfair_cover.htm Jfr Ch. RR Fair.

Decapod /Å/ – Loktyp med hjulställning 2-10-0. *Obs. att D. ej betecknar samma axelföljd i USA som i GB!* Vidare har namnet ”missbrukats” i ngt fall och kortvarigt även åsatts loktyp 2-10-2, då ett bolag ej ville använda konkurrenten Santa Fe’s ”egna” namn på denna...! Jfr Russian Decapods och Whyte.

Deck roof – en variant av lanternintak som var vanlig på bl a äldre spårvagnar; lanterninen slutade tvärt före resp. plattform, liksom på flertalet svenska personvagnar. Jfr clerestory roof.

Deco ends – se Pressed Steel. Foto här: <http://www.steamfreightcars.com/gallery/boxauto/co5469main.html>

DED – se dragging equipment detector.

Defense Plant Corporation – organisation under 2. världskriget med bl a egna troop sleepers, se d o. /Närmare uppgifter ?/?/

Degree – se curve.

Delaware & Hudson – ett av de första bolagen på östkusten; första bandelen med hästdrift öppnad 1828. Så småningom en av de klassiska ”coal haulers”; slogan på 1930-40-talet: ”a century of anthracite service”. /Å/ – Tillverkade även egnalok och gjorde sig känd för att envist hålla kvar vid ångdriften mckt länge. Bl a byggde man på 1920-30-talet flera egna försökslok (av för sin tid ganska små dimensioner) med extremt höga panntryck. Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/dh1402.jpg> och

<http://www.dself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/USAhp/USAhp.htm>

Märkligast är nog L F LOREE, se texten i ansl. till den senare länken.

Panntrycken på de två sist byggda loken (1930-33) var uppe i 500 lbs., dvs ca 34 atö. Jfr Norfolk & Western.

”Delayer” – se dispatcher.

Delta /Å/ – tillverkare av bl a helgjutna löpboggier till ånglok. Särskilt enaxliga bakre löpboggier på många tenderlok var ”Delta trucks”, med ramen på varje sida i en halvmåne upp över lagerboxen, en del även försedda med booster, se d o. **”The Delta type, developed in 1916 by Commonwealth Steel Company utilizing a one-piece cast frame, at first exhibited unstable lateral centering and as such was not accepted by the USRA for any of the new standard locomotive designs. After its design flaws were corrected in 1921, it became very popular in engines that imitated the USRA's Mikado design in latter years.”** Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/images/prr460.jpg> och http://www.northeast.railfan.net/images/tr_cnw600.jpg

Demurrage – ersättning för överskriden lossningsfrist för vagnslaster.

Införandet av d. diskuterades under sena 1880-talet, bl a som en följd av den kroniska godsvagnsbristen och dåligt gv-utnyttjande. Infört när?? Jfr per diem.

Densmore – ”a ´Densmore Type´ wooden barrel tank car built in 1865 by Milton Car Works, Milton, Pa.; recognized as the first tank car built in the world.” Ny bild:

<http://www.petroleumhistory.org/OilHistory/pages/TankCars/WoodCars.html>

Denver & Rio Grande Western – se ”Rio Grande”.

Denver Public Library – jfr nedan samt Perry, Otto.

Denver Tramway – 1) ett av de få exemplen på att det brittiska ordet för elspårväg och hästbana någonsin använts i USA?! Inte ens kanadensarna tycks

ha använt det mer än undantagsvis... **I en annons från spårvagnsbyggaren Brill i Philadelphia år 1890 meddelas dock, för extra tydlighets skull, att man är "builders of railway and tramway cars".** – "Gilpin Tram/way" var även (smek)namnet på en liten 2-fotsbana med Shay-ånglok, också i Colorado. – 2) Även Denver Public Librarys, DPL, sevärda jättebildsamlingar bollar med ordet tram; flera sökträffar leder dock till olika typer av f d linbanor och branta kabelbanor vid gruvor i Denvers närhet; "tram" och "tramway" var/är m a o mångtydigt just här och tycks för övrigt ha använts /och ev. även användas?/ ganska allmänt om linbanor. En banhistorik över smalspår i Kalifornien från sent 1980-tal använder t o m "tram" genomgående som beteckning på linbana... "...Denver before the Tramway" syftar bl a på att staden hade cable cars i några år innan de vanliga spårvägarna kom till, jfr: <http://www.davesrailpix.com/odds/co/htm/denver29.htm> Vidare kan noteras att Denver förr hade blandat spårvägsnät med normalspår och spv. 3'6"! För webbadress till DPL, se Perry, Otto. Jfr cableway.

DENVER ZEPHYR – känt snälltåg, kört av "Burlington" mellan Chicago och Denver, dieselfierat redan 1937 och även i övrigt med då helt ny materiel; klarade 31,000 miles per månad; världens då modernaste tågsätt. Jfr Burlington Z. och Hiawatha.

Depot – allmän benämning på "station" och "stationshus". Bruket av ordet d. i USA tycks i dag (fortfarande?) innefatta det mesta utom riktigt stora stationer; alla stationshusbyggnader kan dock kallas d. Freight depot = större godsmagasin/godsstation; engine depot = lokstation; i dag är dock kanske "engine terminal" vanligare. (D. används i viss utsträckning även i GB, ung. = sv. vagnsdepå, understation.) – Karakteristiskt för väldigt många små gamla USA-stationshus på landet var de långt utstickande takkanterna, som ofta gick runt hela byggnaden; bilder: http://www.morscher.com/rr/1977/19770619_05.jpg och http://www.northeast.railfan.net/images/bo_oakland.jpg och <http://txdepot.railfan.net/Oakwood.html> och <http://txdepot.railfan.net/Franks.html> Fotot fr Oakwood, Tx. visar även en ovanlig variant av train order semaphore, se d o. Många depots var hopbyggda med sitt godsmagasin. Jfr agent, bay window och freight... – Hist.: Depot har förstås också använts om "avdelningskontor", "nederlag" o d i allmänhet. Depot och station har ofta blandats friskt; se <http://txdepot.railfan.net/Waco3B.jpg> Notera också att (i motsats till i Sv.) de lokala postkontoren sällan bodde i samma hus som stationen! Länk av allmänt intresse här: <http://www.rrshs.org/Library/library.htm> **Liksom i övriga världen kan ett amerikanskt stationshus egentligen se ut precis hur som helst:** <http://www.godfatherrails.com/photos/ss.asp?btNext=Next+%3E%3E&ID=1108&showType=update>

Depressed center car – tidigare den vanliga benämningen på en förstärkt

flakvagn med nedsänkt mittdel för trpt av transformatorer och annat högt gods. Numera även well car, främst rörande div. vagnvarianter för kombitrafik. Språkbruket tycks här vara vacklande och ganska vårdslöst, kanske beroende på att helt nya operatörer utan järnvägstraditioner trätt in i bilden. Jfr COFC, gondola (car), intermodal transport och spine car.

Derail – vardagsbenämning (subst.) på spårspärr. Även fackslang (subst.) för derailment! Jfr safety switch.

”Deregulation” – syftar i nyare texter oftast på 1980 års stora järnvägsreform, se Staggers Rail Act.

Derrick – kran(vagn), kranarm. Även wrecking crane och ”big hook”. Jfr dessa samt Burro, Fairmont och tool car. Största tillverkaren av ångkranar och katastrofkrantar var förr Bucyrus. Liksom på andra järnvägar har insatser av spårburna kranar vid större röjningar minskat även i USA.

Detector car – spårundersökningsvagn, se Sperry.

Detonator – knalldosa. Även torpedo eller, förr, explosive cap. (GB: oftast torpedo.) Uppfunnen ca 1840?

Detroit lubricator /Å/ – vanlig typ av ånglubrikator med runda synglas, se sight feed lubricator. Jfr hydrostatic lubricator.

”Devilstrip” – trolley-term, ev. använd enbart i Kanada, om (den farliga) och smala mittremsan mellan dubbelspår i städerna!

Dewey locomotives /Å/ – små bruksånglok, urspr. med oscillerande cylindrar, senare med blindaxlar och utväxling; ett hundratal byggda åren 1885–1925 av bröderna D. i Goldsboro, North Carolina.

”DeWitt Clinton” – ett av de första ångloken i USA. DeWC. var en legendarisk guvernör i New York state i början av 1800-talet.

”DF” – damage-free; tidigare vanlig märkning på första generationen boxcars med extra dämpning i draglådorna (ca 1950 >); t ex målades ”DF” mitt på sidodörrarna. Jfr ”cushion...”

Diamond – kortform av ”diamond crossing”; urspr. = spårkors i något sned vinkel, betecknar i praktiken numera alla spårkorsningar. Obs. att spårkorsningar i 80-90 graders vinkel var ganska vanliga i USA! D. används numera också för att beteckna platsen där järnvägar korsar varann, t ex ”Plymouth Diamond”. En del av dessa har ännu kvar sina gamla interlocking towers. Massor av d. blev

byggda på alla konkurrerande banor; många återstår fortfarande. Ofta kompletterade med triangelspår o d. Bild:
http://www.morscher.com/rr/1978/19780813_07.jpg och
http://www.railfan.net/railpix/railfan/fosdesh09-22-01/img_2527.jpg Jfr crossover, frog, grade crossing, grade separation, movable point crossing, signal tower, slip switch och wye. Jfr även Erie RR.

”Diamond” – ”some of the builders’ plates from Richmond (early ones) and Lima (later ones) were diamond-shaped...” Jfr locomotive builders’ plates.

Diamond crossing – se ovan.

Diamond stack /Å/ – den speciella vedeldningsskorsten som Union Pacific införde på sena 1860-talet och som blev mycket vanlig, bl a på smalspårslök; formen påminde upptill om en prismatisk diamant.

”Diamond stack days” kan allmänt syfta på perioden ca 1860-1900. Jfr balloon stack, Congdon stack och bear-trap cinder catcher.

Diamond truck – ursprungsnamnet på den traditionella glidlagrade godsvagnsboggin från 1840-talet med öppna, uppåt/nedåt vridbara sidor av hopnitade plattjärn, spiralfjädrar i mitten och fasta glidlagerboxar. Bild:
<http://www.yesteryeardepot.com/MILWDBOX.JPG> Senare kallad Diamond Archbar truck och slutligen bara Archbar truck (undantagsvis också Old Iron freight truck, bl a på PRR). Ej tillåten i samtrafik fr o m 1940-41, enligt CBC 40 (om nu denna bestämmelse verkligen kunde respekteras redan då; åtskilliga undantag från div. ”rules” gjordes under krigsåren; 1939 fanns fortfarande över 180 000 godsvagnar med A. trucks...) ”Stafford Roller Bearing Archbar Truck” var en moderniserad, kortlivad variant, ”Pilcher Trussed Archbar Truck” en annan, glidlagrad, men med överdelen förstärkt. Gradvis ersatta av Bettendorf trucks m fl fr o m cirka 1915-20. – 90-100 år gamla tjänstevagnar i trä, ibland f d reefers ombyggda till redskapsvagnar o d, kan fortfarande återfinnas, dock nu oftast med Bettendorf-boggier eller ännu nyare. Jfr Bettendorf, freight car trucks, MW, reefer, roller bearings, standard freight cars, swing motion truck och truss rods.

Dickson /Å/ – gammal ånglokstillverkare i Scranton, Pennsylvania; startad 1856, påbörjade loktillverkning 1862, tillverkade 1 762 lok /?/, gick upp i ALCO 1901 och lades ner 1909.

Diesel grey – se armour yellow.

”Diesel-hydraulics” – större linjelok med hydraulisk kraftöverföring har det endast funnits ett fåtal av i USA. Mest kända är det 15-tal lok som köptes på

prov av bl a Espee från Krauss-Maffei omkr. 1960; dessa blev dock ej långlivade. Bilder: <http://espee.railfan.net/spml4000.html> och <http://nilesdepot.railfan.net/ml4000.html> Däremot anses Budds RDC-motorvagnar ha varit lyckade, se RDC.

Diesel traction – begreppet innefattar alla former av dieseldrift, oavsett typ av kraftöverföring hos loken; helt dominerande i USA i dag är naturligtvis dieselektrisk ”drivlina”, eftersom man gärna vill ha tunga lok... Obs. att utveckling av dieselmotorer för järnvägsdrift i USA kom i gång senare än i Europa. Omställningen från ång- till dieseldrift var sedan, däremot, exempellöst snabb just i USA. Jfr AGEIR, Dilworth, EMC, oil-electric, oil engines och Winton. Enstaka uddalok byggdes tidigt av div. konsortier, se t ex här: <http://donross.railspot.com/dr785.htm> – Ett tidigt försökslok från Baldwin här: <http://yardlimit.railfan.net/baldwindiesels/magazine-1926/page49.html> och ett par andra här: <http://www.railarchive.net/rlsteam/index.html> , gå vidare till ”nonsteam rarities”.

Dietz – stor tillverkare av lyktor etc. Jfr lantern.

DIFCO – Differential Car Co. i Findlay, Ohio. Gammal (spår)vagnsverkstad; tillverkar i dag bl a sidotömmande ballastvagnar och andra specialvagnar. Exempel se bild: http://www.morscher.com/rr/1992/19920614_07.jpg och <http://www.jerryapp.com/pix2/ja-t444.jpg>

”Differential” – se DIFCO ovan.

Diffuser /Å/ – se (blowdown) muffler.

Dilworth – Richard D., framstående, självlärd tekniker, bl a hos Wintonfabriken, se d o, som åren 1920-40 gjorde mycket för att få de tidigaste förgasarmotorloken och dieselloken tillförlitliga. T ex hade D. konstruerat motorenheterna i ”Burlington Zephyr” och ”M-10 000”, se dessa ord. D. arbetade även mycket (under 1930-talet) med att försöka använda billigare destillat är fotogen och motorbrännolja; framgångarna var dock inte stora; tyngre fraktioner krävde förvärmning, speciella filter etc., precis som bunkerolja till ånglokseldning... Detta är intressant; obs. att tjockolja trots allt är den energirikaste fraktionen! Under D:s första tio år hos Winton arbetade man dock huvudsakligen med förgasarmotorer. Jfr diesel traction, EMC/EMD och oil-electric.

Dilworth Boxcab – tidig benämning på de allra första, ganska elloksliknande dieselektriska ”lådloken” på 1920-talet. Jfr boxcab och box motor.

”Dimensional train” – godståg med vagnar vilkas last överskrider

lastprofilen. Modernt uttryck. Jfr (loading) gauge.

”Dingus” /Å/ – ljuddämparen som satt uppe på lokhyttens tak på ångavloppsröret från vakuumbromsejektorn. En del amerikanska smalspårsbanor, bl a (ett par av ?) tvåfotsbanorna i Maine, hade kvar vakuumbromsen så länge de fanns, alla normalspåriga (med samtrafik) införde däremot tryckluftbroms. /Har äntligen, efter fyrtio år, fått en förklaring på ”dingus”!/ Jfr Eames.

Dining car – i talspråk ofta bara ”diner”, jfr även Pullman Co. ”Restaurant car” tycks mera sällan ha använts. Fr o m sena 1920-talet minskade Pullman antalet diners, som i stället övertogs av resp. järnväg. Under depressionen på 30-talet byggdes en del diners om och de normala 36 bordsplatserna minskades till förmån för rökrum m m, ibland t o m ett par sovkupeér, för att bli mer mångsidigt användbara i olika sorters tåg. Ursprungligen, i långväga tåg, växlades the diner ur och en annan diner in då furnering och personalbyte behövdes, men för att snabba upp tågen behölls senare en och samma diner i tågsättet från utgångs- till slutstn. Personal byttes då ut under vägen (eller avlöste varann m h a särskild dormitory car /närmast resgods- o postvagnarna; kombinerade ”baggage-dormers” var vanliga/). Se även betterment cars, commissary truck och parlor car. Översiktsbilder, data m m om (äldre) d.c. här: <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs5.html> Fler foton här: <http://www.rr-fallenflags.org/acfx/mo-d153asw.jpg> <http://www.rr-fallenflags.org/acfx/slims-d799asw.jpg> <http://www.northeast.railfan.net/images/drg1115.jpg>

”Dinky” /Å/ – smeknamn på små ånglok av gruv- eller brukstyp, oftast tvåaxliga och med sadeltank. Tusentals byggda, för alla upptänkliga spårvidder mellan 2 och 6 fot. Jfr donkey, dummy, Little Joe, mine gauge och Porter.

Dirt collector – tillbehör i nyare tryckluftbromssystem, införd ca 1920-25; urspr. ett sep. filter, numera oftast hopbyggt med styrventilen på resp. fordon. En del godsvagnar märktes/märks med särskild text om detta (ingick/ingår dock inte i AARs föreskrivna detaljuppgifter, jfr reporting marks).

Disc brake – skivbroms.

Disc signal – skivsignal, se banjo signal.

Disc wheels – ordagrant ”skivhjul”; började mckt tidigt ersätta ekerhjul i USA, speciellt på vagnar; flertalet var gjutna helhjul, helt i analogi med amerikansk tillverkningsfilosofi. Betr. vagnar se chilled car wheels, betr. lok se Boxpok och Scullin. Jfr Allen.

Disconnected logging truck – ensam timmerboggi för parkoppling. I talspråk ”a disconnect”. Slang: ”bunk”. Jfr skeleton car.

Dispatcher – *tågledare*. Ofta förkortat *DS* eller *dispr*. Slang: ”*delayer*”!
Amerikansk tågledning i dag sker nästan till 100 % via tågradio; ganska många linjer saknar fortfarande CTC (fjb). ”Harriman Dispatching Center” är namnet på UPs nya jättelika centrala tågledning i Omaha, Nebr., med fjärrstyrning av 23 000 miles bana! – I GB = traffic controller. I USA säger man ”ask the DS!”, i GB ”ask control!” – (Ang. trafikeringsformer, jfr track warrant.) – Jfr second section, telegraph och train order semaphore.

Displacement lubricator /Å/ – (traditionell) kondensationssmörjkopp utan veke, eller ”smörjblåsa” med veke, båda utan andra rörliga delar än ev. avstängningskik nertill; anv. bl a för ångbroms- och regulatorsmörjning. (ånga kondenseras i koppens botten och tvingar långsamt upp oljan över oljerörets övre kant.) Jfr hydrostatic resp. mechanical lubricator.

Dispr – förkortning av ”dispatcher” vid ordergivning.

Distant signal – försignal.

Distributed Power Unit – se DPU.

”Ditcher” – ofta = grävmaskin för kabelgravar, både spårgående och andra.

Ditch lights – varningsljus monterade nertill i framändarna på alla nyare lok; förbättrar tågens siktbarhet ute på linjen. I praktiken = svenska ”buffertlyktor”. Införda i Kanada på 1970-talet, i USA fr o m ca 1990. Kallas även crossing lights (vissa börjar blinka automatiskt så fort ”crossing alert” och andra ljudsignaler ges, se d o). Notera att inte alla moderna lok har d.l. i båda ändarna, vilket kan komplicera användningen vid multipeldrift etc.; FRA föreskriver nu sth 20 mph (då grade crossings passeras) om d.l. saknas! D.l. har nu även börjat installeras på veteranånglok som anv. i ”mainline service”. **Kallas även auxiliary lights**. Jfr caboose, lamp och Mars light. Bild:
http://www.morscher.com/rr/2004/20040701_01.jpg och
<http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=162540>

Division point – huvudstation på en division, dvs. trafiksektion.

”Dixie Line” – slogan anv. av flera bolag, bl a Louisville & Nashville och Nashville, Chattanooga & St. Louis.

DL-109 – tidig dieselloktyp från ALCO, se
<http://exotic.railfan.net/alcodl109.htm>

DMU – gammal brittisk beteckning, ”diesel multiple-unit railcar” (ursprungligen för en viss dieselmotortyp), i USA i stället allmän benämning på multipelkörbar dragkraft. Jfr RDC.

”Dockside switchers” /Å/ – samlingsnamn på främst små ångväxellok, oftast tanklok, lämpade för hamnspår med skarpa kurvor. Jfr ”Little Joe”. • Syftade förr oftast på Varneys ”Little Joe” i skala H0, se d o.

”Dog house” – givetvis vanlig slang för div. olika udda, mindre byggnader, hytter o d! Se även cabin 2).

Dome cars – samlingsnamn på olika typer av utsiktswagnar med glasade takkupoler. ”Full dome cars” betecknar vagnar där hela eller nästan hela taket är byggt på detta sätt. Språkbruket vacklar tyvärr här; jfr observation car och ”vista-dome”!! Bilder:

http://trainweb.org/web_lurker/WebLurkersDOMEmain/

Dome number /Å/ – syftar på den ganska vanliga amerikanska principen (ca 1880–1950) att måla loknumret på sidorna av sand- eller ångdomens kåpa. Undantagsvis kunde även lösa (mässings)siffror i relief förekomma. Jfr road number.

”Donkey” – smeknamn på dels små växellok, dels (framför allt) ångdrivna spel på medar, använda i logging-branschen. Jfr burro, dinky, goat, mule **och Willamette**.

”Do not hump” – se hump yard.

”Doodlebug” – kraftig motorvagn av 1920/30-talstyp med vanliga MCB-koppel, nästan undantagslöst av typen combination coach, ofta även med postkupé. Senare med fronten ofta målade med tjocka sneda ränder i gult eller vitt för att synas bättre; påminde om den randiga doodlebug-larven; smeknamnet tillkom trol. under 1940-talet! Oftast av typen ”gas-electric”; se Brill. Flera D. på Minneapolis & St. Louis hade t o m namn, precis som Pullmans och private cars! Många hade huvudmotor om ca 400 hp från Winton eller senare Caterpillar och kunde dra småtåg. Många tillverkade av Brill, GE, EMC/Winton, se EMC, och St. Louis Car Co. Namnet ibland senare också använt om andra men liknande fordon: <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=1585> Enstaka Doodlebugs var kvar i persontrafik in på tidiga 1970-talet. Ett antal av dessa vagnar lever fortfarande, nu ombyggda till besprutningsvagnar eller ”detector cars”, se Sperry (bekräftat av en Sperry-anställd i Sverige i maj 2003!). Jfr även McKeen och motor car. (Säkerhetssnedrandning i fronten har förekommit på div. olika fordon; jfr även RDC, RS och safety painting.)

Bilder: http://www.morscher.com/rr/1978/19781125_11.jpg samt

<http://www.jerryapp.com/arcv3/ja-r186.jpg> Alla nu existerande driftvagnar ombyggda med dieselmotor. Jfr oil-electric.

Door trap – (eller trap door) den speciella skyddsanordningen med infällbar horisontell plåt över ”trapphålet” innanför personvagnsdörrarna; patenterad av Pullman 1892, infördes i stor skala så fort man börjat avskaffa de öppna plattformarna ca 1900-1910. Samma anordn. finns i dag på t ex ryska psv.

- Dorfan – tidigt leksakstågmärke. Även marknadsfört som ”Fandor”. Första eltågen i 0:an kom 1925.

Dormer – vardagsbenämning på dormitory car, personalvagn; jfr baggage/dorm och crew car.

Dorner – verkstad i Cleveland, Ohio, som tillverkade bl a boggiar.

DOT – Department of Transportation; vanlig förvaltningsinstans på både delstatlig och federal nivå; jfr AAR och ICC.

Double-end... – vanlig benämning på dragfordon (motsv.) med två förarhytter.

Doublehead – koppla dubbla lok. Äv. subst.: ”Doubleheader”. Jfr triplehead.

Double crossover – växelkryss; se scissors crossing.

Double-stack /Å/ – dubbelskorsten på nyare ånglok; jfr Kylchap. Bild:
<http://www.jerryapp.com/pix1/ja-s070.jpg>

Double-stack car – även kallad well car; speciell flakvagn för dubbla lager containrar. Jfr articulated stack cars, spine car och stack.

”Double the hill” – då tågsätt kopplas isär och delas upp före starka stigningar (förutsätter givetvis tillgång till sidospår...) Numera ovanligt. Jfr nedan, och även DPU.

Double-track traffic – jfr left-hand drive.

Double trolley – se trolley.

”Double-truck car” – spårvagn/interurbanvagn med boggiar. Jfr ”singletruck car”.

”Double-truck engine” /Å/ – se Mason. Jfr geared engine.

”Doubling over” – då tågdelar kopplas ihop till ett enda stort tågsätt. /??/ Jfr double the hill.

Downgrade, down grade – /subst. & adj./ lutning; motsatsen = upgrade. Jfr ruling grade.

DPU – Distributed Power Unit; ett lok (eller flera multipelkopplade lok) som går mitt i tåget och/eller sist i tåget men manövreras av föraren i ledarloket. DPU-enheten kan antingen gå i automatisk radio-multipel med ledarloken eller manövreras separat av föraren från en särskild panel. Jfr helper, locomotive control car och slave.

Draft gear – se MCB coupler. Jfr cushion.

Drag (freight) – (subst.) allmän benämning på långsamma godståg. Anv. i dag trol. mest om kol- och malmtåg.

Dragging brakes – tjuvbroms.

Dragging equipment detector – DED anger speciella indikatorer mitt i spår som talar om ifall bromsdetaljer o d hänger ner. Kan även upptäcka urspårade hjul. Jfr hotbox detector.

”Dragon” – smeknamn på elektriska lokaltrafik- och interurbanvagnar med runda gavelfönster (kördes ofta sommartid med mittgaveldörren öppen...) Namnet ev. enbart använt på Pacific Electric, se PE. Ev. helt fel? Ev. bara om en enda vagn typ???

Dreadnought/Dreadnaught – se Pressed Steel.

Dressel – tillverkare av div. lyktor, marker lights o d. Jfr lantern.

Dreyfuss – se Hudson.

”Driver” – vardagsförkortning av driving wheel, *aldrig = förare, åtminstone inte efter ca 1850!* Jfr blind drivers, boxpok och high-stepping samt engineer/motorman!

Drop – att koppla av vagnar. Jfr flying drop.

Drop coupler – infällbart/nedfällbart MCB-centralkoppel, använt fram till på nyare ång- och diesellok för att minska risken att påkörda bilar hängde kvar på kopplet... Jfr Pilot. Ej med i LC 27; kanske infört först på 1930-talet. Kallas även retractable coupler.

Drop Shaft Brake – speciell, nedfällbar/borttagbar handbromsanordning för ändarna av flat cars. Jfr hand brake.

Drover/drovers´ caboose – speciell c. för boskapsskötare, ofta enkelt inredda, ombyggda f d box cars med britsar m m; boskap under trpt behövde enl. lag vattnas och fodras en gång per dygn... Kallades även drover car. Smeknamn ibl. ”cowboy coach”. Bild här:

https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pID=493 Nybyggda större d.c. förekom in på 1960-talet; hade ofta godsdörr på sidan för foder... Jfr stock car och way car. **Se även <http://www.midcontinent.org/collectn/woodpas/gn3261.html> Länkar finns här även till div. bilder av museala fordon...!**

“Dry-Flo” cars – nyare covered hopper cars med speciella hjälpanordningar för att förhindra att vissa sorters bulkgoods packas ihop under transporten och därmed blir svårlossat. Jfr Airslide car.

Dry pipe /Å/ – ångröret från regulatorn uppe i domen och fram till främre tubplåten. Jfr superheated steam och throttle.

DS – dispatcher = tågledare. Jfr dispatcher, signal territory och track warrant.

DTC – se track warrant.

Dual-drive – ett antal EMD FP-7- och FP-9/FL-9-diesellok i lokaltrafik runt Stor-New York utrustades med släpskor för strömskenedrift närmast Manhattan; nu ej i drift reguljärt. – F ö går åsikterna isär om dessa lok rätteligen ska benämnas dual-drive eller dual-power.

Dual gauge – jfr ”Rio Grande” och three-rail track.

Dual-gauge truck – se Tisdale dual-g. t.

Dual-power – se dual-drive.

Dual-use motor – se motor.

Duckbill roof – en variant av lanternintak, se http://www.sanjuancarco.com/Jackson_Sharp_On3_passenger_car_On30_passenger_p/5203.htm

Duff & Norton – gammal känd tillverkare av lok- och rälsdomkrafter i Pittsburgh.

”Dummy” /Å/ – se steam dummy.

Dunham & Co. – tidig loktillverkare i N Y City. Har bl a byggt loket MISSISSIPPI, ett av de första i denna delstat, trol. lev. 1836 till Natchez & Hamburg RR.

Dunmore – se caboose trucks.

Dunkirk – liten loktillverkare i Dunkirk, N.Y., som åren 1882-94 byggde ett 50-tal mindre boggiånglok, ”geared engines”, av i princip Climax- eller Heisler-typ, se dessa ord. Data o bilder: <http://www.gearedsteam.com/> Föregångaren Brooks L.W. kallades omväxlande för Brooks och Dunkirk Loco Wks. Brooks **ingick i det ursprungliga samgåendet kring ALCO 1901 (en motvikt mot Baldwins dominans) och producerade fram till 1928 ca 13 000 ånglok.**

Duplex articulated locomotive /Å/ – används ibl. felaktigt om ”falska” Malletlok; se simple articulated locomotive och Juniata. Jfr nedan.

Duplex Car – se convertible car.

Duplex coach – använt om en speciell variant av Pullman sleeper, bild här: http://abpr.railfan.net/abprphoto.cgi?january01/01-15-01/PULLSTaND_PRR-MaJORBROOK.jpg

Duplex locomotives /Å/ – 1) jättelok med dubbla högtrycksmaskinerier i stela ramverk; försök med ett antal olika typer för både person- och godstrafik gjordes av Pennsylvania RR åren 1939-46, då sista exemplaret av ”class T-1” rullade ut från Altoona shops. Tanken var bl a att minska spårkrafterna m h a lättare vevstakar och även minska risken för vevtapsbrott. Alla dessa lok, tillsammans ett 80-tal och med två 4-eller 6-kopplade maskinerier vardera (sammanlagt av fyra varianter, några avsedda för mycket höga hastigheter), var notoriskt slirbenägna och därmed svårstartade men hade mckt höga panneffekter. Bl a provades poppet valves, se d o, på några av loken. Det panntekniskt mest avancerade av dessa, class Q-2 (jfr slip control), utvecklade vid provkörning inne i the Test Plant nästan 7 900 SAE-hkr vid cirka 100 km hastighet (se Altoona, där ett 50-tal av dem byggdes). Kallades ibl. tidigare även ”dual drive locos”. Renläriga anhängare av ”the Whyte system”, se d o, hävdar envist att den mest kända, Pennsy class T-1, ska betecknas typ 4-8-4, INTE 4-4-4-4, eftersom loken inte hade ledat ramverk!! Ingen av typerna blev spec. långvarig i tjänst, eftersom dieselfieringen också tagit fart; experterna tvistar om huruvida denna stora felinvestering, företagen precis i början av den nya diesellokseran, bidrog till början till slutet för PRR, ”the Standard Railroad of the World”... – Dessa konstruktioner är även intressanta i beaktande av krigsårens amerikanska lokpolitik: War Production Board hade bestämt att Lima och Baldwin endast skulle

tillverka ånglok (PRR misstrodde då trol. B. om att kunna bygga vad de ansåg vara prima vara) och Alco "blandat" diesel- och ånglok; flertalet storbanor favoriserade Alco i fråga om nya ånglok, varför lev.tiderna därifrån var långa. PRR hade ju redan god vana vid att bygga även stora lok själva i Altoona... – Jfr Altoona, Pennsy, "S-1" och "T-1". Bilder:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr6130.jpg och

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr5541.jpg

2) Även = benämningen på ett fåtal speciella, mindre ånglok tillv. av Davenport och Vulcan, se d o.

Duplex stoker /Å/ – Introducerad omkr. 1918; vanligaste stokertypen på större, nyare lok; två matarskruvar i varsitt rör förde upp kolet en bit ovanför rosten, varefter det blåstes ut över denna m h a ångstrålar. Skruvarna (liksom den mittre matarskruven inunder durken, från kolfickan) drevs av en särskild liten ångmaskin, se stoker. Matningen var en förbättring av den tidigare "Street stoker" med dess skopelevator. Jfr Crawford stoker och Kincaid stoker.

Durango & Silverton – den återstående turistbanedelen av det gamla 3-fots gruvbanenätverket från Durango, Col. upp till de forna silvergruvorna.

Duryea – se "cushion".

"Dust her out" – se oil-firing.

"Dutch Wagon type" /Å/ – smeknamn på ånglok av typ 4-4-0 med invändigt maskineri, byggda på 1850-talet. Ett antal fanns bl a på Baltimore & Ohio; trol. de sista i sitt slag i USA.

Dwarf signals – införda ca 1910-15. Bl a den svenska modellen med fyra ljusöppningar tillverkades av US&S för Pennsylvania RR, se d o. Jfr position-light signal.

Dynamic brake – elektrisk motståndsbroms = generatorkoppling av traktionsmotorerna; effekten kyls då bort på dieselloken och regenereras (i vissa fall) på ellok. "...in dynamics" om ett tåg som går utför en lutning med lokets/loken motståndsbromsar tillsatta. Förfarandet sparar mycket hjul- och blockslitage och är numera "standard procedure" i fråga om alla tyngre godståg. Trol. har även sth-gränserna på besvärliga bandelar kunnat höjas något i samband med detta, vilket förbättrat tågföringen! Jfr powerbraking.

"Dynamite!" – nödbroms, äv. "big hole!" "Dynamiter" = öknamn på vagn med felaktig styrventil och/eller bromscylinde, som plötsligt läcker luft och orsakar nödbroms.

Dynamo /Å/ – se Pyle.

Dynamometer car – kortform ”dyno car”, specialvagn för dragkraftsberäkningar vid provkörning av lok.

E

Eames vacuum brake – ett tidigt bromssystem, som bl a användes på högbanorna i New York under ångdrifttiden. Infört av Frederic W. Eames ca 1875 (tryckluftbroms började annars införas i USA långt före andra länder; se Westinghouse). Fick viss utbredning, tack vare lägre pris än W-bromsen. The Eames brake var ibl., redan på sena 1880-talet /?/, kombinerad med ett elektriskt styrsystem. Jfr Christensen, ”dingus” och Westinghouse.

”Early Bird” – se ”Pacemaker”.

East Altoona – se Altoona, sista avd.

East Broad Top RR – legendarisk 3-fotsbana i Pennsylvania; sista smalspåret med allmän trafik i östra USA (mest koltåg; enbart ångdrift), också en av de sista med 3-skensspår och växling med egna normalspårslok fram till ca 1956. Fragment återstår, med viss turisttrafik med ångtåg (och huvudsakligen originalfordon, bl a en nästan unik smalspårig Doodlebug /se d o/!) Har stora problem p g a eftersatt underhåll och strider om hur banan ska bevaras. EBT hade/har ytterst ålderdomliga verkstadsanläggningar som nu, i sista minuten, börjat räddas av ideella krafter. Se <http://www.febt.org/>

Eastwick & Harrison – ånglokstillverkare i Philadelphia ca 1838-45 = tidig konkurrent till Baldwin! Föregångaren hette en tid Garrett & Eastwick. Byggede endast ett 20-tal lok. Även kända för att ha deltagit i tillverkningen av de allra första ång-grävmaskinerna (ca 1840?).

EBT – se East Broad Top RR, ovan.

ECP brake – Electronically Controlled Pneumatic brake system, bromssystem som aktiverar alla bromsar i tåget samtidigt, nu (hösten 2007) under införande på Norfolk Southern och BNSF. Den första serieproducerade varianten är kabelstyrd och lämpar sig därför främst för enhetstågsätt. Huvudledningen kan därmed tjänstgöra som kontinuerlig laddluftledning (men även bromsning på traditionellt sätt fungerar fortfarande).

Edaville RR – 2-fots museibana/turistbana i Massachusetts med viss räddad materiel från Sandy River-banorna (se d o) och Bridgton & Harrison. **Även viss**

normalspårig materiel från New England samlades in där, bl a ett av B&M:s första mtv-tåg. Nu nedlagd och fordonen utspridda... Jfr Wiscasset.

Eddystone – 1912-56 huvudverkstad för Baldwin Locomotive Works i Pennsylvania; världens största ångloksfabrik strax utanför Philadelphia; omfattade som mest nästan 2,5 kvkm och med över 40 km spår och mer än 20 000 anställda. Påbörjad 1906, nedlagd 1956. BLW hade haft orderböckerna fulla med traditionella produkter under kriget och hakade på den nya diesellokseran alltför sent (**delvis p g a myndighetsbeslut**); den nya lok-generationen från BLW ansågs inte hålla samma jämna kvalitet som huvudkonkurrenterna EMDs och Alcos lok gjorde. Vissa försök till rationalisering gjordes genom att slå ihop BLW, Lima och motortillverkaren Hamilton, men dråpslaget lär ha kommit då EMD kunde erbjuda Pennsylvania RR bättre finansiering av en stor dieselloksorder 1955... Sista dieselloket rullade ut från E. i oktober 1956. Jfr Baldwin, Lima och War Production Board.

Edge rail – (hist.) tidigt namn på rälsmodeller av Vignol-/flat-bottom-typ.

Edwards railcars – både lättare och tyngre bensen- och dieselmotorvagnar och spårvagnar tillverkades åren 1915-39 av the Edwards Railway Motor Car Company i Sanford, North Carolina. Bilder:

http://en.wikipedia.org/wiki/Edwards_Rail_Car_Company Företaget tycks ha återuppstått ”i gammal tradition”; oklart om man nu fått beställning på ngt nygammalt fordon ...: <http://www.edwardsrailcar.com/index.html>

Eight-wheeler /Å/ – se Standard engine. Jfr Mason.

”Eighth position” – se Number eight.

E J & E – Elgin, Joliet & Eastern Ry., se ”Chicago Outer Belt Line”

E L – 1) tidigare förkortning för de sammanslagna Erie- och Lackawannabolagen. Se vidare Erie RR.

– 2) ”The L” = (i dag) slang-/vardagsförkortning för högbanan inne i Chicago, ”the Elevated”; delvis öppnad med ångdrift omkring 1890, elektrifiering påbörjad omkr. 1895. Jfr the Loop. Karakteristiskt för the L var/är (?) strömuttagningssystemet, som bestod/består av kontaktledning med trolley i ytterområdena (där banorna går i marknivån = vanliga ”transit lines”) och strömskena med släpskor inne i staden (där banorna går ovanför gatuplanet). Även PCC-vagnar har gått uppe på L-linjerna. Jfr även cable car. – Elevated lines med ångdrift började byggas i Stor-New York redan 1871 (på Manhattan, i Brooklyn och Bronx; där i Stor-New York inte kallade ”the L” utan ”the EL”!!) Dessa var, tillsammans med spårvagnarna, stommen i lokaltrafiken tills tunnelbanorna gradvis tog över fr o m 1920-talet (första T-banan i New York kom dock år 1904). De sista, då 60-åriga trävagnarna

pensionerades från the EL först på sena 1960-talet; gammaldags koppel var då fortfarande i bruk; jfr link 'n pin. Fin museitågsbild här:

<http://www.nycsubway.org/perl/show?8216> – New Yorks **kommunala** tunnelbanesystem är i dag uppdelat i tre ”distrikt”, nämligen BMT (Brooklyn Manhattan Transit), IND (Independent Subway) och IRT (Interborough Rapid Transit). Dessa förkortningar är historiskt betingade från tiden då de var olika bolag. 1944 fördes de samman till ett bolag, som i dag heter MTA = Metropolitan Transit Authority. – (Hist.) De första försöken med eldrift i NY inleddes redan omkr. 1880-81 på stadens spårvägar och på ”elevateds” omkr. 1885. Jfr Christensen, electric traction och Sprague. Elevateds i NY byggdes längs med och över många boulevarder fram till ca 1910; åtskilliga yttre delar av det gamla elevated-nätet ingår numera i tunnelbanorna, som kommer upp ovan jord utanför Manhattan Island. Jfr conduit system, interurban, Loop och motor. En del e-linjer hade ganska kraftiga ånglok innan eldriften kom, bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/me2.jpg> Jfr också ATC.

– 3) ”An elevated railroad” kan naturligtvis även beteckna vilken bandel som helst som går på en konstgjord viadukt. Jfr ”High Line”!

Electric railway – jfr nedan samt railway/railroad och traction.

Electric Railway Journal – ”traction”-branschens gamla husorgan, nu nedlagt.

”Electric slot” – (hist.) förekommer som förklaring, tryckt i gamla stadsspårplaner och -kartor, där conduit system cars mötte cable cars; deras slitsade ”mittskenor” såg skenbart (!) likadana ut men var det inte... Jfr cable car, cable slot och conduit system.

”Electric-throttled” – diesellok med elektrisk pådrags- och dito multipelutrustning. Jfr ”air-throttled” och MU.

Electric traction – eldriften i USA, ”ångloken förlovade land”, infördes dock tidigt i lokaltrafik (bl a på Baltimore & Ohio 1895); oftast med lågspänd strömskenedrift (ej att förväxla med spårvagnar o d, som oftast hade trolley eller blandat system, som på the El, ovan!) Kring Stor-New York började järnvägs elektrifieringarna omkr. 1904 (Long Island RR, NYC & Hudson River m fl; likströmsdrift) sedan en ny lag stiftats 1903, vilken förbjöd fortsatt ångdrift på Manhattan Island fr o m juli 1908. Starkt bidragande var här en svår tunnelolycka 1903, då två tåg kolliderade i en lång rökfylld tunnel... (Olyckan snabbade också på övergången till stålvagnar, se standard passenger cars.) Ångdriftförbudet utvidgades sedan på 1920-talet även till några av NY grannstäder. Elektrifieringen på NYC slutade dock redan vid Harmon, NY. (Eldrift på elevated lines i Brooklyn, Manhattan etc. samt dessas spårvägar hade startat före 1900; se EL och Sprague.) – Även några stora banavsnitt för fjärrtrafik blev elektrifierade, bl a på Great Northern (se Cascade Tunnel), Milwaukee Road (600 miles), New Haven, Norfolk & Western och Pennsylvania

RR (kontaktledn.drift, växelström 11 kV, 25 Hz). Flera av dessa är dock i dag av-elektrifierade, t ex (nu f d) GN- och MILW-linjerna. Mycket ålderdomlig elmateriel kunde återfinnas i trafik på NYC/Pennsy/Penn Centrals efterträdare AMTRAK och Conrail ända in på 1980-talet, se bild:

<http://www.railpace.com/photogallery/old/mttabor.jpg> – Jfr AC/DC, bipolar locomotive, Cascade tunnel, conduit system, EL, interurban, motor, MU, pantograph, ”traction”, trolley och transit lines. Fina bilder här:

<http://www.davesrailpix.com/index.html> – Hist.: Elektriska försökslok visades bl a redan på järnvägsutställningen i Chicago 1883. Massor av småtillverkare försökte sin lycka på området ett fåtal år omkring förra sekelskiftet, t ex ”Lightweight Noiseless Electric Streetcar Co.” i Chicago! Jfr också steam dummy.

Electric train staff system – stavsystem av brittisk typ, anv. i USA i begränsad utsträckning ca 1900-1940, speciellt vid komplicerade spårplanordningar med dålig sikt och små kurvradier, typ blandade övergångar från enkel- till dubbelspår kombinerade med korsningar mellan olika bolag, tunnlar, broar etc.

”Electroliner” – två snabba strömlinjeformade fyravagnars lokaltåg med Jacobsboggier och ursprungligen både trolley- och strömskenedrift, byggda av St. Louis Car Co. 1941 till Chicago, North Shore & Milwaukee, 1963 sålda till Philadelphia då persontrafiken på North Shore Line lades ner – **på sin tid kanske världens snabbaste interurban-trafik med delvis sth 90 mph!** ”Later known as the ‘Liberty Liners’ on the Red Arrow Line in suburban Philadelphia”. I drift till 1980; båda tågsätten bevarade. Bilder:

<http://www.yesteryeardepot.com/CNS11BH.JPG> och
<http://www.northeast.railfan.net/images/cnsm802.jpg>

Electro-Motive Diesel – EMDs officiella namn på dotterföretaget i Ontario, Canada. Se vidare EMD, nedan.

”Elephant ears” /Å/ — se smoke deflector.

”Elephant style” – då en rad multipelkopplade diesellok alla har A-änden i körriktningen! Måste ha samband med att dresserade cirkuselefanter går i rad och håller varann i svansen... Jfr lash och MU.

Elesco – tillverkare av bl a matarvattenförvärmare och annan armatur till ånglok samt tågvärmepannor till diesellok.

Elevated line – se ”EL”.

”Elevating line” – 3-fotskabelbanan Otis Elevating Ry.:
<http://www.udrrhs.org/html/otis01eng.htm> Jfr incline.

”1111”/Å/ – se ”Four Aces”

Elgin watch – se Hamilton.

Ely – Theodore N. Ely (1846-1916), maskindirektör på Pennsylvania RR under 1880-90-talet och innehavare av div. järnvägspatent **och utmärkelser. E. är bl a känd för att ha gått i spetsen för de nya idéerna om att höja ånglokens pannläge, upp ur ramverket, och därmed göra det möjligt att bygga bredare fyrboxar med större rostyta.**

EMC – Electro-Motive Corp. i Cleveland, Ohio; föregångaren till EMD, nedan. EMC levererade sina första bensen-elektriska motorvagnar ca 1923-24, jfr Brill, Budd, Dilworth, Doodlebug, McKeen, motor car och Winton. Första rena linjeloket var ”the EMC Demonstrator” från 1935; kallas ibland också ”no. 511” och var redan från början multipelkörbart. Provloket fick några få efterföljare på bl a Santa Fe och B&O (kallades då fortfarande ”boxcab”, jfr d o, innan FT-typen togs fram 1937; jfr nedan). Andra udda provlok förekom, bl a detta, med dubbla huvudmotorer (från Winton):

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_ic9201.jpg Just denna maskin, med åtta drivande axlar, måste ha slagit allting annat i sin egen viktklass i fråga om startdragkraft! Jfr också diesel traction, ovan. **Första växlingsmaskin med ånggenerator för psv-växling var EMC NW4 från 1938/39:**

<http://yardlimit.railfan.net/early/emc/nw4/index.html> Många av dessa tidiga lok fungerade bra och ganska vanligt var att de fann köpare bland de större banorna efter en tids provtrafik på några ställen. Bra introduktion till dieselväxellokhär: <http://yardlimit.railfan.net/guide/index.html> På senare år har bevarandeintressena även kommit att omfatta diesellok; här ett exempel från 2001:

<http://www.railfan.net/railpix/submit/edkaspriske/.p.cgi?dlxemc.x426.jpg> Loket är EMCs första standard SW type Switcher från 1937 och hade urspr. Status för just denna maskin är i dag obekant; även DL&W-efträdaren Erie-Lackawanna är ju ett minne blott...

EMD – Electro-Motive Division, järnvägsavdelningen av General Motors (som år 1930 köpte upp dels EMC, ovan, dels motortillverkaren Winton) satte äntligen fart på den praktiska dieselloksutvecklingen och byggde framgångsrikt första och andra generationerna amerikanska dieselelektriska linjelok på sena 1930-talet och tidiga 40-talet i La Grange, Illinois. Jfr AGEIR, Blomberg, Dilworth, FT, Geep, General Motors Locomotive Group, SW och Winton. Mycket data här: <http://yardlimit.railfan.net/guide/> – Den legendariska 567-dieselmotorn togs fram ca 1935-37 och seriebyggdes sedan fr o m loktyp ”FT”, se d o (obs. att lokmotorer tidigare varit betydligt svagare än 567:ans urspr. ca 1 300 hp; de mycket få större loken hade fram till dess oftast haft två huvudmotorer). EMD var under lång tid /och är **nu**, återigen ?/ den dominerande aktören på USAs lokmarknad (efter mellanspel av bl a Alco och General

Electric; i ngn mån även Fairbanks-Morse; jfr nedan). Tillverkarens egna beteckningar på resp. huvudtyper, E-8, F-7, GP-30, SD-7, SW-9 osv., har oftast använts oförändrade av alla järnvägarna (som i stället allesammans hade sina egna mer eller mindre krångliga betecknings/litterasystem på ånglokstiden!) – Historiskt: Obs. att US War Production Board 1942 bestämde att EMD skulle fortsätta att utveckla sina produkter (även t ex stora båtmotorer till flottan ingick!) och likaså (delvis) ALCO, medan däremot Baldwin och Lima beordrades att (i fråga om just lok) tillverka enbart ånglok. EMD hade därmed ett betydande försprång när sedan fredstida produktion startade 1946... Jfr Super Power, nedan. – Utmärkta översiktsritningar av de oräkneliga EMD-varianterna, inkl. vissa data, finns här: <http://trainiax.0catch.com/mescalelocoemd.htm> –

Vackert foto av restaurerat klassiskt EMD-loktåg här:

http://forums.railfan.net/forums.cgi?board=PassengerTrains;action=displayphoto;num=1150545679;photo=PassengerTrains/06_06-15_150.jpg Enl.

uppgift har EMD byggt närmare 60 000 diesellok sedan 1930, därav en stor del på export (jfr Electro-Motive Diesel); företaget är därmed på god väg att bli världsetta i antal levererade lok (jfr t ex Baldwin). Under storhetstiden på 1970-talet var arbetsstyrkan i La Grange uppe i ca 15 000 personer; 1 500 - 1 700 lok levererades årligen. Den senaste 30-årsperioden har dock för EMDs del varit ytterst turbulent, med tidvis oerhört stark konkurrens från General Electric, omläggning av produktionen till Kanada etc. Vidare har man (under 1980-90-talet) f f g släppt ut mindre bra, ej färdigutvecklade motorvarianter och förlorat många kunder på detta... Jfr General Motors Loco Group. Hela EMD har i jan. 2005 sålts till järnvägsmaterielkoncernen Greenbrier, som avser fortsätta verksamheten – ett inte oväntat steg av GM-koncernen, som vill renodla sin biltillverkning... ”*EMD*” utläses därför numera ”*Electro-Motive Diesel*”. – Antalet urgamla EMD-lok som fortfarande rullar år 2010 (en del t o m med hela originaldrivlinan kvar) är ännu ganska stort. Jfr också FL-9.

EMPIRE BUILDER – expresståg på Great Northern RR mellan Chicago och Seattle åren 1929-51. En nyhetsrelease år 1947: ”February 23 saw the inauguration of the postwar edition of the Empire Builder. These five consists of 12 streamlined cars each were built by Pullman. The trains were given a 45 hour schedule between Chicago and Seattle. These trains were decked out from E unit to ”River series” observation car in an eye-popping Omaha Orange, Pullman Green and gold stripe paint scheme. What came to be known as the ”Empire Builder scheme” became the standard for GN passenger trains for the next 20 years.” Under 1950-talet blev E B känt för sina många utsiktswagnar, dome cars, se d o. Tåget finns fortfarande kvar som ”named train” i Amtraks regi. Jfr Great Northern.

”Empire line” – benämning på speciellt snabb vagnslasttrafik, som PRR körde mellan vissa knutpunkter längs östra delarna av linjenätet ca 1900-1925.

EMPIRE STATE EXPRESS – berömt expresståg på New York Central (&

Hudson River) RR mellan New York och Buffalo, med anslutning till Niagara Falls; hade en tid strax innan år 1900 världsrekord i medelhastighet; jfr "999" (under N). Började gå som "named train" 1891; firade femtioårsjubileum 1941 med då nylevererad "streamline"-materiel men fortfarande med ånglok. Loktypnamnen Hudson, se d o (4-6-4; från ca 1925 och framåt) och Niagara, se d o (4-8-4; från 1945) har, via banans belägenhet intill floden och vattenfallet, sitt ursprung i just detta tåg, som fick de första exemplaren av resp. loktyp som ordinarie dragkraft. Ytterst speciell "streamlining" av ett antal NYC-Hudsonlok gjordes på 1930-talet; bild här:
<http://www.northeast.railfan.net/images/nyc5445.jpg> – Tågnamnet förkortas ibl. ESX och tåget existerar fortfarande, nu som enklare Amtrak-tåg. – Hist.: Uttrycket "Empire State" för delstaten N Y har sitt ursprung i den gamla Erie Canal, öppnad 1825. Jfr TWENTIETH CENTURY LIMITED.

Emp. TT's – förkortning för employee timetables, tidtabellsböcker av det gamla långsmala, fick-vänliga formatet. Obs. att tidtabellslagd trafik på godsbanorna numera är en sällsynthet; nästan alla tågrörelser sker som pso-tåg (med ordergivning via tågradio) och blott ungefärliga tåglägen. Bl a detta är till stort förfång för Amtrak överallt där A. kör på trackage rights, se d o; deras persontåg har ofta lägre prioritet än den spårägande banans egna "hotshots" osv, med åtföljande ständiga förseningar för persontågen.

End of train – se EOT.

Engine – obs. att ordet, ursprungligen, aldrig användes om elektrolok, bara om ånglok och "internal combustion engines", dvs lok med förbränningsmotor. Ellok kallas fortfarande ofta loco/locomotive (*eller bara motor*) medan diesellok kallas engine! Däremot görs ingen trafikteknisk skillnad på lokkategorierna t ex vid uppräknings- resp. snälltågslok, bestämmelser ang. reservlok, pålok o d.; universalordet är alltså numera engine. Används numera även om manöverbagnar! Bildtext i TRAINS nov. 2003 som beskriver ett par stora ellok: "A pair of freight motors return to the engine terminal..." Notera också att oklarhet i dag kan uppstå huruvida ordet engine avser hela dieselloket eller bara dess huvudmotor... Jfr motor och prime mover. – Historiskt: Engine betecknade för drygt tvåhundra år sedan även div. nya tekniska mackapärer; en ny och fiffig sorts hästdragen tralla med lyftanordning på en tramway kunde därför då kallas "...a most peculiar engine..." i tidningarna.

Engine classifications – något om amerikanska "litterasystem" o d:

1) Konsekvens saknades oftast om någon typ av bokstavs-beteckningar användes; ursprungligen började man, naturligt nog, med bokstaven A men alfabetet räckte inte långt då typfloran bara ökade på de större banorna. Ett undantag återfanns förr på Southern Pacific, där man anknöt direkt till Whytes kombinerade namn- och hjulställningssystem (jfr Whyte); "Consolidation" kallades "C type", "Atlantic" = "A type", "Mountain" = "Mt type", "Ten-

wheeler" = "T type" etc.; tre specialbeteckningar var "AC" för Articulated, "GS type" för "general service" (stora maskiner av typ 4-8-4) och "MM type", se Mallet Mogul och Articulated. **Bokstäverna åtföljdes av siffror.** Se vidare http://espee.railfan.net/sp_steam-index.html – Ett annat undantag var Pennsylvania RR, där litterasystemet i sin moderna, slutgiltiga 1930-40-talsvariant började med A för de allra minsta 4-kopplade ångväxelloken!
2) Lika vanligt var att numrera loken i olika, oftast fyrsiffriga grupper utan bokstavsbezeichnung, se class.

Engine depot – lokstall, se depot. Jfr roundhouse.

Engineer – lokförare. (GB: loco driver, engine driver.) Jfr gripman och motorman. Notera att det mera högtidliga och ålderdomliga amerikanska "engineman" var i bruk i t ex PRR instruktionsbok ännu 1949: "...If fireman is to be promoted to engineman at the time of his..." Engineman anv. även i Frisco (SLSF) Rulebook från 1957! "Locomotive engineer" förekommer dock om annars missförstånd kan uppstå. De svenska titlarna maskiningenjör, signalingenjör etc. (som beteckning på chefspersoner) kan INTE översättas ordagrant! Dessa blir i stället "superintendent of ..." eller "vice-president ...". Jfr Master Mechanic. – Hist.: Längre tillbaka, till ca 1930, användes dock den brittiska benämningen "Chief Engineer" för baningenjör även i USA, åtm. på större banor. (GB: "the engineer", ospecificerat, är alltid = baningenjör/banchef.)

Engineman – se ovan.

Engine terminal – se depot.

Engr – förkortning av engineer vid ordergivning.

EOT – förkortning för End of Train; används i dag i samband med de olika signalanordningar, slutsignaler m m som ersatt bruket av cabooser. (Vanliga godsvagnar saknade tidigare normalt hållare för slutsignaler.) "An EOT device" eller "EOT equipment" består oftast av dels en röd slutsignallykta, dels en kombinerad radiosändare och bromsventil, ansluten till huvudledningen. M h a denna kan avläsas från loket om ledningstrycket p g a slangbrott plötsligt skulle sjunka snabbt; dessutom kan nödbromsning verkställas med början BAKIFRÅN, vilket minskar risken för (gods)skador och koppelbrott på långa tågsätt. Kallas även "FRED", Flashing Rear End Device! Bild: http://www.morscher.com/rr/1998/19981129_07.jpg
Jfr caboose. FRED kallas i dag ibl. "marker" i Kanada.

Equipment – jfr "...Railroad Equipment..." .

Erie – se Erie RR.

”Erie-built” – innebar förr (och innebär ibl. fortfarande) ett diesellok av Fairbanks-Morse-typ, sammansatt hos General Electric i Erie, Pa.! Jfr C-liner cab.

”Erie diamond” – se nedan.

”Erie locomotive” – se FM.

Erie RR – en av de tidiga storbanorna mellan östkusten och Lake Erie, urspr. bredspårig (6 fot) och ”one of the major coal haulers”. Enl. uppgift först i landet med telegraf, vid invigningen år 1851; jfr telegraph och Minot. Banan byggdes gradvis om m h a 3-skensspår åren 1876-80 och ”spårviddsblandade” godståg kördes då på vissa bandelar m h a koppelvagnar. – ERR blev tidigt stor operatör av piggybacktåg och hade i övrigt stor glädje av sin gamla, breda lastprofil från 6-fotstiden. P g a fastighetsskatterna blev bolagets många och dåligt utnyttjade småstationer m m en stor ekonomisk belastning; den omfattande commutertrafiken kring bl a Stor-New York var aldrig ngn god affär. ”The Erie diamond” syftar på bolagets nyare, runda 1900-talslogotyp, infälld i en fyrkant som står på sitt ena hörn. Bolaget sammanslagets med Lackawanna (DL&W) 1960 och kallades då ”Erie Lackawanna”; gjorde slutligen konkurs på sena 70-talet och styckades upp mellan ett antal andra bolag. – /Å/ ERR körde många lok på ”hard coal” och var bl a känd för sina många Camelback-lok, samt de groteskt stora Triplex engines, se d o.

”Erie type” – se FM. Jfr Erie-built.

Escutcheon – se UP escutcheon.

”E6s” och ”E7s” – sista varianterna av Pennsylvania RRs legendariska Atlanticlok, typ 4-4-2; några kvar i tjänst till ca 1955, bl a nr 460, ”the Lindbergh engine”. Förmodligen de sista Atlantics som användes i planmässig persontrafik på en större USA-bana. Uppgifter finns om att mycket höga hastigheter ibland uppnåddes med dessa maskiner; jfr ”Lindbergh engine”. Ej att förväxlas med EMD diesellok typ E6/E7! För data om andra kända PRR-loktyper se Duplex locomotive, ”GG1”, ”K4s”, ”T-1” och ”S-1”. Jfr Altoona, Atlantic och Camelback.

Espee – mycket vanlig tal- och t o m skriftspråksförkortning för (nu f d) Southern Pacific RR. Obs. att bolagets officiella namn, ursprungligen, faktiskt bara var ”Southern Pacific Company” (jfr CP), senare ändrat till ”S.P. Transportation Co.” Merparten av rullande materiel var märkt ”Southern Pacific Lines” men de talrika dotterbolagen, Texas & New Orleans, San Diego & Arizona Eastern, Northwestern Pacific, Cotton Belt, Pacific Electric m fl, hade ofta/st/ egna märkningar. – Bolagets 1900-talslogan ”Route of the Daylights” syftade bl a på de ganska snabba dagsnälltågen, ”the Coast Daylights” mellan

San Francisco och Los Angeles; diverse olika andra "Daylights" kördes sedan på olika delar av det jättelika linjenätet, som täckte en god del av USA. Jfr nedan! Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_sp4449.jpg Jfr name trains, GS type och streamliner. Vagnarna i dessa hade på senare år en egen, mcket karakteristisk färgsättning i ljus "pastell-klarrött" och orange. SP var 1939 bland de första bolagen med tågradio på vissa linjer. Vid krigsutbrottet 1941 ålades SP en tid viss mörkläggnig av sina anläggningar närmast västkusten och 150 miles inåt land. Under sina glansdagar 1942-50 var bolaget ett av USA:s allra största företag. Ett godsvagns-dekorschema bland många var s k "speed lettering", se <http://www.railgoat.railfan.net/spcars/speed.htm> Jfr också engine classifications, PE och Piggyback. Den dekorativa runda 1940-50-talslogotypen på div. materiel, stationer etc. kallades "the Espee sunset medallion" eller "Espee sunburst shield", se t ex här: <http://txdepot.railfan.net/Crandall.html> – /Å/ Hist.: Vedeldningen, som ärvt från föregångaren Central Pacific RR, bibehölls långt in på 1880-talet; försök med oljeeldning gjordes dock redan omkr. 1879, jfr oil-firing. – Kylvagnar introducerades på SP redan omkr. 1886.

● – En i Sverige ganska känd H0-lokmodell är Rivarossis gamla Espee 4-4-2 Atlantic från medio 1950-talet, en relativt välgjord modell för sin tid och ett av de allra första, väl fungerande 2-rälsloken med amerikansk förebild som kunde köpas här i Sv. till anständigt pris. Jfr FM och "Little Joe". – /Å/ Jfr också classification och "GS type"! **Aktuellt på senare år: "Espee merged with, among others, Denver & Rio Grande Western in , and was itself absorbed by Union Pacific in , thereby forming U P Transportation Co., the world's largest private RR company today."**

"Espee Cab-forwards" /Å/ – se "Cab-forward engine".

"Espee Daylights" – ngt tvetydigt begrepp; har använts både om de speciella 4-8-4-ångloken, se GS, och om SP-bolagets rödorangemålade kusttåg i Kalifornien, se ovan, framför allt tågen mellan San Francisco och Los Angeles. Det-var-bättre-förr-nostalgikerna talar med rörelse om E.D., på samma sätt om som om "20th Century Limited" och "Empire State Express" på NYC, "Hiawatha" på Milwaukee Road, "Broadway Limited" på Pennsy osv.!

ESX – se Empire State Express.

ETT's – se Emp. TT's.

E-type – familjärt sammanfattningsnamn på de olika varianterna av EMD persontågsdieslar med "shovel nose" (jfr d o) ca åren 1940-80. (Personbilen Jaguar E-type var knappast känd i järnvägs-kretsar!) Bild av den snygga, tidiga E-5-varianten här: http://www.morscher.com/rr/1977/19770708_01.jpg Jfr EMD och "567". Sista exemplaren av E-9-varianten byggdes 1963. Jfr även FT och "F-type".

Exhaust /Å/ – ångslag, skorstenstuff. ”They stood listening to the sharp exhausts...” Exhaust nozzle – avlopps/utloppsrör på div. apparatur; blästerrör på ånglok. Jfr blast pipe.

Exhaust steam injector /Å/ – avloppsånginjektor. Bl a som följd av det utbredda bruket av matarvattenförvärmare blev a-injektorer aldrig speciellt vanliga i USA. Jfr injector.

Expansion link /Å/ – se Walschaert.

Explosive cap – gammal benämning på knalldosa, se detonator.

Express – ordet betyder oftast ilgods/expressgods! Expressståg/snälltåg däremot kallades nästan alltid bara ”limited”, se d o, eller med ett längre, specifikt namn för varje tåg och med geografisk/historisk/poetisk/mytisk anknytning e d, som ”Baltimore Crescent”, ”Blue Arrow”, ”Buffalo Starlight”, ”Burlington Zephyr”, ” St. Louis Messenger”, ”Super Chief”, ”...Nightingale” osv. Jfr name trains. Världskänt på sin tid var NYC-tåget ”20th Century Limited” mellan New York och Chicago. Jfr dock nedan ang. interurbantåg m m! – ”Freight and express” var/är alltså = fraktgods och ilgods. Jfr freight etc. och LCL.

Express car – ilgodsvagn; på senare år ofta av boxcar-liknande utseende men med psv-boggier! Jfr head end cars, LCL, merchandise, REA och ”X”. Se även <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs2.html> för allmänna data. – Obs. dock att ordet E. använd/e/s även om olika interurban- och rapid transit-tåg som hade/har begränsat antal uppehåll. – Kuriosa: Notera 1) att det otympliga ”Pacific Fruit Express express reefer” alltså inte är något formellt språkfel samt 2) att ”express truck” kan betyda både ilgodsvagnsboggi/motsv. och ilgodslastbil! Express reefer = kylvagn med personvagnsboggier; räknades till ”head end cars”, se d o. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/pfe722.jpg>

Se vidare även nedan.

Express messengers – särskilda anställda, som förr medföljde i större express cars avsedda för regelbundna transporter av extra värdefullt gods. Dessa vagnar hade en särskild liten tjänstekupé inkl. toalett för the messenger. Mestadels avskaffade redan före 2. världskriget.

Express motor – större interurban-lok/-motorvagn med (stort) godsutrymme; se vidare motor.

Express reefer – kylvagn med personvagnsboggier. Vanligast var trol. 50-fots e.r. cars. Jfr express ovan, milk car, reefer och REA. **Många bilder här:**

<http://www.northeast.railfan.net/rolling11.html>

Extra board – ung. = ”skubben”, alltså trafikpersonal som ej går på fast turlista utan beordras i tjänst särskilt för varje tur. Kan även beteckna fordonsturer och dito omlopp. Skubbturer för yngre personal tycks i dag bl a kallas ”rabbit jobs”, förr däremot ”to buck the board”!

”Extra-heavy duty” – ofta använt förr om flat cars med dubbla boggier för speciellt tunga laster, se t ex http://espee.railfan.net/sp_fcsc/index.html

Extra train – angavs med ett X framför tågnumret i tågorder och på lokens ”train number boards”, se detta ord. Vid extratåg med flera lok fick tåget (förr) normalt ledarlokets linjenummer! Jfr **reporting marks** och second section.

F

”FA” – diesellok; se ”PA”.

F-3, F-7 (F3-F7) – diesellok; se ”FT”. Jfr ”covered wagon”!

F-7 – Vackert foto av en EMD F-7 i originalutförande här:

<http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=689> De väl tilltagna bränsletankarna – en del av framgången med denna lokgeneration – syns tydligt. /Å/ – även beteckningen på Milwaukee Roads fantastiska Hudsonlok med fartresurser upp emot 125 mph. Se HIAWATHA.

F-40 – fyr- eller sexaxliga diesellok från EMD och Morrison-Knudsen med ett speciellt, kantigt ”tryne”, ca 480 st av ngt olika versioner byggda åren 1976-95, främst för persontrafik. Längre standardlok hos Amtrak, tjv ca 120 metr. ton, huvudmotoreffekt ca 3 000–3 200 hkr. Nyare enheter fortfarande i tjänst bl a på östkusten. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/amtk208.jpg>

Facing switch – motväxel. ”Speed restrictions may apply to movements in the facing direction...” Jfr trailing switch.

Fairbanks-Morse – se FM nedan.

Fairbanks Scale Co. – gammal tillverkare av vagnvågar i Johnsbury, Vermont. Jfr track scale.

Fairmont – Tidig tillverkare av industrimotorer, mindre kranvagnar och motordressiner, startad 1911 i F., Minnesota. Jfr Buda, Burro, motor car, speeder

och track car. Moderna konkurrenter till F. är bl a Woodings och Beavercar.

Fate – se Plymouth.

Faiveley – tillverkare av moderna enbenta strömvtagare.

● Fandor – se Dorfan.

Fantasy engines – se Quadruplex.

Fare box – se Johnson fare box.

Fare collector – se Johnson fare box. Jfr PCC.

”Featherbedding” – allmän benämning (bland järnvägsbolagen, åtm. under 1940-50-talen) på sakligt omotiverade extraförmåner som de amerikanska fackföreningarna för (främst åkande) trafikpersonal hade tillskansat sig (notera att de amerikanska förarnas och eldarnas fackförbund var bland de första i världen, se BLE), samt på förlegade regler som bolagen inte hade lyckats förhandla bort. T ex att ett dagsverke (”a day’s pay”) för åkande personal var lika med 150 avverkade tåg-miles eller 16 timmars tjänstgöring – (urspr. 100 miles; detta var alltså grundregeln ung. åren 1870-1900, med den tidens långsamma gods- och persontåg, men 150-milesregeln behölls långt in på 1950-talet; åttatimmarsdagen ändrade dock en hel del! Följden var dock i vissa fall att en del personal på snabba moderna tåg bara behövde arbeta några dagar per månad för att få ut full lön...) Facken försökte redan på 1940-talet förhandla sig till dubbla lokbesättningar på snabba dieseltåg som avverkade flera hundra miles under ett arbetspass men misslyckades, efter det att en ”Presidential Committee” hade avstyrat detta; jfr AAR. – Avlöning av lokpersonal baserades (i vissa fall redan fr o m tidigt 1900-tal) delvis på lokens tjänstevikt; jfr 44-tonner. Konflikter uppstod även i början då de nya dieselloken, med både A- och B-units, kom. AAR gav t o m ut en broschyr med titeln ”Facts about Featherbedding” på 1950-talet, vilken trol. hjälpte till att sanera i djungeln av urmodiga idéer. Ö h t präglades förhållandet mellan bolagen och såväl lokfacken som övriga förbund av ”väpnad neutralitet” snarare än samarbetsvilja. Eldarna på dieselloken avskaffades ytterst långsamt och var helt borta först på sena 1980-talet! Att några ”southern companies” ända in på 1950-talet var öppett rasistiska och aldrig befördrade svarta eldare till förare, förenklade inte precis förhandlingarna... Jfr BLE och brotherhoods.

”Feather River Route” – Western Pacific RR; en röd indianfjäder ingick även i logotypen. I reklamen på 1940-50-talet sades WP-tågen ”ride like a feather”. Bolaget hade under en period efter 2. vkr. bl a några anslående box cars helt i silverfärg (och lättmetallkonstruktion) med den rödsvarta fjäder-loggan på! Deras mest kända ”limited” var CALIFORNIA ZEPHYR, en tidig streamliner

med dieseldrift. – Bolaget ingår numera i Union Pacific. Ang. lokmärkning, jfr new heritage painting!

FEC – Florida East Coast RR; slogan: ”Speedway to America’s Playground”!
Även en bokhistorik med namnet ”Speedway to Sunshine” finns!

Federal Railway Safety Appliances Act – stiftad 1893 med ändamål att standardisera koppeltyp, bromsutrustning och vissa andra godsvagnstillbehör på vagnar i samtrafik. Jfr AAR, Field manual, Janney, MCB och Westinghouse.

Feedwater heater /Å/ – matarvattenförvärmare, många olika typer av dessa har funnits; i USA mestadels av typ avloppsångförvärmare. En vanlig variant på äldre, moderniserade lok är denna:
<http://www.northeast.railfan.net/images/nh3224.jpg> Samma typ byggdes ofta in inuti sotskåpen, framför skorstenen; de runda kortsidorna stack då ut genom sotskåpet. Obs. att de flesta amerikanska f.h. var kombinerade med matarpump i stället för injektor; under normal drift var denna pump ständigt i gång och injektorn användes bara sporadiskt vid toppbelastning. Ngt otydliga lokfoton kan tyckas visa lok med luftpumpar både framtill och på sidan; den senare är då oftast en sådan matarpump! (Vanligt var även att sätta luftpumpen/pumparna på lokets ena sida och matarvattenpumpen på den andra.) Jfr Coffin o. Worthington.

Ferry push car – se car float.

FGEX – se ”X” och Fruit Growers’ Express.

”Field Manual” – ”One of two manuals that together form the Association of American Railroads Code of Interchange Rules governing the condition and repair of railway equipment used in interchange service. The Field Manual contains technical information concerning mechanical condition, wear limits and repair criteria for interchange cars.” Jfr ”Office Manual”.

”Firebox ring /Å/ – bottenring, se mud ring.

Fireless engine /Å/ – eld(stads)löst ånglok; var relativt ovanliga i USA; många verkstäder byggde dock ett mindre antal, även lilla Heisler, se d o, och Davenport. Jfr Porter och Scheffler.

Fireman – eldare OCH brandman; notera att den ordrika engelskan trots allt använde(r) samma ord för personer som både tänder och släcker eld! I det senare fallet tycks dock ”firefighter” nu ha tagit överhanden nästan helt.

”Fireman’s side” – den klassiska amerikanska benämningen på vänstersidan av ett lok; nästan alla lok var högerkörda. Lustigt nog används uttrycket fortfarande

om toppmoderna lok, bl a i en teknisk beskrivning i TRAINS oktobernummer 2003, trots att eldarna varit avskaffade sedan ganska länge – en ren felskrivning männe?

Firing valve /Å/ – reglerventilen för olja på oljeeldade lok; oftast ett stort skjut/vridhandtag med tandad spärrmekanism. Reglaget för dampen, the damping regulator, hade ofta liknande utseende. Jfr Booth och flash wall.

”First class” – tveksamt om begreppet någonsin haft samma innebörd i amerikansk persontrafik på järnväg som här hemma. Klassindelade coaches osv. förekom inte, däremot olika ”vagnsbegrepp” typ parlor car, roomette, coach (med åtföljande prisskillnad och servicenivå), se dessa typord. – ”First class” blev däremot använt i Kanada! – F.c. kan naturligtvis också beteckna ”förstklassig” i största allmänhet. – Jfr class.

Fishbelly underframe (Fishbelly center sill underframe) – introducerat ca 1900 (av företaget Pressed Steel, se d o); 1900-10-20-talets typiska USA-godsvagnsunderrede med kraftig, ”nedhängande” mittbalk. Jfr truss rods.

Fish bolt – rälsskarvbult med fyrkant, alternativt knaster, innanför skallen (som passar i skarvjärnets fyrkanthål)

Fishplate – skarvjärn. (Anv. i GB även som både adjektiv och verb; ”fished joints”, ”to fish the joints” /i motsats till ”chaired joints”, ”to chair the joints”/.) Ursprung? Ev. är ordet f. från början enbart fackslang, dock tidigt accepterat i GB, men kanske först senare i USA! **Påträffas dock i am. facklitteratur ca 1890.** Även ”joint bar” och splice bar förekom, bl a i AMD år 1942. Jfr bonding strap, Maintenance of Way Cyclopedia och rail joint.

”Five-footers” - gammalt samlingsnamn på många banor i Sydstaterna som urspr. byggdes med fem fots spårvidd. De flesta inspikade på 1880-talet. Jfr gauge.

”567” – beteckningen på EMDs legendariska 2-takts diesellokmotor från 1937-38; siffrorna anger cylindervolymer i kubiktum. Ursprunglig effekt 1 350 hp SAE i V16-utförande; turboöverladdning började införas ca 1959; slutversionen utvecklade ca 2 500 hp SAE. Ofta använd även i tunga motorredskap, bogserbåtar etc. Motortypen slutade tillverkas för bara några år sedan... Jfr EMD och ”645”.

FL-9 – speciell variant av EMD F-cab type diesellok, 60 st byggda 1956-60 för både diesel- och strömskenedrift (600 V DC); användes bl a av New Haven i New York-området; några används fortfarande i banarbeten, dock endast som diesellok. Femaxliga lok, ngt längre än en vanlig F-type. Jfr EMD.

Flag – jfr blue flag och whistle out a flag, samt classification lights.

Flag station/flag stop – ung. = mindre station/hållplats med behovsuppehåll.

Flange lubricators – flänssmörjningsutrustningar; i USA liksom i Europa fanns/finns både fasta och rörliga, vagnsmonterade. Ett par av tillverkarnamnen var/är Mecco och Racor.

Flanger – spårrensare. Första exemplaret i USA ev. den som Central Pacific byggde redan 1876? Jfr snow plows. Även “to flange a track”.

Flanger signs – markeringar på stolpar intill hinder för spårrensare (vägövergångar osv.), nyare bild:

<http://railroad.ml1.net/gallery/smrr/slides/Crew%20with%20Milwaukee%20flanger%20sign.jpg>

En äldre modell bestod av en trekantig plåtbit målad i gult och svart.

Flare – se fusee.

Flash wall /Å/ – den extratjocka tegelinfodringen i fyrboxens bakkant på oljeeldade lok, mot vilken brännaren var riktad. Jfr Booth och firing valve.

Flat-bottom rails – vanliga räler av Vignol-typ med bred fot; normalt används enbart denna typ numera, varför (hela) uttrycket f.-b.r. knappast brukas längre (den franska benämningen förekom knappast i USA /men säkert i Kanada/; i GB däremot användes ju tidigare helt andra rälstyper). Jfr CWR!

”Flat-switched” – benämning på rangerbangård utan växlingsvall. Jfr hump.

Flat car – **ursprungligen kallade platform cars!** En mängd olika varianter av f.c. har naturligtvis funnits; se bl a depressed center car. Vagnslängder uppåt 85 fot (26 m) förekommer numera. Jfr gondola (car). Jfr ”extra heavy duty”. ● Ännu år 2013 tycks platform car vara i bruk, bl a i utländska mj-kataloger...

”Fleet of Modernism” – benämning på bl a äldre heavyweight-personvagnar som rustades upp under sena 1930-talet, bl a på Pennsylvania RR. Jfr passenger cars.

”Flimsies” – slang för tågorderblanketter. Jfr order hoop.

Flip-over seat – se walk-over seat.

Float – ”car float”, se d o, är vanligaste benämningen på de spårbelagda pråmar som brukade användas i stora hamnar att transportera godsvagnar på. Omfattande tågpråmtrafik bedrevs förr i NY Harbor (av NYC, Pennsy, Jersey

Central m fl banor, med en mängd egna pråmar och bogserbåtar) och lär fortfarande förekomma i någon liten utsträckning där (via CSX?) Jfr baggage float! Även i en järnvägstext kan naturligtvis ordet float avse någon typ av ekipage på hjul som deltagar i en parad...

Flue – jfr tube, nedan.

”Flying Drop” – växling: att ”slängskjutsa” eller ”rycka”, dvs. man drar upp fordonet i fart och kopplar loss det, varefter loket accelererar ifrån det = den klassiska metoden att få in en à två vagnar, som går BAKOM loket, på ett stickspår i motväxelriktningen. Jfr drop och kick samt pole pockets.

Flying junction – se grade separation.

FLYING YANKEE – se ”Burlington Zephyr”.

Fontaine locomotive – ett av världens mest kuriösa, se:

<http://www.dself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/fontaine/fontaine>.

Htm

FM – tidigare ofta använd förkortning för diesellok byggda av Fairbanks-Morse, som tillverkade lok åren 1944-63, de första åren sammansatta hos GE i Erie, Pa., senare i egen fabrik i Beloit, Wis. Ca 1 500 lok byggda, några även på licens i Kanada, se CLC. Utkonkurrerade av EMD och ALCO. De allra första var ganska lika ALCOs motsvarande, men starkare, och hade smeknamnet ”Erie Type”. Bild: <http://www.rr-fallenflags.org/nyc/nyc6607s.jpg> En av de mest kända FM-typerna hade smeknamnet/marknadsföringsnamnet ”Train-Master”; se d o. Alla hade huvudmotorer av opposed piston-typ, ”OP type”, med dubbla kolvar och vevaxlar = bränslesnåla men dyra i underhåll. Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/fmTM1.jpg> (trol. = den

första Train-Master från 1954). En lokvariant var t o m 5-axlig och fanns som såväl A-som B-unit! Två varianter av Cab units byggdes åren 1945-55, dels ”Erie type”, dels ”C-liner cab unit”; totalt under 300 exemplar. Många kunde dock återfinnas hos t ex NYC och PRR samt CPR i Kanada. – (Hist.) Firmans ursprung går tillbaka på tidiga 1800-talet; bl a tillverkades alla typer av industri- och gruvtillbehör, järnvägsutrustning, tidiga motordressiner etc.

● – C-liner-lok (med kortare och mera rundad nos än Erie type), gjordes i snyggt H0-utförande och några olika, mycket prydliga banmålningar av Rivarossi i mitten av 1950-talet, bl a Western Pacifics i grått och orange; trol. första USA-dieselloket för 2-rälsdrift i H0 som såldes i Sverige. Jfr Rivarossi. Bild: <http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=389424> Se vidare C-liner och Espee.

Foaming /Å/ – jäsning, alltså att alltför högt vattenstånd, eller mycket föroreningar i pannvattnet, eller detta i kombination, ger upphov till vattenslag i

cylindrarna. Risken för skador på själva loket minskar dock om loket har överhettare, jfr superheater. Emellertid uppkommer en annan risk – att loket vill ”skena” ett stycke p g a häftig ångbildning inne i själva överhettarelementen; föraren måste då öppna pysarna, ställa omkastningen i mittläge och ge full direktbroms!

Force-feed lubricators – ett annat namn på mechanical lubricators, dvs. smörjpressar och -pumpar.

”Foreign cars” – syftar på alla andra vagnar än det egna bolagets.

Form – även s-blankett.

Form D Control System (”DCS”) – ersättningsrutin vid fel på linjeblockeringen; tågen ges order per radio av tågledaren enl. speciell blankett. Även = tåganmälan på banor utan linjeblockering.

Forney locomotive /Å/ – tanklok, urspr. av baktanktyp, med två- eller treaxlig bakre löpboggi med speciell upphängning, bl a vanliga på tvåfotsbanorna i Maine samt i div. förortstrafik och liknande, t ex på högbanorna i New York och Chicago, jfr EL. Vanlig typ strax innan år 1900:
<http://abpr.railfan.net/abprphoto.cgi?july06/07-22-06/m+e2.jpg> Även ganska många sålda på export. Patenterat av Matthias F. redan omkr. 1865; jfr ”patented...” Jfr Hinkley och Mason. (”A Forney loco” är i princip = SJ ånglok littera W av 1914.) – En eftersökt USA-bok är Matthias F:s gamla ”Catechism of the Locomotive engine”, vars första upplaga kom 1874. F., tidigare redaktör för facktidningen Railroad Gazette, var även mannen bakom första vagnhandboken 1879, se Car Builders’ Cyclopedia. – Många F-lok byggdes för att i första hand gå ”baklänges”, se <http://www.bedforddepot.org/BBHistory.html> och hade ibland ”headlight” (och ”pilot”) bara i bakänden!

”40-footers” – gammal benämning på godsvagnar av ”standardlängd”, **främst boxcars och reefers**, åren ca 1920-60. Betecknar numera i stället oftast 40-fotscontainrarna; så korta godsvagnar är numera i minoritet. Jfr ore car och standard freight cars.

”44-tonner” – en vanlig viktgräns för mindre boggidiesellok; orsaken var att ”the 1937 Rule” föreskrev att enbemanning av lok endast fick ske om loket hade max. tjänstevikt 90 000 pounds (= 44 short tons)! **Vanligt var att småbanor med hygglig ekonomi köpte en eller ett par 44-tonners som ersättning för ångloken då dessa blivit mogna för storrevision – en man mindre i godståget betydde mycket... Även storbanorna skaffade sig några av dessa lok för lättare växling och arbetståg. Urspr. oftast med bensinmotorer, senare diesel. Även dieselelektrisk drivlina förekom. Militären köpte mängder av dessa åren 1941-45 till alla typer av baser, hamnanläggningar**

och flottiljer; loken såldes sedan till småbanorna för en billig penning och hjälpte banorna att överleva... Jfr Davenport, GE, Plymouth, Porter, Vulcan och Whitcomb.

Foundation ring /Å/ – se mud ring.

”Four Aces” /Å/ – smeknamnet på det första moderna ångloket med rullager genomgående; byggdes 1930 på beställning av Timken och numrerades ”1111” medan det var demo-lok; se även Timken. Bild:
<http://www.yesteryeardepot.com/TMKN1111.JPG>

”... 400” (name trains) – se name trains.

”The 400” – se Chicago & Northwestern, jfr ovan.

Four-runner – se front runner.

Fowler car – Tidig typ av box car. ”The Fowler car design was actually prepared by CPR and Dominion Car & Foundry (later Canadian Car & Foundry) in 1909 and represented the first true single sheathed design. The name Fowler came from the man who patented the method used to prevent grain leakage at the floor/side seam and advertised the cars under his name in the railroad press. Between 1910-15 CPR installed over 33,000 cars of that basic design.” Se foton bl a här: <http://www.westerfieldmodels.com>

Fox truck – speciell typ av 2-axlig boggi, med ram av pressad plåt, som bl a användes på loktendrar och en del ”troop sleepers”, de ytterst spartanska, boxcar-liknande trupptransportvagnarna som byggdes i stort antal under 2. världskriget på en mängd verkstäder. Jfr Pressed Steel, Pullman och troop sleeper. – (Hist.) Originalvarianten /?/?/ av Fox truck (från ca 1890) syns bra här: http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/Images/schoen-pSCO_ad_1898_lrg.jpg

och en nyare här: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_pr573.jpg Fox-typen var billig i anskaffning men blev dock aldrig populär, eftersom den var onödigt styv och lättare spårade ur på dåliga spår än vad Archbar **och Bettendorf** trucks gjorde. ”The Fox truck was banned from interchange traffic in 1938”, enl. en källa; foton finns dock av militärtransportvagnar under WW II med Fox trucks (**ett ganska stort antal F t fanns kvar under avställda tjänstevagnar och återanvändes...**). Jfr Archbar och Bettendorf.

FRA – Federal Railway Administration; federal tillsynsmyndighet. Bedriver bl a tillståndsgivning och spårkontroll m h a ”Automated Track Inspection Program”, som utförs med speciella mätfordon. Officiellt namn nu ev. ändrat till ”Fed. Railroad Adm.”? Se www.atipsafety.com

Franklin /Å/ – F. Railway Supply Co. i New York, stor tillverkare av bl a boosters och power reverse-utrustningar till ånglok (bild på en extrem variant här: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nw1714.jpg). Firman experimenterade även med ventilstyrningar, jfr gear box och poppet valves. Se även booster.

FRED – se EOT.

Fred Harvey – se Harvey Houses.

Freight – jfr express.

Freight car – se automobile car, coil car, cushion, depressed center car, freight car trucks, hi-cube car, gondola (car), hopper car, ladle car, milk car, peddler freight, piggyback car, Pressed Steel, ore car, reefer, reporting marks, "ribbed side", road railer, skeleton car, spine car, stack car, standard frt. car, stock car, TOFC, truck, truck car, way car, well car och wheel car. Jfr caboose och freight motor. *Obs. att de traditionella facktermerna för öppen resp. sluten godsvagn är "open top car" resp. "house car"!* **(F ö håller gränsen mellan begreppen i dag på att suddas ut.) En ganska översiktlig godsvagnssida med många äldre och nyare tyffoton finns här: <http://www.railgoat.railfan.net/index.htm> (undvik dock den meningslösa nonsens-undersidan "How well do you know the RailGoat?")**

"Freight car color" – ganska ofta använt samlingsuttryck om olika nyanser av box car red/Tuscan red/motsvarande. Ang. gv-färger se även box car red, MW, oxide, reefer, reporting marks och Tuscan red. Jfr caboose, Pennsy freight cars och Westerfield.

Freight car doors – en uppsjö av varianter av olika dörrar på täckta gv fanns. Se t ex "patented" och Pressed Steel. "Plate door" i motsats till "corrugated door" låter tvetydigt; båda var naturligtvis av plåt men den förra var slät!

Freight car ends – en mångfald varianter av pressade plåt-gavlar på boxcars och reefers fanns, se t ex Pressed Steel och T-brace ends.

"Freight car performance" – se "peddler freight".

Freight car trucks – en mångfald modeller har naturligtvis funnits. Grundvarianterna åren 1840-1960 var i princip två, först Diamond Archbar (av platta smidesjärn) och sedan Bettendorf (gjuten); se d o. Oräkneliga varianter av den senare har förekommit, bl a med extramjuka fjädrar för cabooser m m, med speciella dämpare och/eller bolsters för "cushioned underframes" etc. Patentnamn som Allied, Andrews, Barber, Birdsboro, Crown, Dalman, National,

Symington, Tatum, Taylor och Vulcan anger några av dessa; de yttre skillnaderna var ofta ganska små. "Allied Full Cushion Truck" och "Barber Stabilized Truck" var däremot ngt annorlunda byggda, med balansbom typ psv-boggi. Se vidare bolster, caboose, highspeed trucks och snubber. Jfr "patented..." och Diamond truck. – Även vanliga äldre boxcars avsedda för paketgods kunde ibl. ha "passenger type trucks" med längre hjulbas för att kunna framföras i persontåg, se <http://www.steamfreightcars.com/gallery/boxauto/cnw72710main.html> – nedersta bilden. För detaljstudium: <http://www.steamfreightcars.com/gallery/hopper/dlw82847main.html> Jfr head end cars! Udda specialboggier, oftast kortlivade, kunde förstås förekomma, se <http://www.theoldandwearycarshop.com/boxcars.html> , andra fotot! Jfr Patented!

Freight car weight limit – se car weight limit.

Freight depot – se depot. Små godsmagasin kallas/kallades ofta bara freight house.

Freight motor – godsmotorvagn eller godstågslok på interurban- eller spårvägslinje; jfr "traction". Gränsen mellan motorvagn och lok tycks ej ha varit skarp, liksom i andra länder. F.m. var ganska vanliga även för postbefordran; då nya städer växte upp i början av 1900-talet hände det att en ny interurbanlinje hann före ång-järnvägen fram till staden och även lade beslag på de eftertraktade kontrakten med US Post Office och de lokala ilgodsbolagen. Jfr box motor, engine, motor, PE, REA och RPO. – Flertalet interurbans hade godssamtrafik med "common-carrier railroads"; jfr interurban. De flesta freight motors/box motors/"steepcabs" hade därför vanliga MCB-koppel, se MCB coupler. Bild: <http://donross.railspot.com/cns216.jpg> – Obs att freight motor fortfarande används även om de få stora elloken som fortfarande går i godstrafik på ett par class 1 RRs i östra USA!

"French Mikes" /Å/ – syftar på den stora leveransen av Frankrikes speciella "krigslok", SNCF littera 141R; rätt stora kol- eller oljeeldade tenderlok med hjulställning 2-8-2. Drygt 1 300 st byggda av Alco, Baldwin, Montreal m fl åren 1945-47. Konstruktionen baserades i stort på gamla slitvargen "USRA Light Mikado" men med högre panntryck, jfr USRA, nedan. Ansågs mycket lyckade; många var i daglig tjänst i Frankrike långt in på sena 1960-talet.

Friction bearing – glidlager. Många nya godsvagnar hade ännu på 1950-talet glidlager. Förbjudna i interchange traffic fr o m 1994. Jfr roller bearings.

"Frisco" – St. Louis–San Francisco RR. ångloken hade framtill mycket karakteristiska nummerskyltar, se <http://www.rr-fallenflags.org/irm/slsfs1630afh.jpg>

Frog – växelkorsning. Jfr crossover, diamond, rerailing frog och switch. Nyare varianter med olika finesser finns här:

<http://ict.illinois.edu/railroad/CEE/pdf/PPT's/Spring10/Amstrong.5-14-10.pdf>

”Front end...” syftar ofta på div. detaljer i och kring ånglokets sotskåp, vilka är av betydelse för draget och därmed ångbildningen. ”An engine with a good front end design” = en maskin som är lätt för ånga. Jfr exhaust nozzle och silver front end.

Front end throttle /Å/ – rökskåpsregulator; placerad vid främre tubplåten i stället för i ångdomen. Kändes oftast igen på det utvändiga länkaget från hytten. Ofta sammanbyggd i ett stycke med ånglådan till överhettaren. Jfr Bradford Thr. och American Multiple-valve Thr.

”Front Runner” – 2-axlig specialvagn för koppling till vissa tågsätt av ”spine cars” och Roadrailer trains, se detta ord. Kallas även ”four-runner”; praktiskt taget enda 4-hjuliga trafikfordonet på amerikansk järnväg i dag.

Fruit car – se ventilator car. Bild:

<http://home.sprynet.com/~bcmmodels/fruitcar.htm> På Denver & Rio G. fanns t o m fruit cars med växelbara boggiar, som redan på 1880-talet trafikerade smal- och normalspår fram till västkusten!

Fruit Growers Express – ”FGEX”, m fl signaturer, ett av de största kylvagnsbolagen, urspr. startat av Pennsylvania RR ca 1920 i samarbete med ett antal andra banor; hade som mest 12 000 egna vagnar. Gammal slogan: ”FGE – for greater efficiency!” Jfr reefer och ”X”.

FT – ursprungsbeteckningen på EMDs första multipelkörbara godstågsdiesellok från 1938. Dessa bestod av dels A units, dels B units; se dessa ord, alla med de fyra karakteristiska, runda små sidofönstren tätt ihop, mitt på lokens sidor. Tidig bild:
<http://www.northeast.railfan.net/images/cbq100a.jpg> Senare bild:
http://www.morscher.com/rr/1995/19950301_08.jpg 567-motorn, som s a s var grunden för framgången, hade tagits fram ca 1937 av Winton, se d o.
– Sakkunskapen debatterar huruvida ”FT” egentligen skulle betyda ”Freight” eller någonting annat... En förklaring är att F stod för freight och T för Twenty-seven hundred horsepower = motoreffekten av en A+B-enhet tillsammans. De vanligaste efterföljarna efter 2. världskr. kallades i stället F-3 (fr o m 1946) resp. F-7. Enligt en annan skola stod F urspr. för ”fifteen hundred h.p.” och E (på sexaxliga persontågsvarianter) för ”eighteen hundred h.p.”! Varianter med olika utväxling för varierande hastighetsområden, upp till 102 mph, fanns också av båda två.) Jfr EMD. – F-3-modellen blev mycket populär och byggdes i över 1 000 ex. på bara två år. Dessa blev s a s grundskottet mot ångloks-bastionen;

ingen maskinchef med förnuftet i behåll kunde negligera det faktum att de nya loken hade högre startdragkraft än ånglok av motsv. vikt, kunde rulla 100-200 % längre sträcka per månad än ångloken och även avverka 1 000 miles eller mera utan bränslepåfyllning! T ex Santa Fe köpte snabbt flera hundra lok för i första hand trafiken i ökenstaterna, där lokvatten ofta varit ett problem... Se även "567" och road number. – F7 byggdes under åren 1949-53 och ersatte de snarlika F3. Totalt antal F7-enheter blev 2261 A- och 1420 B-type. Typ F7 ersattes i sin tur av snarlika F9. När EMD stod på topp (medan F7 levererades) byggdes sju lok per dag (dock även av andra typer). Totalt byggde EMD ca 7 600 F-enheter, med eller utan hytt, därav nästan 4 000 typ F-7A/F-7B. Enstaka exemplar av dessa rullar än i dag (2012), bl a på flera turistbanor. – I början räknades olika kombinationer av A- och B-enheter ofta som ett enda lok, detta för att undvika bråk med fackföreningarna om bemanningen; jfr featherbedding...

"F-type" – jfr ovan. Se även FL-9.

Fuel tender – extra tankvagn för diesellokbränsle; ibl. specialvagn, ibl. = vanlig tankvagn. Bilder o data: <http://espee.railfan.net/spfueltender.html> Jfr water tender.

Full dome cars – se dome cars.

Funnel stack /Å/ – trattformad gnistsläckarskorsten.

Fusee – (röd) signalfackla. Ibl. även "flare". Användes förutom som (nöd)signalmedel även till att tända i både caboose-kaminer och oljeeldade ånglok med – trol. med förvaltningarnas välsignelse, eftersom man då var säkra på att facklorna inte låg och blev för gamla...! Har i ena änden tändsats av tändstickstyp. Anv. fortfarande vid t ex varningssignalering då vägskydden inte fungerar, signal blivit tillfälligt släckt etc.; speciella bestämmelser finns om att en brinnande fusee aldrig får passeras med full hastighet etc. etc.... (= en sorts sentida ersättare till knalldosorna; jfr detonator).

Fusible plug /Å/ – smältplugg.

FWD – lastbils- och brandbilstillverkaren Four Wheel Drive byggde även på 1920-talet drivlinor till ett antal små motorvagnar.

G

Gage – se gauge.

Gallery car – (typ av) tvåvånings personvagn. Jfr bi-level car.

”Gallopig Gås” – de världsberömda motorvagnarna på smalspåriga gruvbanan Rio Grande Southern RR i Colorado; förlängda personbilar (eller delar av busskarosser) med stort godsutrymme påbyggt baktill för både gods och post; dekorerades med en bild av en springande gås! Även någon flakmotorvagn fanns. Bilder här: <http://users3.ev1.net/~ddye/railfest.htm> RGS hade kroniskt usel ekonomi p g a i förtid nedlagda gruvor och började motorisera trafiken redan omkr. 1930. P g a besvärlig terräng, ibl. våldsamma vattenflöden m m var även underhållet extra dyrbart. Banan lades ner 1951; anses ofta för den sista riktigt gammaldags 3-fotsbanan i Colorado. Flera av ”the Geese” och även div. annan RGS-materiel är bevarad (nu spridd över hela USA, även om Colorado och Kalifornien dominerar: <http://www.rr-fallenflags.org/steamtown/rgs-g3clt.jpg>). – Bild på RGS attraktiva halvgamla logotyp på senare år: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_rgs20.jpg

”Gallows turntable” – se turntable.

”Gandy dancer” – gammalt smeknamn på banarbetare. Ursprunget är omstritt; det anses sannolikt att det funnits ett ”Gandy Manufacturing Co.”, trol. i Chicago ca 1860-70 /?/, som tillverkade rälshammare, spikutdragare m m! Andra teorier går ut på att något moment i stoppningen av grus m h a något handverktyg kallades ”to gandy”. Uttrycket g.d. används tyvärr, helt förvirrande, numera även om hävstångsdressiner, alltså hand cars/pump cars. Jfr hand car, maintenance of way, ”section...”, steel gang och trackwalker.

Gantlet track – se gauntlet tr.

Gas-electric – ett antal mindre, bensinelektriska lok hann byggas på 1920-talet innan dieseltekniken slog igenom i USA; motorvagnar med sådan drivlina blev däremot vanliga åren 1925-40, se Brill, Critters, Doodlebug, McKeen och railcar. Motorlok i 2-300 hp-klassen byggdes dock ibland ännu under 2. världskriget som bensenmotorlok, t ex hos Porter! Några bilder här: <http://www.steamfreightcars.com/prototype/catalog/mvcmc/mvcmc32main.html> – En av de ytterst få byggda, kraftiga Brill-vagnarna med stålkorg för smalspår finns i dag kvar hos EBT, se d o, och är t o m körbar.

Gas-turbine electric locomotive – de mest kända var de som Union Pacific hade på 1950-60-talet, ca 60 enheter av några olika typer, alla nu slopade. Från början ekonomiska (trots stor oljeförbrukning), då de kunde eldas med råolja, sedan alltför dyra i drift då oljepriset steg. Jfr ”Big blows”! Bild t ex här: www.railarchive.net/rlsteam/index.html klicka på ”non-steam rarities”. Flera utrustade med extra oljetender; några av dessa är kvar o används numera som extra water tenders till UP:s två ånglok...

GATX – General American Transportation Co.; bl a stor operatör av tankvagnar.

Jfr Swift och "X".

Gauge – en mångfald betydelser, bl a = spårvidd. "The rails should always be in gauge but may sometimes be out of gauge for a number of reasons". Jfr clearance/loading gauge. Äldre mätinstrument med visartavla kallades/kallas oftast också g., liksom allehanda tolkar o d; jfr P&W gauges. – Observera att USA under tiden 1840-80 hade en hel del banor med bredspår; spårvidderna varierade mellan 4'10" ("Ohio gauge") och 6', som Erie RR m fl ursprungligen hade. De första bredspåren kom redan före 1840. Vanligast var 5', speciellt i sydstaterna. Även 5'6" förekom. Våren 1886 gjordes en (sedan länge förberedd) jätteinsats, då sammanlagt 17 000 miles 5-fotspår nere i Södern spikades in till normalspår, allt på två dygn (15 000 miles enl. en annan källa)! Fragment av bredspår kan ännu återfinnas, t ex 4'10" på förortsbanor i Toronto. Även den relativt nybyggda BART i San Francisco har fått bredspår (5'6"). Jfr city gauge, dimensional train, loading gauge, "narrow-gauge railroads", Pennsylvania trolley gauge, straddle lines och three-rail track. – Stavningen "gauge" har varit (och är) ganska vanlig i USA, huvudsakligen i verkstadstekniska sammanhang samt inom järnvägen; för hundra år sedan även guage (som ännu inte är helt utrotat men i dag anses inkorrekt). – Jfr narrow gauge och track scale. – ● Jfr även scale!

Gauge cock /Å/ – provkran (på pannans bakgavel). I GB oftast try cock. Jfr water column.

● Gauge HOO – se Micro trains. Jfr gauge.

Gauntlet switch – se nedan.

Gauntlet trackage – den speciella variant av "fyrskensspår" som förekommer bl a vid vissa (smala) plattformar: fyra räler intill varann, för att möjliggöra 1) antingen tågpassage på varierande avstånd från en plattform (= möjlig att passera med högre hastighet med genomgående tåg) eller 2) tågpassage i båda riktningar utan växeltungor längs dubbelspårsträcka som tillfälligtvis måste smalas in till "enkelspår". Point gauntlet är ett spår som delas till två spår via en växel. I en frog gauntlet går två spår som har gått bredvid varandra ihop till en spårförslingring (fyra räler intill varann på gemensamma sliprar). Förekommer ibl. permanent på stadsspårvägar. Förr ofta vanligt även på smala järnvägsbroar. – Stavas ibl. även gantlet tr.

GCOR – General Code of Operating Rules, den vanliga amerikanska "sao" i dag. Se <http://www.bnsf-ttc.com/bnsftime/GCOR072403.pdf> Jfr rulebook.

GCT – se Grand Central Terminal.

GE – tidigare ofta använd förkortning för mindre boggidiesellok för småbanor och arbetståg, byggda av General Electric på 1950-70-talet ("44-tonner" och "70-tonner" om den mindre resp. större varianten; se vidare dessa). Obs. att även ganska små diesellok i USA ofta är mycket tunga på sina helgjutna ramverk.

Bild: <http://cpr.org/Museum/BMLRR/BML51%28sm%29.html> – GE blev senare även stortillverkare av tunga linjelok, jfr "U-boat"; företaget lyckades på 1960-talet med de nya loktypen U25 gradvis bryta EMD:s dominans på diesellokmarknaden, vilket ingen annan dittills klarat. Jfr super power. – GE var under perioden 1900-1950 landets, kanske världens största leverantör av elutrustning till spårvägar, interurbans och järnvägar och byggde även närmare ett hundratal bensinelektriska motorvagnar åren 1911-17. Jfr Westinghouse Electric. – GE har nu de sista åren återkommit som lok-aktör; man erbjuder "upgrading" av äldre diesellok med helt ny drivlina, miljöanpassade, bränslesnåla och med div. nya finesser, till mindre än halva kostnaden för ett nytt lok. Instrukтив animering här:

https://www.getransportation.com/general/locomotives/modernizations/interactive/modernization_overview.swf?SMSESSION=NO Se även nedan.

GE "Genesis" – den nya serien duolok från General Electric, se http://www.getransportation.com/general/apps/passenger_rail/genesis.asp

Gear box /Å/ – obs. att även "vanliga" ånglok kunde ha "a gear box" – om de hade poppet valves; se dessa. Jfr valve gear.

Geared engines /Å/ – vanligt samlingsnamn på boggiånglok med olika sorters kardandrift, t ex Shay-typen; se vidare Lima, Heisler och Climax. Se även Baldwin. Lok med kedjedrift brukar också räknas till geared engines, jfr articulated, Bell, Dewey och double-truck engines. Jfr även critters. Ej att förväxla med "rack engines", kuggstångsbanelok. – Ett antal tusen boggiånglok hann byggas i USA åren 1890-1940, varav en del exporterades bl a till Nya Zeeland. Några få tillverkades av andra verkstäder i bl a Europa. Obs. att benämningen g.e. normalt *inte* innefattar boggiånglok/motsv. med cylindrarna direkt på boggierna/motsv., typ Meyer, Fairlie och liknande.

"Geep" – var på 1950-70-talet standardsmeknamnet på universalloktyperna GP-7 och GP-9 från EMD (ganska snarlika SJs provlok litt. T42). Över 2 600 enheter av GP-7 levererades 1949-53; några rullar fortfarande. Jfr GP och U-boat. – Kuriosa: "Mutant Geep" = smeknamnet på några lok av förminskad GP-typ spårvidd 3'6" på Newfoundland!

"Geetels" – se "Big blows".

"The GENERAL" – namnet på det ånglok på Western & Atlantic RR i Georgia,

under konduktör Fullers befäl, som kapades av insmugna nordstatare, ledda av Andrews och Pittenger, under inbördeskrigets "Great Locomotive Chase" 1862; jfr Rogers. Avsikten var att bränna ett antal broar, vilket misslyckades, och kaparna togs till fånga och avrättades (utom Pittenger, som senare skrev boken, nedan). Operationen kallas ofta även "the Andrews raid". Loket finns bevarat i Kennesaw, Georgia. En välgjord och spännande film av Disney från 1955-56 med titeln "the Great Locomotive Chase", baserad på P:s bok med samma titel, beskriver i detalj Fullers ursinniga jakt på kaparna, först per tralla, sedan per gammalt växellok (YONAH, se LAFAYETTE nedan), därefter med ett då modernt lok. Korrekt historisk materiel lånades ihop, bl a från B&O-museet i Baltimore. Filmens höga järnvägstekniska kvalitet kan trol. tillskrivas det faktum att Walt Disney själv var stor "steam fan" och personligen deltog i inspelningsarbetet! Se <http://www.andrewsraid.com/index2.html> för stillbildsscener och utmärkta förklaringar m m! Jfr även <http://www.carolwood.com/> • En känd H0-modellbyggsats av "The General" tillverkades förr av Mantua, se d o. Nyare bild här: <http://www.northeast.railfan.net/images/wa3.jpg>

General Electric – se GE.

General Motors – se EMC och EMD.

General Motors Locomotive Group – senare benämning på EMD, se detta ord, efter sammanslagningen med det kanadensiska bolaget General Motors Diesel Ltd. i London, Ontario. Fr o m 1991 gjordes större delen av all slutmontering av GM-lok här, jfr EMD.

General Steel Castings Co. – storleverantör av alla typer av mjukt stålsgjutgods för järnvägsbruk, bl a boggi- och lokdetaljer. **Detaljfoto här:** <http://yardlimit.railfan.net/early/emc/sc/14.jpg>

"Genesis" – se GE "Genesis".

Georgetown Loop – se South Park line.

GEORGE WASHINGTON – expresståg på f d Chesapeake & Ohio.

"GG1" – beteckning på Pennsylvania RRs klassiska stora elektrolok från 30-talet, en 50-årig arbetshäst, ung. som SJs gamla D-lok; 139 st byggda 1935-43, urspr. enbart för persontrafik, bl a på North-East Corridor Line; linjespänning 11 kV 25 Hz, 4 620 hkr SAE, tj-vikt 238 short tons. Sista exemplaren togs ur tjänst i mitten av 80-talet. Dessa hade då fått byta ägardekor och målning ett otal gånger: svartgrönt och rött på PRR – svart på Penn Central – svart + div. andra färger på Conrail, Amtrak och NJ Transit, utöver en mängd modifieringar i märkning, linjering etc. Loken målades urspr. mycket mörkt gröna, "Brunswick

green”, och dekorerades bl a med **upp till** fem smala dekorlinjer, ”whiskers”, och P E N N S Y L V A N I A i elegant spärrad stil och loknummer, allt i guld! Se även ”Brunswick green”. Man målade även några lok, avsedda för speciella tåg mellan N Y och Washington, i ”Tuscan red”; urspr. en varmt brunrödaktig nyans, senare kallare och mycket mera vinröd (två färgprov här: dels http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr4877a.jpg , dels http://www.morscher.com/rr/1989/19890514_09.jpg) Den röda färgen tycks dock ha varit starkt avblekningskänslig. Uppgiften att flertalet GG1:or en gång skulle ha varit röda är felaktig! Flera lok i varierande skick bevarade med olika dekor, f n dock inget körbart p g a transformatorproblem m m. I loklistor o d används ofta beteckningarna PS-1 t o m PS-5 (för paint scheme – obs. aldrig = loklittera!); dessa avser de fem vanligaste målningarna, se <http://www.northeast.railfan.net/gg1rstr.html> Ev. hade ett antal av loken överlevt i tjänst ytterligare några år om inte planer funnits att ändra strömförsörjningen till 60 Hz (vilket fortfarande inte har blivit genomfört...) Se vidare även Loewy, ”Old Rivets”, Pennsy och Tuscan red; jfr Altoona och Keystone!

Giesl ejector /Å/ – speciell ångloksskorsten med tillhörande blästerrör, se http://en.wikipedia.org/wiki/Adolph_Giesl-Gieslingen Försöksvis provad även i USA ca 1946-48?

- Gilbert – se American Flyer.

Gilbert – loktillverkare; se <http://www.trainweb.org/gearedsteam/>

Gilbert Car Co. – gammal känd vagnbyggare i bl a Green Island, N Y, åren 1840-95.

”Gilpin Tram” – se Denver Tramway. William Gilpin var den förste guvernören i Colorado-territoret (1861?).

Girder rail – gaturäl/rännskena.

Globe Locomotive Works – loktillverkare i Boston på 1840-50-talet. Jfr Souther.

Glover – liten loktillverkare i Georgia... /?/

G M & O – Gulf, Mobile & Ohio RR, bl a känd för att ha köpt ett mycket tidigt linjediesellok av samma typ som ”B & O # 50”, se d o.

Goat – se yard goat.

Golden Spike Ceremony – se Promontory Summit!

Golden State type – se GS type.

”Gon” – kortform av gondola (car), öppen godsvagn med halvhöga väggar. Både fasta och fällbara gavlar förekom. Gränsen mellan flat car, gondola och hopper car är ej skarp; alla upptänkliga varianter finns, även ”covered g.”. Vidare har olika bolag numera olika idéer om vilka som är vilka... Bilder:

<http://www.northeast.railfan.net/rolling6.html> Nyare gondolas kan vara ända upp till 65 fot långa. ”Composite gondola” var förr ofta = en flat car med öppna gavlar och halvpermanent låga sidoväggar. Drop-bottom gondola = bottenömningsvagn, flat-bottom g. = fast golv. Jfr hopper car. – (Hist.) ”Low-sided gondola” användes ibl. att frakta medeltungt styckegods typ osorterade stenblock; i praktiken var dessa vagnar ofta = vanliga flat cars med lösa extrasidor. Jfr även rail!

Gondola (car) – se ovan.

Goodman – gammal tillverkare av gruvlok och annan underjordsutrustning, ev. allra först i USA (före 1900?) med elektriska gruvlok. Både ktl- och batterilok tillverkades. Minnessida här:

http://industrialrail.5u.com/OhioVintageCoalCo_1.html

”Goose” – se Galloping Goose.

- Gorre & Daphetid – världsberömd H0-bana i Monterey, Kalifornien, med ett fantastiskt detaljerat landskap, byggd av fotografen John Allen och även ytterst skickligt avbildad av sin duktige skapare. G&D hade också en smalspårig bibana, Devil’s Gulch & Helengon! Anläggningen, som bl a kryllade av roliga skyltar med div. anspelningar, var ofta med på foton och (i firman Varneys, se d o) annonser i tidningen Model Railroader på 1950-talet och bidrog starkt till att popularisera smalspårsbyggandet i H0 och senare även i övriga skalor.

Anläggningen tyvärr helt förstörd vid en brand strax efter John A:s frånfälle 1972. Jfr Varney och Kemtron. Några bilder:

http://www.cvmw.com/imagecvmw/john_allen/index.htm **John Allens sinne för humor gjorde allt han tillverkade till en speciell upplevelse att bara betrakta; bild nr 1 i serien här i länken syftar direkt på att Mr A. själv var en gosse i 150-kilosklassen...!**

”Gothic...” – betecknar ofta äldre personvagnar med upptill rundade fönsterbågar. ”Gothic heavyweights” kallas de äldsta 6-axliga psv av allra första generationen med stålkorg (byggda under perioden 1910-20) men fortfarande med dessa gammaldags fönster!

Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_ri1094.jpg

”Gould coupler” – den förr kanske största tillverkaren av gjutna centralkoppel av MCB standardtyp, med olika skaft för varierande typer av ”draft gear”. Se

vidare MCB.

”Gowan & Marx” – känt tidigt ånglok från Eastwick & Harrison, se d o. Bild:
http://americanhistory.si.edu/ONTHEMOVE/collection/object_809.html

GP – (om diesellok) = General Purpose. General Motors första GP-7, som var det första universalloket från EMD, kom 1949. Jfr ”Geep” och RS.

Grade – en mångfald betydelser och nyanser! Sök gärna med sökmotorn efter alla dessa här...

Grade crossing – plankorsning. (I GB = level crossing.) ”Crossing at grade” = korsning i plan mellan järnväg och järnväg (eller spårväg), jfr diamond. Kryssmärkena längs USA-banorna sade/säger i allmänhet ”Stop, look and listen”. På sidorna av lok och cabooser har i stället, på senare år, förekommit den målade/målade texten ”Look, listen and live...”! – Kuriosa: Greyhound-bolaget hade länge som princip att bussförarna aldrig fick korsa ett järnvägsspår utan att först stanna och glänta på framdörren... Detta är nu t o m federal lag för alla bussar och bilar med farligt gods. Jfr crossbuck och wigwag.

Grade separations – (nybyggda) banomläggningar med viadukt, för att undvika bankorsning i plan. Kallades på PRR förr ”flying junctions”! Jfr diamond.

Grading – ofta = schaktning.

Graduated self-lap – se lap.

Grand Central Station – (nu) tunnelbanestationen under Grand Central Terminal, nedan!

Grand Central Terminal – New York Central-bolagets storstation i New York, urspr. öppnad 1871 i gatuplanet under namnet G.C. Station. Trafikerades även av New Haven (NYNH&HRR) m fl. Byggdes snart ut kraftigt; redan ca 1900 var man uppe i 500 tåg/dygn. Övergång till enbart eldrift med strömskena fr o m 1906; jfr ”heavyweight era” och electric traction. Hade som mest (ca 1945?) 48 spår i två separata underjordiska etage; denna nyare GCT-station byggdes i princip åren 1903-13 tillsammans med div. inkomstbringande hyresgäster i ett antal imponerande byggnader från markplanet och uppåt, t ex Waldorf Astoria! Numera har GCT bara lokaltrafik i Metro-Norths regi. Karta m m: <http://www.mta.nyc.ny.us/mnr/html/mnrmap.htm> Jfr Penn station.

Grant – ånglokstillverkare i Paterson, N.J., åren 1867-87, då verkstaden nedlades efter en brand; flyttad till Chicago men åter nedlagd 1894. G. fick guldmedalj för ett lok av 4-4-0-typ, som ställdes ut på världsutställningen i Paris 1867. Verkstaden hade mckt gott rykte; deras lok var dock betydligt dyrare än

andras... Jfr Mason, Rogers och Swinburne.

”Grasshoppers /Å/ – smeknamn på de första tvåaxliga ångloken med stående cylindrar och panna på Baltimore & Ohio RR. Ett 20-tal lok konstruerades på detta sätt av bl a Phineas Davies, det första år 1831; några av dessa var i gång som växellok ända in på 1890-talet! Ett exemplar t o m exporterat till Leipzig–Dresden i Tyskland!

Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/bo_jh.jpg Jfr ”Mud Digger” och **Winans**.

Gray – 1) Carl G., känd järnvägsman, se AAR. 2) betr. färgen, jfr structural grey och MofW.

”Great American streetcar scandal!” – GM, Firestone Tires, Standard Oil of California och Phillips Petroleum bildade i mitten av 1920-talet National City Lines (NCL). Mellan 1936 och 1950 köpte NCL upp mer än 100 olika spårvägs- och interurbanbolag i 45 olika större städer. 1946 ägde man spårvägar i mer än 80 städer. De olika spårssystemen lades systematiskt ned och ersattes med GM-bussar. Enligt GMs högsta chef på 30-talet så var målet att folk skulle tröttna på att åka med de skumpiga bussarna och i stället köpa bekväma GM-bilar. Den 9 April 1947 åtalades nio bolag och sju chefspersoner för att konspirera om att få monopol på persontransporter och för att få monopol på att sälja bussar och delar till de bolag som ägdes av City Lines. City Lines bestod av National City Lines, Pacific City Lines och American City Lines. Ägare av dessa var då Firestone, Standard Oil of California, General Motors och motortillverkarna Federal och Mack. 1949 frikändes de åtalade från att försöka skapa transportmonopol men befanns skyldiga till att samarbeta för att få monopol på försäljning av reservdelar och annat för busstrafikens drift. Straffen var dock mycket lindriga; varje bolag fick böta 5 000 dollar och åtalade chefer 1 dollar var! Den fällande domen överklagades men fastställdes 1951. De lokala elverken hade förbjudits att äga elektriska spårvägar redan 1935.

”Great Locomotive Chase” – se ”the General”, ovan.

Great Northern RR – en av de gamla storbanorna, skapad av James J. Hill, med den nordligaste av de transkontinentala USA-linjerna, **slutligen färdigställd ca 1893**. Jfr Cascade Tunnel och Empire Builder. Är numera en del av BNSF, se d o. – GN hade mycket länge en välkänd logotyp med en stor bergsget (”Rocky the Goat”) och en cirkel runt omkring, som användes i alla sammanhang, bl a på box cars **och alla större lok**. Två varianter fanns: **den äldre** ”Front Facing Goat”

(http://www.gnrhs.org/Old_gn.jpg)

eller **den nyare** ”Side Facing Goat”

(<http://www.gnrhs.org/Gn9.jpg>); se här t ex i vitt 2-3-metersutförande **på en express boxcar** från 60-talet:

<http://www.northeast.railfan.net/images/gn2631.jpg> – **notera även boggitypen!**

– Man hade avsevärda vinterproblem en stor del av året och utrustade t ex sina talrika Doodlebugs på bibanorna med rejäla hjälpmedel:

<http://www.northeast.railfan.net/images/gn2324.jpg> Se även

<http://www.gnrhs.org> – (I GB: Great Northern/GNR däremot är beteckningen på den brittiska storbana som sedan gick upp i London & North Eastern år 1923.)

Greenbrier Corp. – modern godsvagnstillverkare; numera en stor koncern, jfr EMD!

”Green Goat” – nyare (2004) hybriddiesellok med batteridrift, se

<http://www.railpower.com/greengoat.php> Några exemplar nu i drift, bl a hos US Army.

Greenville Steel Car Company – vagnstillverkare. Data?

Gregg Co. – ganska okänd vagnstillverkare i Hagensack, N.J., startad 1903; exporterade större delen av sin produktion.

Grice & Long – tidig tillverkare av bl a ångspårvagnar i Trenton, N.J. Jfr streetcar.

Grids – även = bromsmotstånd-slingor på taken till äldre ellok och -motorv.

Griggs rope brake – tågbrömsystem från 1839; bromskraft togs ut från de roterande axlarna på vagnarna och kontrollerades m h a ett rep från loket. Jfr det tyska Heberlein-systemet! Även andra liknande system provades innan tryckluftbromsen gradvis tog över fr o m 1870-talet. (Systemet trol. konstruerat av George S. Griggs, senare Master mechanic på Boston & Providence RR, där han 1848 provade ut den första ångbromsen; **B&P hade tidigt en avsevärd persontrafik**) Jfr Smith buffer brake.

Grip car – gammal benämning på ”cable car-motorvagn” som även skulle dra släpvagn. Jfr trail car.

Gripman – benämningen på cable car-förare. The gripman stod mellan de långsgående bänkarna i vagnens öppna del,

bild: <http://sandiegohistory.org/collections/streetcar/images/7852.jpg>

Hävstångerna för the grip och skenbromsen syns tydligt här. På denna (föga backiga) linje saknades troligen San Francisco-linjernas nödbroms-kil, som m h a (rödmålad!) hävstång kunde, och även i dag kan, köras ner i the slot mitt emellan rälererna... Vissa (?) av dagens San Franciscovagnar har skenbroms på främre boggin och dessutom blockbroms med vev (baktill) på den bakre, att användas av konduktören, för mjukast möjliga inbromsning vid hpl i utförsbacke

(då the grip måste släppa kabeln!) Jfr cable car, cable slot och motorman.

Ground throw – används fortfarande om förkrympta **manuella** switch stands av i princip europeisk växelställtstyp, dvs med viktbelastad hävstång. Jfr switch stand.

”Grunt” – slang för engineer, dvs. lokförare.

GSC – General Steel Castings Co., se d o.

”GS type” /Å/ – Beteckning på Espee, se d o, urspr. för en viss variant av 4-8-4-loktypen, senare för alla (?) varianter av denna; förkortningen omväxlande uttydd som ”General Service type” och ”Golden State type”. Jfr name trains och Whyte system. Bilder: <http://abpr.railfan.net/abprphoto.cgi?january06/01-05-06/sp4422.jpg> (ursprungsvarianten med sin speciella front headlight!) och <http://www.railfan.net/railpix/submit/subphoto.cgi?bobblack/scan0115b.jpg> Andra fotot visar **dels** en sentida slut-variant av loket strax innan avställning – orangemålad pilot förekom inte tidigare – **dels den speciella, dubbelt hopbyggda headlight-variant som Espee var ensamma om, åtminstone på ånglok.**

GTEL – se ”Big blows”.

Guage – se gauge.

”gypsy winch” – slang för ångdrivna linspel och vinschar.

”Gyalite” – se Mars.

H

”Hack” – vanligt smeknamn på caboose; jfr detta ord.

- Hafner – tillverkare av billiga urverkståg från 1930-talet.

Hallidie – Andrew S. Hallidie (1836-1900), anses vara kabelspårvägens fader; fabrikör av stålwire; anlade första cable car-linjen i San Francisco 1873. Se vidare cable car.

Hall-Scott – motortillverkare, som även byggde ett antal kompletta motorvagnar. Se vidare Brill, Doodlebug och railcar.

Hamilton – 1) största tillverkaren av fickur för järnvägspersonal; ansågs speciellt

pålitliga; före avgång skulle föraren och konduktören "compare Hamiltons"... Ur en Rule Book från 1969: "...every employe must carry, while on duty, a reliable railroad grade watch, and a watch certificate, form 2821..." "Railroad grade" innebar maximum 30 sekunders felvisning per vecka! Andra vanliga kvalitetsurfabrikat var Elgin, **Hampden**, Illinois och Waltham. Urtavlorna kunde vara märkta med särskilda namn, som "Special RR King". Fickur i gott skick med tavlan märkt för en speciell järnväg (och t o m dennas logotyp) betingar nu fullkomligt fabelaktiga priser i USA. Se även <http://www.timemachinewatch.com/approve.htm>

2) Jfr Lima.

"Hammer blow effect" – de ojämna spårkrafter som uppstår av ett lok med vevstaks- och koppelstångsdrivna hjul.

"Hammerhead engine" – smeknamn på en del ALCO RS-lok, som fick korta huven höjd (för att ge plats åt tågvärmegenerator?) Jfr RS type. Bild: <http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=76764&nseq=106>

Hammond – tidig vagn tillverkare i San Francisco. Jfr "California type".

Hancock /Å/ – tillverkare av ångloksarmatur, bl a matarvattenförvärmare och injektorer, "the Hancock Inspirator". Jfr injector.

"Hand bomber" /Å/ – handeldat ånglok.

Hand brakes – en mångfald varianter fanns, på senare år alla naturligtvis patenterade under namn som t ex Ajax, Equipco, Jemco, Klasing, Miner, Superior, Tichy och Universal (oftast, ursprungligen, tillverkade av småföretag med samma namn). Alla var dock i grunden enkla, traditionella blockbromsar. Bromsrattarna på boxcars och reefers (alltid olika formade för olika fabrikat!) började ca 1920-25 flyttas ner från friliggande horisontellt läge ovanför ena gavelns takkant till vertikalt upptill på gaveln (jfr brake club och roof walk). På senare år hade flera av typerna även ett mekaniskt snabblossningshandtag nedanför eller bredvid bromsratten. Lustiga, skenbart arbetarskyddsvidriga specialarrangemang förekom; bild: <http://www.steamfreightcars.com/gallery/gon/wmaarmain.html> "Pump handle brake" syftar på att bromsratten är ersatt med ett spärrhandtag; vanligt på vissa öppna gv där rattar skulle vara i vägen, t ex på gondolas med fällbara gavlar. Jfr drop shaft b., patented, "powered h.b." och truss rods.

Hand car – hävstångsdressin, där en eller två man pumpade den mittupphängda hävstången upp och ner. Ibl. även pump car (I GB = pump trolley). Vanlig tj.vikt 3-400 kg, m a o en kraftigare konstruktion än flertalet europeiska = knappast avlyftbar av en man. Kallas numera även gandy dancer,

jfr d o (efter att en mj-tillverkare antagit denna sakligt sett helt felaktiga benämning). Bild: <http://www.members.shaw.ca/abmotor/Gallery/handcar.jpg>
Jfr Gandy dancer, motor car, push car, speeder, track car och velocipede (car).

Hand lamp – lykta, dock oftast inte äldre handsignallykta; denna kallas ”lantern”!

Hand signals – se <http://www.spikesys.com/Trains/handsig.html>

Hanna stoker /Å/ – tidig, flyttbar stokertyp med en tratt framför eldstadsluckan; eldaren skyfflade ner kolet för hand i denna. Jfr Kincaid.

”Harbor mist grey” – Union Pacifics ganska ljusa grå standardfärg nedtill på lok och personvagnar. Jfr Armour yellow.

Harlan & Hollingsworth – en av flera tidiga vagnfabriker i Wilmington, Del.. (1836-1939). Även stor varvsrörelse under 1800-talet. Lär ha varit först med att tillverka personvagnar med stålunderrede redan omkr. 1880; obs. att USA här låg efter Europa...

Harmon – den station på NYC utanför New York där byte från ellok till ånglok skedde. Jfr Grand Central Terminal.

Harp switch stand – gamla sortens upprättstående gjutna växelomläggare med stor hög hävstång; liknade i viss mån en harpa. Ofta använda långt in på 1900-talet, bl a ihop med stub switches, se d o.

”Harriman coaches” – benämning på en stor serie personvagnar på Union Pacific, byggda av Pullman-Standard före och under 1. världskriget (begreppet H.c. tycks vara ngt tånjbart). Järnvägs magnaten Edward H. Harriman var chef på UP åren 1904 till 1909 och bidrog mycket starkt till att göra den tidvis konkursfärdiga jättebanan till ett av världens mest välskötta järnvägsföretag. Jfr Pullman och Roomette.

”Harriman Cut-off” – vanlig benämning på det stora UP-projektet att få ner den långa och svåra stigningen vid Sherman Hill från genomsnittligt 15 promille till 8; genomfördes m h a delvis ny linjedragning och till stora kostnader i början av 1950-talet men betalade sig snart; påloken kunde utgå helt och gångtiderna minskade! (Averell Harriman, son till EHH, notisen ovan, och känd Presidential Adviser m m, var sty.ordf. i UP 1920-46.) Jfr AAR och Lucin Cut-off.

Harriman Dispatching Center – se dispatcher.

Harvey Houses – tidig kedja av järnvägsrestauranger, urspr. enbart på Santa

Fes stationer. Då banan började med egna restaurangvagnar på 1890-talet (jfr Pullman), fick Fred Harvey hand om serveringen även i dessa. ”H.H.” kan förekomma fortfarande, även om urspr.bolaget har upphört /?/ Se vidare <http://www.harveyhouses.net/fredco.html>

Haskell & Barker – gammal godsvagnstillverkare under 1900-talet.

”Haul back on the throttle” – då föraren ökar pådraget och därmed lokets dragkraft. Amerikanska ånglok hade alltid regulatören så anordnad att pådrag gjordes horisontellt, bakåt, mot föraren, och stängning tvärtom. Samma grundmönster gäller för regulatorhandtag på diesellok.

Hazmat – vanlig förkortning av hazardous material. Jfr chemical cars.

Head brakeman´s cabin /Å/ – se cabin.

Headden – John H., Master Mechanic vid New Jersey R.R. and Transportation Co.; byggde USAs första lok med utvändig Stephenson-styrning vid bolagets egen verkstad i Jersey City 1867.

Head end cars – gemensam benämning på vagnar som kopplades/kopplas närmast lok i persontågen; post-, personal-, expressgods- och resgodsvagnar, tågvarmevagnar etc. Jfr horse car och storage cars. Head end cars avställda under depressionen kom ofta till användning igen 1941-45 som (ombyggda) trupptransportvagnar, sjukvagnar m m, jfr Fox truck, ovan. Bilder o data: <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs10.html> Jfr nedan!

Head-end power, ”HEP” – elkraftutrustning på el- och diesellok, som ersätter den gamla ångvärmen i persontågen. Jfr steam generator och steam heating.

”HEP circuit” ung. = värmekabel; försörjer ofta hela persontåget med kraft, då vagnsgeneratorer oftast saknas. ”...the old dining car was never converted to head-end power.”

Headlight – Stora fotogenlyktor framtill på loken kom i bruk redan på 1830-talet; obs. att många banor helt saknade stängsel!! H. baktill på tenderarna var inte så vanligt men förekom dock, särskilt på växellok; http://www.bcarchives.gov.bc.ca/cgi-bin/www2i/.visual/img_med/dir_153/h_04627.gif En föregångare till senare tiders number boards, se d o, var lösa plåtsiffror med tågnumret, som ibland hängdes utanpå lyktglaset. Jfr Adlake, arc headlight, Columbian Exposition, ”Coast Daylight”, ditch lights, Mars light, Pyle och Sunbeam.

Head shield – gavelnskyddsplåt, ”a supplemental heavy steel plate required by federal regulation on the ends of some hazardous commodity tank cars to lessen

the chances of tank head puncture by the coupler of an adjacent car, in the event of excessive end impact or derailment.” Modernt tillbehör. Jfr Union Tank Car Co.

Headway – intervall mellan tågen i en styv tidtabell.

Heavy repairs – se running repairs.

Heavyweight coaches/cars – benämning på äldre stålpersonvagnar, se standard passenger cars. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/ln_ap.jpg Obs. att även h.c. på senare år kunde vara målade **i silver eller annan ljus färg**, för att ge intryck av ”streamlined equipment”! Jfr coach, ”gothic”, standard passenger cars och streamlining.

”Heavyweight era” – I samband med att järnvägstrafiken in till New York City organiserades om åren 1905-10 (se electric traction och Grand Central Terminal, ovan) påbjöds också att alla personvagnar skulle ha stålkorg! Genomförandet av detta drog dock ut på tiden en hel del, se <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARSdata.html> Jfr coach.

Heel plate – se tie plate.

Heinz billboard cars – se billboard cars, ovan!

Heisler /Å/ – boggiånglok med mittré kardandrift och under pannan två cylindrar lutande inåt i v-form; byggda åren 1894-1941. Lok enl. Charles Heislers patent från 1892 tillverkades urspr. av Stearns Mfg. Co. i Erie, Pa., från 1907 under namnet Heisler Locomotive Works. Ca 625 boggilok byggdes. Enl. några källor var H.-loken de ”geared engines” som allra bäst tog sig fram på urusla spår och sällan spårade ur. Jfr Climax och Lima/Shay. H.-lok med sadeltank har förekommit. H. tillverkade även ett antal av de i USA ganska ovanliga Fireless engines, eldlösa lok (av dess traditionella typ), det sista 1940? Jfr Davenport. Bilder – obs. ny länk: <http://www.gearedsteam.com/> och eldlöst lok här: <http://news.webshots.com/photo/2701826000051634853jrNuFX> ; denna enl. uppgift det enda 8-kopplade exemplaret i USA; ”an 0-8-0F” (jfr Whyte).

Helper – förutom ”medhjälpare” o d även pålok. (I GB = banking engine.) Just dessa två termer har ofta, under de senaste hundra åren, lyfts fram som exempel på brittiskt resp. amerikanskt järnvägsspråk; jfr dock nedan. I amerikanska banbeskrivningar o d talades förr ibland om ”single locomotive territory” resp. ”helper territory”; det förra då ofta om bandelar med max. 10-12 promilles stigningar, det senare om bandelar med större stigningar. Dock har tågvikterna och hastigheterna ökat så mycket att ensamma lokenheter i linjetjänst numera är ganska ovanligt utom betr. rena lokalgodståg (som knappt

existerar längre) och småtågsätt på class 3 railroads, se d o. Två, tre eller fyra lokenheter i början av tåget är nu vanligast; man talar om "helpers" endast om ytterligare enheter ingår i tåget, baktill eller i mitten. Radiostyrning och "engine pooling" har nu förändrat lokanvändningen en hel del; samma enheter ingår ofta i tåget från utgångs- till slutstation, se DPU. Jfr cabooses, MU, pusher, road engine, slave och "snapper". – Kuriosa: På banor där regelbundet mer än ett pålok kopplades till (och en viss stigning var speciellt besvärlig och kanske allra värst i början) var benämningarna ibl. olika; Northern Pacific satte t ex första helper-loket framför caboosen och det andra efter (för att sedan kunna koppla av detta i farten). Sista loket kallades då "the pusher"! Jfr Triplex! – "Helper station" användes ibland om en viss lokstation, som huvudsakligen fanns till för påloksstjänst. – Hist.: "The Western Mining and Railroad Museum is located in the small town of Helper, Utah, two hours southeast of Salt Lake City, so named because of the engines required to help the trains climb the steep grades to Soldier Summit. The Denver and Rio Grande Railroad established the town when the railroad came through the area and coal, that was needed to fuel the steam engines, was found. By 1891 the depot, roundhouse and a hotel were built and the town was beginning. As more coal mines were opened it became the railroad center and the "hub" for coal miners and their families from the many mining camps. The camps were full of European and Asian immigrants and some of them came into Helper to build the town."

"Helper link" – elmanövrerad losskopplingsanordning på diesellok, som nu (2004) börjat användas i helper service; påloksföraren kan koppla av från tågsättet under gång. Bromsledningen är aldrig kopplad; i stället övervakas förändringar i ledningstrycket tågsätt/pålok via radio; såväl tåglokets förare som påloksföraren kan alltså vid behov utlösa nödbroms m m!

Helper station – se helper, ovan.

Henderson engine – utvecklingsform av Shay-loket; se http://www.gearedsteam.com/other/images/henderson_james_thomas.jpg

HEP – se head end power.

Herd – se Cow 'n Calf.

Herder – se hostler.

"Heritage color scheme" – benämningen används i dag bl a av BNSF, se d o, för att beteckna den nygamla, Santa Fe-inspirerade dekoren på nya diesellok, jfr war bonnet. Kulörerna är dock ändrade och i princip två varianter finns... Jfr new heritage painting.

"Heritage fleet" – kan givetvis beteckna vilken samling av gamla

föremål/fordon/farkoster som helst; används nu bl a om resterna av Amtraks ursprungliga vagnpark, jfr Amfleet, AMTRAK och Budd.

Hershey line – vardagsnamnet på ”the world’s last true US style interurban”, lokalbanan på Kuba mellan Havanna och Matanzas, som fortfarande /?/?/ är en så gott som oförstörd mod. 1930-linje... Några ”nya” vagnar från Spanien har dock tillkommit. Urspr. anlagd, liksom sockerbruket utanför M., av chokladfabriken Hershey i Pennsylvania. P g a dålig efterfrågan på rörsocker har bruket vid M. slagit igen; banans existens trol. nu hotad. – Banan dock kvar i april 2008. – Bilder: <http://www.tramz.com/cu/hy/hy.html> och http://www.heinzbuehler.ch/cuba/hershey/web_selection_pre1/hershey.html

Hewitt-Ludlow – liten tillverkare av motorvagnar/rälsbussar.

HIAWATHA – en serie berömda expresståg på Milwaukee Road, med början 1935 på sträckan Chicago-Milwaukee, och med olika namn slutande på indiannamnet ”H.”; flott dekorerade i bl a orange och grått. Flera av dessa hade en tid världsrekord i fråga om hög tdt-enlig medelhastighet med ånglokståg, urspr. med världens största, toppmoderna oljeeldade Atlanticlok, ”Milwaukee A-class”, med 21 atö-pannor, som dragkraft (jfr nedan), specialbyggda vagnar i lättviktskonstruktion (kanske världens första för loktåg) och ytterst speciella sk ”beaver tail observation cars”, se <http://www.trainweb.org/hiawatha/btails.html> och http://www.northeast.railfan.net/images/milw_hiawatha.jpg Senare tillkom några ”Sky Top observation cars”, se http://www.northeast.railfan.net/images/milw_cedar_rapids.jpg Milwaukee’s snabbtåg marknadsfördes före kriget under samlingsnamnet ”the Speedliners”. /Å/ – Senare infördes ännu vassare Hudsonlok, ”Milwaukee F-7 class”, förmodligen ett av världens starkaste, mätt i axialhkr (och med lika stor eldyta som PRR T1 och större rostyta än denna; jfr Duplex)! Notera att just MILW kallade dessa 4-6-4-lok för ”Baltic” i stället för konkurrenten NYC:s (och andras) ”Hudson”! Strömlinjeformen på båda loktyperna var av typ ”shovel-nose”, jfr COMMODORE VANDERBILT. *Intressant är, att första 4-6-4-varianten typ F-6 var färdigkonstruerad (och internt döpt) redan 1925, alltså före NYC ”ur-Hudsonlok”. Leveranserna blev dock försenade till 1929, annars hade sannolikt tenderlok typ 4-6-4 överallt kommit att kallas Baltic överallt och inte Hudson!* Både Atlantic- och F-7-loken på MILW hade officiell sth 110 mph men har trol. ofta gått fortare. Redan den 6 juni 1933 uppnådde föregångaren lok F6a 6402 (med mindre drivhjul och panna än F-7) hastigheten 103,5 mph med ett medeltungt tåg (ca 400 ton ?); detta var under ett par år det dåvarande, officiellt dokumenterade världsrekordet för ånglok (jfr ”999” och även ”S-1” och ”T-1”, nedan). Som sagt, icke dokumenterade fortkörningar med försenade tåg var troligen legio... Vidare planerade MILW precis innan kriget 1941 att höja tdt-grundhastigheten mellan Chicago och Milwaukee från 90 till 105 mph och därmed minska gångtiden från 75 min. till 60!! Projektet avbröts under mobiliseringen. HIAWATHA-tågen förblev delvis ångloksdragna fram till 1952.

– HIAWATHAs för sin tid enastående prestationer ska ses i ljuset av en delvis besvärlig linjesträckning med flera hastighetsnedsättningar; på sträckan Chicago-Milwaukee låg medelhastigheten för dessa tåg dock i många år snarare över än under 80 mph (130 km/h). Tågen försvann under sena 1960-talet, liksom många andra "name trains" (de goda gångtiderna från ånglokstiden kunde inte vidmakthållas på senare år). Fler lokbilder:

<http://www.northeast.railfan.net/steam17.html> Ännu mera bilder och data här:

<http://www.germansteam.info/fastestloco.html#MR1> – Det gamla indiannamnet H. (enligt legenden den snabbfotade hövdingen, som sprang i kapp sina egna pilar...!!) är nu återupplivat i form av ett nytt Light Rail-projekt i Twin Cities, Minnesota. Jfr Milwaukee Road! – Ganska många "name train"-benämningar på div. banor anknöt till indianska namn på platser, hövdinganamn etc., speciellt i dessa trakter. Jfr name trains.

Hicks Locomotive & Car Works – mindre reparationsverkstad utanför Chicago ca 1895-1920, som eldhärjades flera ggr och sedan lades ner. Några personvagnar byggda av Hicks finns bevarade.

"Hi-cube car" – extra hög box car avsedd för lätt och skrymmande gods.

"Highball" – avgångssignal; kommer av forna tiders fasta "allt väl-signal", ett klot som hissades upp på en mast, "ball signal", påminnande om kustfartens gamla varningssignaler. Förekom allmänt på amerikanska småbanor långt in på 1900-talet; den sista lär ha tagits ur bruk ganska nyligen men finns kvar... I White River Junction, Vt., korsade förr fyra olika banor varann i en snårskog av "diamond crossings"; här gällde en specialvariant av signalbetydelse, nämligen att en, två, tre eller fyra hissade "balls" gav medgivande för tåg från respektive bana att långsamt rulla fram till stationen! – Kloten var av varierande typer, med eller utan lykthållare. Urspr. (före ca 1860?) var kloten inte alls "fasta"; tvärtom betydde toppläge då "stopp"! Kloten firades därefter ner en bit av the station agent för att markera "allt väl". Då tåget avgått hissades klotet åter upp, varefter en sorts automatisk bromsanordning (normalt) fick detta att långsamt sjunka igen = tio minuters fördröjning = föreskrivet avstånd mellan tågen! Gick linan till klotet av och stationen var obebakad en stund så visades m a o klarsignal i förtid; systemet ändrades därför, efter ett par svåra olyckor. Systemet baserades på att all lok- och knr-personal skulle ha godkända fickur med hög noggrannhet, "a railroad grade watch"; jfr Hamilton, ovan. Se även semaphore.

"Hi-level coach" – i dag vanligast i long-distance trains; första exemplaren kom faktiskt redan på 1950-talet; bilder här:

<http://www.northeast.railfan.net/rolling17.html>

"High Line" – specialbenämning på den elevated-liknande godsbanan som NYC anlade ca 1930 in på Manhattan Island och fram till en ny godsstn mitt på ön. åter nedlagd ca 1980. Jfr EL.

High-rail cars – se hi-railers, nedan.

High Speed Rail – jfr California H S Rail Authority.

High-speed running – se t ex ”Black Beetle”, HIAWATHA och T-1.

High-speed trucks – användes förr om boggierna på speciella typer av ilgodsvagnar, mjölkvagnar o d, avsedda att gå i persontåg (ofta hade dock även h.-s.t. relativt korta boggiaxelavstånd för att kunna framföras även på dåliga sidospår). Jfr REA, reefer samt denna bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/gn2631.jpg> Även cabooser m m fick ibland h.-s.t. Jfr single-truck car.

”High-stepping” /Å/ – ångloksslang för lok med stora drivhjul!

High-voltage connector – ett speciellt, automatiskt, släpkskoliknande, fjädrande kontaktdon för linjespänning, placerat uppe i takkanten på multipelkopplade elmotorvagnars och manöver/mellanvagnars ändar; minskade risken för frånslag vid ”bygelstudsar”, is på kontaktledningen och andra störningar; alla vagnar i tågsättet var därmed ständigt under spänning. Använt även på multade ellok. Förekom på några banor ca åren 1940-70 (?). Konstruktionen i vissa fall indragbar. Använt åtminstone upp till 3 000 V DC linjespänning. Jfr MU och pantograph. Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/images/gn5013.jpg> och http://www.northeast.railfan.net/images/tr_rdg9107.jpg Jfr jumper cable.

Hinkley (urspr. Hinkley & Drury) – gammal ånglokstillverkare i Boston, grundad av Holmes Hinkley; verkstaden nedlagd före 1900. En av cheferna var den kände Matthias Forney, se Forney locomotive. En av H:s märkligare produkter var ”The Shaw Four-Cylinder Balanced Engine” år 1881, av vanlig 4-4-0-typ men med dubbla cylindrar och vevstakar, förskjutna 180 grader, på varje sida. Tanken var att minska spårkrafterna genom bättre utbalansering; loket fungerade i o f s bra men ansågs alltför dyrbart och komplicerat. Bild, se Shaw engine.

Hi-railers – olika gummihjulsfordon försedda med flänsade styrhjul. Stavas även hy-railer. Behandlas säo-mässigt oftast som småfordon, track cars, jfr detta ord.

Bild av äldre arbetsfordon:

<http://www.godfatherrails.com/photos/ss.asp?btNext=Next+%3E%3E&ID=2132&showType=update>

● **H0 – den vanligaste spårvidden för modelltåg under åren ca 1940 och framåt. Introducerad i USA ca 1933-34. Skala 1:87 - ”the scale is 1 in 87 and the gauge is 16.5 mm – this is is called H0 gauge”. Notera alltså**

skillnaden mellan scale och gauge! Skalan togs snabbt upp även i Europa, bl a av Märklin. USA var en stor exportmarknad för Märklins tidiga, större skalor ända sedan tidiga 1900-talet; modeller i H0 med amerikansk förebild kom däremot från M. först efter 2. vkr. Jfr H00 och H0n3.

Hodge vacuum brake – tidigt system med liten bromskraft, patenterat ca 1860.

”Hog” /Å/ – slang för (mindre) ånglok. Jfr yard goat.

Hog drenching stations – speciella stationer med utrustning för att väta ner/vattna stock cars med (små)boskap; angavs ibland särskilt i tdtböckerna.

”Hog car” – smeknamn på en viss typ av tobakstransportvagn (”ärvt” från gammal stock car med flera golv e d?)

”Hogger” – slang för lokförare.

”Hole” – slang för mötesspår. En svensk tågledare säger ”vi tar in 26:an på sidan så får båda godstågen passera...”; hans amerikanska motsvarighet säger ”we’ll keep 26 in the hole for both freights...”. ”Take the hole for XX...” = gå in på sidospår (så att tåg XX kan passera).

Holman Car Co. – tillverkare av bl a spårvagnar i San Francisco.

Home-built – använd/e/s ibland om rullande materiel byggd på egna verkstäder; vanligast var dock ”company-built”, se d o.

”Honey wagon” – liten handdragen gummihjulsvagn som anv. för tömning av toaletter på nyare diesellok.

● **H0n3 – den vanligaste smalspårvidden på amerikanska mj-anläggningar i skala 1:87. Spv. = 10,5 mm. Introducerad ca 1950 /?/, då klenare nysilverräls (”code 70”; ca 1,8 mm hög) äntligen fanns att få och ett par mj-tillverkare åtminstone kunde erbjuda färdiga rälsmått för denna, några enkla smålok, lite tillbehör och boggier m m. Efter några år kom ”smalspårs-tänket” i gång på allvar, japanska tillverkare nappade på denna nyhet med fina RTR-modeller till anständiga priser etc etc. Smalspårs-tänket spred sig sedan till Europa under 1960- och 70-talet...**

● H00 – se Micro trains.

Hood unit – diesellok med någon form av ”separat/a motorhuv/ar”; gränsen mot ”cab unit” (med hel taklinje) är ej knivskarp; jfr d o...

Hook up /Å/ – se notch up.

Hoosac Tunnel – genom Berkshire Mountains vid North Adams, Mass.; 4 miles 3961 fot lång (ca 7,5 km), byggd 1851-75 (!), var länge USAs längsta jv-tunnel. Elektrifierad åren 1911-46.

”Hoosier Line” – se Monon.

”Hoot, Toot & Whistle” – klassiskt öknamn på Hoosac Tunnel & Wilmington RR, ovan.

Hop – jfr caboose.

Hopper – olika typer av avlånga behållare, ställda på högkant. – /Å/ – även nedåt utdraget tömningshål på asklåda. Jfr nedan!

Hopper car – i princip lådvagn/behållarvagn med bottentömning, täckt eller öppen; oräkneliga varianter finns i dag; skillnaden mellan en h. och en ore car kan vara obefintlig; jfr standard freight cars, nedan. Bilder:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_cp420935.jpg och

<http://www.northeast.railfan.net/images/cn398000.jpg>

Den klassiska hopper car ser dock ut så här:

<http://archive.trainpix.com/BN/RAILCARS/OPENHOP/522161.HTM> ”**A 3-**

bay hopper” hade tre bottenluckor osv. – En hopper car kan numera se ut nästan hur som helst: <http://www.northeast.railfan.net/images/cnlx9103.jpg>

”Jumbo hopper cars” är de moderna varianterna med extra höga sidor, avsedda för voluminösa lättviktslaster typ plastpellets. Twin/triple/quad(ruple) hopper betecknar h. med två, tre eller fyra par bottenluckor. Jfr **ovan!!** – Historiskt: De första h.c. med bottentömning kom redan på 1880-talet. H.c. helt i stål började byggas omkr. 1900 (?). Jfr gondola (car).

Horse car – 1) hästspårsvagn. Jfr clerestory roof och streetcar. Benämningen kan möjligen ha uppstått något före spårsvagnsepoken i o m att ”horse omnibuses” började trafikera New Yorks gator på sena 1820-talet.

2) Obs att benämningen h.c. på senare år oftast gällde hästtransportvagn på järnväg! Ytterst solida sådana, med personvagnsboggier och ofta t o m gaveldörrar, fanns hos flertalet större banor, eftersom galoppsporten i USA tidigt hade växt sig stor; större jockey clubs hade t o m egna h.c. ... Dessa vagnar räknades då in bland head-end cars, se d o, och hade ibl. även utrymme för ”express”, alltså ilgods. AAR talade på 1960-talet om en finare ”class BH Horse or Horse and Carriage Express Car” respektive en enklare ”class SH Horse Car”. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/sf199860.jpg> (Hästtransportvagn i GB = horse box; dock ett betydligt enklare fordon.)

Horse car line – nyare benämn. för hästspårväg. Obs. att de tidiga spårvägarna aldrig kallades så före 1860-85, hästen var ju självklar). Jfr streetcar line, street railroad och trolley. Sista h.c.l. i New York elektrifierades ca 1917; enstaka andra fanns kvar några år till i USA. Jfr streetcar line.

Horsepower – obs. att amerikanska hästkrafter mäts enligt SAE-normen, som ger ett lägre värde än den normala europeiska DIN-normens. Jfr pounds per yard och train weight.

Horseshoe Curve – (med versaler) betecknar ofta(st) den världsberömda 4-spåriga hästskokurvan på Pennsylvania RR gamla huvudlinje, sydväst om Altoona, mellan Harrisburg och Pittsburgh. En av USA:s hårdast trafikerade järnvägar, byggdes ut till fyra spår redan år 1900! Obs. dock att medelhastigheten för godstågen då var mycket låg. Numera tre-spårig; tågdiggaranläggning med restaurang, fotoplattform m m finns numera också!

Hose jumpers – provisoriska, lösa ”spår”, som spårvägar lade ut över brandkårens slangar för att kunna hålla trafiken i gång...

Hospital cars – se <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs23.html>

Hostler – stallförman/stallkarl med behörighet att flytta lok inom lokstallsområdet. ”Hostler control” var/är ett slags inbyggt manöverdon som gör det möjligt att flytta äldre sorters B-unit-diesellok (utan hytt) för egen maskin en kort sträcka med mycket låg hastighet. ”Herder” var en medhjälpare till the hostler, också med växling/hantering av ensamma lok på större (lok)stationer som huvuduppgift; språkbruk o praxis var här olika på olika banor. Jfr herd!

”Hot...” – ofta använt i olika konstruktioner om snabba tåg. Jfr hotshot.

HOT – förkortning av head of train. Jfr EOT.

Hotbox – varmgång i ett axellager. Kunde förr uppstå av två helt olika anledningar: dels av brist på olja, dels p g a ”waste grab”, se d o. ”Blazer” var/är slang för ett rejält varmgånget lager, där dynan eller trasset tagit eld! Jfr metals.

Hotbox signal – se waste grab.

Hotbox detector – varmgångsindikator. Jfr Dragging equipment detector.

”Hotdog” – smeknamn på EMDs mångåriga, avlånga tillv.skylttyp i etsad, graverad och målad plåt, använd åren ca 1947-69 . För bild gå till <http://www.rrcommissary.com/RRCommBP.html> ; fortsätt till skylt BPE-0202 och BPE-0173 ungefär halvvägs ner på katalogsidan.

Hotshot – godsexpresståg. Ibland även time freight. Jfr drag, manifest, Nickel Plate Road, redball, Wabash och Western Maryland.

House car – fackterm för ”sluten godsvagn” (enl. CBC 40; anv. dock ganska flitigt fortfarande). Jfr open top car. H.c. i betydelsen bunk car, se d o, har förekommit enstaka ggr i mj-tidningar m m som benämning på bangårdsvagnar av olika slag; tveksamt om detta är korrekt. Jfr MW!

House track – magasinsspår. Jfr siding.

Howe – tillverkare av vagnvågar.

Hudson – bl a benämning på snälltågslok med hjulställning 4-6-4; se EMPIRE STATE EXPRESS, TWENTIETH CENTURY LIMITED och HIAWATHA. Jfr även Baltic och Whyte. /Å/ – De mycket speciellt strömlinjeformade Hudsonloken på NYC var formgivna av Henry Dreyfuss, se <http://www.northeast.railfan.net/steam17.html> Av dessa bilder framgår f ö att ganska många streamlined US steam engines var rätt lika; kanske hade Henry D. ett finger med i åtskilliga av dem... Jfr Loewy.

Hump yard – rangerbangård med vallväxling. Jfr classification och retarder yard. Texten ”Do not hump” kan återfinnas på speciella vagnar som inte får skjutas över vall (oftast p g a speciella detaljer på underredena, extremt stor längd e d). ”Humpers” betecknar tåg/tågdelar som ska växlas om m h a vallväxling. Se även retarder yard och ”trimmer”. Jfr terminal RR. – En rangerbangård utan vall kallas ibl. ”flat-switched yard”.

Huntington – Collis Potter H. (1821-1900), känd järnvägsbyggare; bl a en av männen bakom Central Pacific RR, alltså den västra delen av första kontinentalbanan, öppnad tills. med Union Pacific RR i maj 1869; se U P. – H. fick flera lok uppkallade efter sig och deltog även i andra stora projekt; jfr Big Four.

”Hustle Muscle” – roligt smeknamn på ett diesellok på Great Northern Ry.; loket finns bevarat som museiföremål: ”GN 400, the first 3,600 horsepower, 20-cylinder production model, SD45 type diesel-electric locomotive manufactured by EMD...” (från år 1966).

”Hutchins dry lading roof” – se Pressed Steel. ”H. ends” var urspr. en speciell, mycket tidig variant av helpressad plåtgavel för nya boxcars omkr. 1. vkr; massor av vagnar med tråkorg blev sedan moderniserade med sådana under 1920-talet; bild: <http://www.steamfreightcars.com/modeling/vm/vm23main.html> Jfr ”patented”,

Pressed Steel och standard freight cars.

Hyatt – stor tillverkare av bl a rullager och boggier. Jfr Timken.

Hydra-Cushion – se http://espee.railfan.net/sp_fcsc-18.html

”Hydraframe...” – Vagnskorgen är fjädrande upphängd i underredet i längsled så att korgen kan röra sig fram och tillbaka. Jfr cushion **samt ovanst.**

Hydrostatic lubricators /Å/ – olika sorters smörjapparater som arbetar med ångtryck och ångkondensation, t ex ”sight-feed lubricator”, se d o. Jfr displacement lubricator.

Hy-railer – se hi-railer.

I

IC – förkortning för Illinois Central RR, ett av de få medelstora bolag som ännu (2011) klarar sig på egen hand.

ICC – Interstate Commerce Commission, den federala myndighet som hade överinseendet över amerikansk järnvägstrafik. Inrättad 1887 för att hålla de då ytterst självsvåldiga USA-järnvägarna och deras ”robber barons” i stramare tyglar! Godkände nya tariffer, samtrafikavtal, bolagssammanslagningar, nedläggningar m m. ICC fick under årens lopp utstå mycket kritik för att man ”in the interest of the general public” bromsat nödvändiga rationaliseringar i det längsta, jfr Pennsy. Jfr även DOT. Sedan 1995 är ICC ersatt av ”Surface Transportation Board”; se STB. Jfr också Amtrak och Staggers Rail Act.

Ice car – benämning på äldre reefers, som främst användes att köra is i, fram till the icing stations, se nedan. “...mostly used in ice service...” **Gott om reefer-foton här: <http://www.northeast.railfan.net/rolling11.html> nedre delen!**

IC engine – internal combustion engine; förbränningsmotor/-lok. Jfr engine!

Ice digger – extra skrapanordning på spårrensare.

Icing platform – hög arbetsplattform varifrån kylvagnarnas roof hatches öppnades och is fylldes på. Jfr nedan samt milk car, REA, reefer, Tiffany reefer och ”X”.

Icing station – större anläggning av ovanst. typ. Jfr way car.

I D – obs. att detta även kan vara en förkortning för ”inside diameter”!
Motsatsen = O D.

”Identra Coil” – ett slags radiotransponder som gav impulser för växelomläggning, destinationsskyltning etc. framför tåg med viss destination; användes ca 1950-2000 på tunnelbanor, the Chicago L m m. I.C. var en rund tingest, ofta monterad utvändigt i änden av manövervagn/motsv. Används fortfarande, bl a i Philadelphia.

Idler car – kopplingsvagn med extra koppel för kombinerad trafik på 3-skensspår (vagnen antingen normal- eller smalspårig). Även mellanvagn /skyddsvagn vid speciell lastning eller lossning, t ex under låga malm- eller kolfickor, samt extra förställarvagn till kranvagn eller vid tågfärjelägen. Jfr car float, fruit car, skeleton car, spine car, tool car och transporter car.

Illinois Terminal RR – urspr. Illinois Traction System, lokalt smeknamn ”the Traction” - ”...connected the major cities of central Illinois including Peoria, Decatur, Springfield and East St. Louis”. Delvis i drift in på 1960-talet; dieselfierad och uppköpt av N & W.

Illinois watch – se Hamilton.

”Imlay coaches” – de första personvagnarna på Baltimore & Ohio (1830-talet), med vagnskorgar av ”diligensutseende” samt sittplatser även uppe på taken.

Incline(d) RR – kanske vanligaste benämningen i USA på branta kabelbanor. Jfr elevating line.

Incline frog – variant av ispåringssskena. Jfr rerailing frog, som är den vedertagna benämningen i dag. Jfr frog.

Independent brake – modernare uttryck; se straight air brake.

Indiana Harbor Belt RR– ett känt, typiskt ”terminal railroad company” med växling och div. andra vagnsförflyttningar mellan andra bolags jättebangårdar som huvuduppgift, i detta fall i Stor-Chicagoområdet. Just IHB (tillsammans med f d /?/ grannen Union RR) var på ånglokstiden kända för sina extremt stora och kraftiga växellok/valltryckarlok. Förr dotterbolag till NYC. Data från 1951: 116 lok, linjelängd och total spårlängd 200 resp. 1 000 km.Data i dag? Jfr hump och terminal railroad.

Indicator box – äldre benämning på (belysta) destinationsskyltskåp framtill på streetcars och interurban cars. Jfr train number board.

”Inductive Train Communication” – se Trainphone.

Ingersoll-Rand – stort verkstadsföretag/motortillverkare som deltog i utvecklingen av tidiga, mindre motorlok på olika sätt och även saluförde ett antal lok under eget namn åren 1925-35. Bild:
http://www.northeast.railfan.net/images/tr_cnw1001.jpg Jfr AGEIR och CNJ # 1000.

Injector – 1) Insprutningsanordning i allmänhet. 2) /Å/ – ”lifting injector” = sugande injektor (högt monterad), ibl. inne i hytten = frostskyddad. ”Nonlifting injector” = ej sugande inj. (lågt monterad), oftast under hytten, ej frosttålig men fungerade bättre sommartid med ljummet/halvvarmt matarvatten än föreg. typ. Se vidare exhaust steam injector, feedwater heater, ”Little Giant”, Nathan, Ohio och Sellers.

Inside gear/ inside geared /Å/ – om äldre ånglok med invändig slidstyrning; i 99 fall av 100 då av typ Stephenson med dubbla excenterskivor på drivaxeln. Jfr Walschaert valve gear.

Inspection car – syftar i dag oftast på fordon av typen spårundersökningsvagnar; allt från specialbyggda mågmiljonfordon till hembyggda hopkok... Jfr Sperry. – Hist.: Det gamla begreppet ”special inspection car” för banans höjdargubbar är i stort sett avskaffat; ”business cars” (ännu rätt ofta med en öppen plattform) används i de inte så få fall man inte nöjer sig med rent teknisk spårundersökn. Jfr nedan, samt private car.

Inspection locomotive – inte ovanliga i USA för hundra år sedan; bild:
<http://www.northeast.railfan.net/images/ple23.jpg>

Inspirator /Å/ – (Hist.) ibland använt, äldre namn på injektor. Jfr Hancock.

Insulated car – speciella box cars med dubbla väggar m m. Oräkneliga varianter har funnits – jfr box car, reefer och ventilator car.

IntelliTrain – ”an EMD remote locomotive monitoring system” = datoriserad fjärrövervakning av enskilda dieselloks mekaniska m m tillstånd!

Interchange – (subst.) dels föreningsstation med annan bana, dels samtrafik. T ex skulle/ska rullande materiel uppfylla AARs normer för att få användas i ”interchange traffic”. ICC:s efterföljare Surface Transportation Board (se STB) har egna kontrollmotorvagnar för bl a spårundersökning. – Efter 1970-talets svåra nedgång i järnvägstrafiken med mängder av urspåringar och andra olyckor på sönderkörda spår höjdes även straffböterna för defekta vagnar o d avsevärt; ”förbuds-manualen” är i dag en tegelsten, som banorna försöker följa så gott de kan... Jfr Field Manual.

Interlocking – förregling (av signaler o växlar); jfr rack och signal tower. Ett av de många problem järnvägsdriften brottas med på USAs östkust i dag, 2005, är de ålderdomliga signalanläggningarna – omodern fjb trots stor trafik, många enkelriktade linjeblock på dubbelspår m m. Antalet korsningar mellan tågspår i plan minskar dock äntligen något nu, jfr diamond. – Signal tower kallas ganska ofta även interlocking tower, spec. i proffstext; jfr cabin, solid state **och tower**.

Intermodal traffic – kombitrafik. För olika typer av containertransportvagnar, se <http://jbrail.railfan.net/FreightCars/Intermodal.html> I dagligt tal syftar ordet i.t. i jv-sammanhang numera oftast på ren, traditionell containertrafik. Ett av de tidigaste i-bolagen var TrailerTrain. Jfr baretable, COFC, Piggybacking och TTX. Dock förefaller RoadRailersystemet knappa in mer och mer på de övriga, se <http://www.trains.com/trn/print.aspx?c=a&id=540> Fler bilder: <http://www.northeast.railfan.net/rolling.html> – Kuriosa: Containers med malmkoncentrat, lastade på vanliga flatcars, började köras på 3-fotsbanan White Pass & Yukon (se d o) redan 1955!

International Car Co. – vagn tillverkare i Kenton, Ohio; data?

Interurban lines – betecknade de järnvägsliknande, alltid elektrifierade förortsbanor/regionalbanor som fanns i stort antal fram till 2. världskriget. I.L. hade ofta (medelgod/god, ibl. hög) järnvägsstandard på sina spår utanför städerna, goda gånghastigheter och reguljär godssamtrafik med vanliga järnvägsnätet. Huvudstationerna/ändstationerna var ofta belägna i stadskärnorna och vagnarna gick på spår mitt i gatan, som vanliga spårvagnar. Det var ungefär åren 1915-30 möjligt att korsa en stor del av östra och mellersta USA enbart via interurban lines! Trots relativt lågspänd likströmsdrift kunde man ofta köra imponerande godståg med flera lok. Ett par av de längsta banorna i the Midwest körde t o m speciella "sleeping cars" nattetid, dels motorvagnar, dels släpvagnar, med enkla sovplatser, bl a mellan Indianapolis, Ind. och Louisville, Ky. Ett par banor runt Chicago hade på slutet sträckvis gånghastighet 80 mph samt givetvis linjeblockering. Jfr Red Devil. Linjenätet nådde sitt maximum ca 1917, då banlängden uppgick till 18 000 miles! Depressionen, som gjorde arbetslösheten hög på 1930-talet, ledde även (tillsammans med bilismen) till att massor av interurbanlinjer lades ner redan före 1935; både person- och godstrafik minskade mycket starkt på bara några år. – Strömsystemet var oftast trolley-drift och 600-1500 V likström. Gränsen mellan de olika bankategorierna är här ej skarp, varken tekniskt eller språkligt! Större järnvägsbolag hade ganska ofta intressen även i i.l.: "On March 22, 1909, the Rochester & Eastern Rapid Railway was consolidated with several other electric railways in Rochester to form New York State Railways. This was a corporate consolidation that grew to include other electric railways in central New York. New York State Railways was controlled by the New York Central railroad." – Många i.l. hade olika egna koppelsystem på persontrafikmaterielen men MCB couplers, se d o, på godstågsloken. En

vagnförteckning kan t ex uppta dels ”passenger motors” och ”p. trailers”, dels ”freight motors” och ”f. trailers”. – Jfr box motor, conduit system, ”EL”, express, head end cars, locomotive, motor, ”PE”, pilot, radial railway, rapid transit line, standard passenger cars, ”traction, transit och trolley. – Hist.: jfr Alphabet RR. – Kuriosa: ”Moonlight trailer” var benämningen på de halvöppna sommarvagnarna på Emigration Canyon RR i Utah (där vintrarna å andra sidan kunde vara ytterst kärva).

”In the hole” – se ”hole”.

Iron – jfr steel.

IRT -Interborough Rapid Transit Company, förr ett av de stora lokaltrafikbolagen i Stor-New York, i princip = ren T-bana, med trafik, delvis i tunnel, huvudsakligen till och från Manhattan Island. Första T-linjen öppnad hösten 1904. Jfr Brooklyn R.T. och ”EL”.

●Ives – en av de första amerikanska tillverkarna av leksakståg i trä och plåt, urspr. ej spårgående; firmans verkliga genombrott brukar räknas fr o m världsutställningen i Philadelphia 1876 (se Centennial Exhibition), då I. där satte upp en speciell butik för sina urverkståg, som var avsedda att köras direkt på golvet. Spårgående tåg med ångdrift tillkom ngt senare och skaffade sig, tillsammans med urverkstågen, världsrykte tack vare sin höga kvalitet. Ives var det ledande märket i USA i många år, även om t ex Märklin sålde en hel del på export (och därför tillverkade ett antal lok och vagnar efter USA-förebilder). år 1910 tillkom sedan eltågen; flera andra tillv. var dock före I. med sådana. Företaget uppköpt av Lionel ca 1930. Jfr Lionel.

J

J & S – se Jackson & Sharp, nedan.

Jackson & Sharp – tidig tillverkare av personvagnar m m i Wilmington, Delaware. Öppnad 1863, byggde landets första smalspåriga personvagnar till D & R G 1871. Tills. med Barney & Smith och Wason bland de största vagnfabrikerna i landet under sena 1800-talet. Fram till 1. världskr. även stor export. Ingick fr o m 1902 i ACF-gruppen, se detta ord. Nedlagd ca 1945. Jfr Mann Boudoir Car.

”J-class” /Å/ – ngt tvetydig beteckning, anger (oftast) antingen nedanstående eller de stora tendermaskinerna av typ 4-8-4 på Norfolk & Western. Jfr Roanoke.

”J-3” /Å – New York Centrals berömda Hudsonlok, typ 4-6-4, med strömlinjeinklädnad från 1930-talet. Jfr EMPIRE STATE EXPRESS (med bilder) och Scullin.

Jam brake – se steam j.b.

”Jammer” – en typ av självgående ”log loader” för hundra år sedan. Känt märke: McGiffert, en tillverkare i Minnesota. Kranen grenslade, efter upphissning, det spår den själv transporterats på, så att tomma log cars kunde köras in under den. Bilder: <http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=262066> och <http://www.mnhs.org/places/sites/fhc/equipment7.html>

Janney – äldre typ av automatkoppel, konstruerat av Eli Hamilton Janney; första varianten patenterad redan 1868 (1873 enl. vissa källor, dock i princip samma som det nuvarande i USA); började införas i större skala på 1890-talet. Janney var dock medveten om att det stora spelrummet i hans koppel, ”the slack”, gjorde detta mindre lämpligt för persontåg; han kompletterade därför detta med speciella ”platform buffers” ovanför kopplen. Jfr Buckeye, Federal Railway Safety Appliances Act, Link ´n pin, MCB coupler, Miller Hook coupler, Pennsy, platform buffers, shelf coupler och slack.

JAWN HENRY – namnet på ett stort experimentlok på Norfolk & Western; 12-axligt, ångturbin-elektriskt, i tjänst 1954-58; något lättare än sina liknande brodermaskiner på Chesapeake & Ohio, som vägde över 500 ton. J H hade vattenrörspanna från Babcock & Wilcox med ca 40 atö arbetstryck, utvecklade ca 5 000 hkr vid drivhjulen, fungerade i motsats till C&O-loken ganska bra (även på samma kol som de vanliga ångloken!) och drog ca 1/3 mindre kol per tonkm än övriga lok men fick div. mekaniska m m problem efter ett par års drift (vid denna tid hade bl a metallurgin ännu inte kommit fram till hur hållbara turbinskovlar skulle tillverkas; bl a lär bladen ha skadats om koppling till tågsätt gjordes en aning ovarsamt... Detta kan dock vara en skröna; någon mekanisk koppling mellan turbinen och drivhjulen existerade ju inte; däremot var kanske turbinen mckt stötkänslig!?) Bilder:

<http://www.northeast.railfan.net/images/nw2300.jpg>

och <http://locofonic.alphalink.com.au/te1.htm> Enl. en uppgift stod dock banan i begrepp att beställa ett antal turbinlok till men backade ur då tillverkarna höjde priset kraftigt... /?/?/ Jfr ”Chessie” och även steam turbine locomotives. – N&W var fö sist med att överge ångdrift i stor skala i USA, ca 1960. Orsaken var naturligtvis det ännu relativt låga kolpriset, särskilt då i West Virginia; N&W hade inte för inte 41 000 hopper cars i tjänst 1950... Deras egna verkstäder i Roanoke byggde det allra sista konventionella USA-ångloket avsett för linjetjänst 1953, jfr company-built och Roanoke. Jfr steam turbine locomotives.

”Jenny” – rätt flitigt använt smeknamn på malmvagnar! Även stavat jennie. Tom officiell benämning på bl a Pennsylvania RR så sent som ca 1960. Jfr

<http://pr.railfan.net/documents/BigFreightOrder.html/page2.jpg> Jfr Jimmy, nedan.

Jersey Central – se CNJ.

Jewett Car Co. – tidig personvagns- o spårvagnstillverkare i Jewett, Ohio.

”Jimmy” – liten (smalspårig) kolvagn (bl a i kolgårdar). Ovanl.; endast använt på östkusten? Jfr jenny, ovan.

- John Allen – se **Gorre & Daphetid och Varney**.

- John English – tidig mj-tillverkare av H0-byggsatser till ånglok och ett par typer av personvagnar, av ganska enkel kvalitet. Vagnarna hade korgar helt av gjuten zamac, se d o, och var fruktansvärt tunga...

”JOHN BULL” – se bell ringer.

”JOHN MASON” – New Yorks (och kanske världens) första hästspårvagn, byggd 1832 av John Stephenson Co. för N.Y. & Harlem RR och i trafik längs Fourth Avenue. Hade även sittplatser på taket. Jfr railway/railroad.

”Johnson bar” /Å/ – slang för reverse lever, dvs. den manuella omkastarstången som äldre, mindre ånglok hade. Slidomkastning med skruv har varit ovanligt i USA; jfr power reverse. Enl. en källa är j.b. egentligen benämningen på ett rullspett (?)

Johnson Fare Box – myntsamlare för spårvagnar, urspr. konstruerad ca 1880 som ren ”sparböss” av Tom L. Johnson, senare kompletterad med räkneverk. Detta drevs urspr. för hand med en vev (varvid apparaten snällt tuggade i sig mynten och angav totalsumman på räkneverket) men blev senare motoriserat. Bl a spårvagnar levererade av St. Louis Car Co. utrustades alltid med fare boxes. Apparaterna var välbyggda och fanns i bruk mycket länge, t ex i Los Angeles till ca 1970, då nytt taxesystem infördes där (bussarna hade ärvt de skrotade spårvagnarnas och interurbanvagnarnas då moderniserade boxes, jfr P E; jag har själv lagt en näve växel i många av dessa 1961-62! / KM). En konkurrerande apparat tillverkades av Cleveland Fare Box. Jfr Ohmer fare register. Bild: <http://www.irm.org/gallery/Sand-Springs-68/aam>

”JOHN STEVENS” – första Cramptonloket på Camden & Amboy RR., byggt på jvg egen vst av Isaac Dripps, levererat 1849, hjulställning 6-2-0, tj.vikt 50 000 pounds, drivhjulsdiam. 8 fot (2430 mm), ett av de allra första koleldade loken i USA, där vedeldning då ännu var det vanliga. Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/images/carr.jpg> och <http://en.wikipedia.org/wiki/6-2-0> Ytterligare några lok av samma typ

byggdes sedan till C&A av Norris i Philadelphia, se Norris.

Jordan spreader – den vanligaste typen av ballastplog; **urspr. konstruerad år 1900 av Oswald F. Jordan, banmästare på ett av NYC dotterbolag i Kanada. En kombinerad dikesgravare, ballastplog och snöplog. Bild: <http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=54126> ”One operator can run a spreader in a pinch, but I always had two on the spreader. We often had the section foreman from Lacolle operating the front plow on the NJ, because he knew best where all the obstructions were. They were all marked with flanger signs, but the consequences of a missing sign were considerable.” Jfr flanger och snow plow.**

Journal box packing – se waste grab.

Journal stop – detalj på äldre glidlagerboxar: Inskruvade sidoklackar som hindrade (de löst insatta, fasade) lagerskålarna från att flytta sig vid kraftiga ryck, urspåringar etc.; detta var extra känsligt eftersom smörjdynor med fjädrar oftast inte fanns utan bara lösa trasselpackar, jfr brass och waste grab!

”Jubilee” /Å/ – benämning på ett antal tenderånglok på Canadian National Ry. med den ovanliga hjulställningen 4-4-4. Jfr Baltimore & Ohio och Reading.

”Juice jacks” – äldre slang för olika elfordon. Juice är fortfarande vanligaste slangordet för elström.

Jull snowplow – se snow plow.

Jumbo hopper car – se hopper cars.

Jumper cable – nyare (egentl. ej järnvägsspecifik) benämning på högspänningskabel i takhöjd mellan multipelkopplade ellok. Jfr high voltage connector. Jfr hose jumpers.

Juniata – viss namnförbistring råder; se Altoona.

”JUPITER” – ett av de två ånglok av American Standard Type (se d o) som möttes vid Promontory Summit, alltså UP/CP sammanbindning, den 10 maj 1869, se P.S. – JUPITER är också namnet på ett rätt nyligen renoverat, smalspårigt American-lok, nu utställt på Smithsonian Institute i Washington DC.

K

”K4s /Å/ – Pennsylvania RRs berömda Pacificlok, typ 4-6-2, byggda i 425 exemplar; första exemplaret kom 1914 från PRR Juniata Shops; traditionella tvillinglok med PRRs typiska kantiga Belpaire-fyrbox. (De första Pacificloken på PRR kom tidigare; K4s var en betydligt kraftigare maskin.) Ofta ansett som ett av världens mest praktiskt lyckade och stryktåliga snälltågslok. Mängder av ”specialare” hann naturligtvis prövas – olika drivhjul, förvärmare, slidstyrningar, rökuppdriivarskärmar, boosters etc. Ett antal maskiner försågs med (varierande grad av) mer eller mindre skräckinjagande strömlinjeinklädning i samband med att streamlined trains infördes i stor skala på sena 1930-talet. PRR körde i många år de tyngsta snälltågen, t ex BROADWAY LIMITED, med dubbla K4s-lok i stället för att använda stora Northern-maskiner e d. Jfr dock Duplex och ”T-1”. Några K4s var en tid målade i Tuscan red, se detta ord. Typen ”vässades” successivt med bytespannor av högre tryck, olika större slidskåp, rullager, extrastora ”coast-to-coast tenders”, se d.o., på några lok, etc. De sista exemplaren var i tjänst till ca 1957; då persontrafiken minskade drogs på slutet fler och fler godsexpresser, ”hotshots”, av K4s! Jfr Altoona, ”E6s”, Keystone, ”S-1”, ”T-1” och water scoop. Bilder:

<http://prrsteam.Pennsyrr.com/images/k41517.JPG>

<http://prrsteam.Pennsyrr.com/images/k41188s.PG>

<http://prrsteam.Pennsyrr.com/images/k43678s.JPG>

<http://prrsteam.Pennsyrr.com/images/fav1120.jpg>

<http://prrsteam.Pennsyrr.com/images/k43768s.JPG>

- Kadee – känd tillverkare av mj-automatkoppel av amerikansk ”knuckle type”, för skala H0. Första varianten kom ca 1950 men var mindre väl fungerande, p g a att fjädern som skulle hålla den rörliga ”käften” stängd tenderade att komma i kläm, varvid kopplet släppte. Efter omkonstruktion några år senare skördade K. stora framgångar och slog t o m helt ut det då mödosamt framtagna ”nya NMRA-kopplet”. **K-koppel kan idag betraktas som standard i hela USA och många andra länder – kopplet finns t o m i flera storlekar för olika skalor!** Jfr Mantua, MDC och NMRA.

Kalamazoo Railway Supply Co. – tidig tillverkare av stora motordressiner, ofta med fordmotorer, i K., Michigan. Levererade även några mindre mtv för persontrafik. Bygger fortfarande bl a motordressiner. Jfr Fairmont.

Kanawha – /Å/ ett av specialnamnen på ånglokstyp 4-8-4 (i stället för det vanliga ”Northern”); indianskt ursprung. Jfr Whyte.

Kartrak – se ACI.

”Katy” – Missouri-Kansas-Texas RR. Numera en del av Union Pacific.

K brake – fackbenämningen på det tidiga 1900-talets första standardiserade

Westinghousebroms för godsvagnar. Hade en ganska enkel styrventil; jfr AB brake och Westinghouse. Ersatt av AB-systemet fr o m 1930-talet; detta blev obligatoriskt på alla vagnar i samtrafik fr o m 1945. Jfr även Diamond truck.

- Kemtron – tidig tillverkare (startad redan före 1950?) av delvis ganska snyggt mässingsjutna ("lost-wax") H0-tillbehör för "super-detailing" av hemmabyggen och enklare lok- o. vagnsbyggsatser, då nästan de enda lödbara som fanns att köpa. K. var också en av pionjärerna i fråga om materiel till spv. H0n3, jfr Teakettle. En lite senare efterföljare blev firman Cal-Scale.

Kershaw – tillverkare av spårunderhållsutrustning. Royce Kershaws firma, nu i Montgomery, Ala., sysslade från början av 1940-talet med banunderhåll på entreprenad, tillverkade egna maskiner för ändamålet och övergick sedan till att enbart bygga sådana för avsalu till järnvägarna. Hemsida:
<http://www.kershawusa.com/products.php>

Key – i mekaniska/maskintekniska sammanhang ofta = kil. Jfr Woodruff.

"K4s" – se början av K, ovan!

Keystone – gammal dekoration på rullande materiel m m på Pennsylvania RR; en sorts stående sköld eller kontur med raka sidor, nertill avsmalnande och med en speciell inskärning överst. Ursprunget mckt gammalt; delstaten Pennsylvania kallas även "the Keystone state". På PRR kallades den "the Pennsy Keystone" och satt på senare år alltid framtill på persontågsloken (som road number plate, med loknumret inuti; bild här:
<http://prsteam.Pennsyr.com/images/a.jpg>). Godstågsloken däremot hade runda frontnummerskyltar! The Keystone målades även på diesel- och ellok samt användes, i en mångfald varianter, som banans allmänna logotyp, med "PRR" inuti sammanflätat till ett elegant monogram. PRR godsdistributionsbilar efter 2. världskr. var märkta med "Keystone Merchandise Service". Konturen förekom även i form av olika skyltar, t ex ljudsignaltavlor; bild:
<http://www.angelfire.com/film/prrpics/sign.JPG> – "Circle keystone" betecknar den variant som många godsvagnar tidvis hade; vitt negativt keystone-märke med PRR-monogram inuti en tjock vit ram med rund ytterkant. Bild:
<http://www.angelfire.com/film/prrpics/new25.jpg> "Shaded keystone/shadow k." tycks bara ha varit en kort övergångsform. En "slutvariant" innan samgåendet med NYC såg ut så här:
http://forums.railfan.net/Images/RailroadPaper/PRR_tt_1966.jpg Jfr Pennsy freight cars och road number. – Kuriosa: /Å/ – K4s 2665, banans första Pacificlok med streamline-inklädning, fick ca 1936 som enda maskin en Keystone plate av mässing! Jfr UP escutcheon.

"Key System" – förortsbanenät, som bl a förband Oakland och San Francisco. Se <http://www.davesrailpix.com/keysyst/key.htm>

Kick – ”to kick cars” = skjutsa. Notera att i USA spåranslutningen från industrispår och småbangårdar fram till linjen ofta ligger i kort, skarp stigning; detta p g a många dyrköpta erfarenheter av skjutsar som rullat för långt...! Jfr drop.

”Kicker” – slanguttryck för vagn som utlöser tjuvbroms i ett tågsätt p g a sin egen felaktiga snabbbromsventil.

Kiesel trailing truck /Å/ – enaxlig bakre löpboggi liknande Delta-typen. Bl a använd på PRR. Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/prr4133sa.jpg>

Kimball – mindre tillverkare av personvagnar i San Francisco under sena 1800-talet. Ward K. var även under medio 1900-talet en berömd ”railfan” i Kalifornien med egen trädgårdsjärnväg.

Kincaid stoker /Å/ – den kanske allra första ”järneldaren”, framtagen omkr. 1895-98 (?); eldaren skyfflade upp kolet i en trattanordning framför eldstadsöppningen varefter kolet ”sköts” in i fyren av en liten kolvförsedd ångmaskin. Jfr Duplex, Hanna och Street stokers. K. s. av den tidigaste modellen finns praktiskt beskriven och illustrerad i Orre-Snälls svenska ångloklära.

Kitchen car – köksvagn i arbetståg. Se även troop sleeper.

- Knapp – tidigt leksakstågmärke; firman tillverkade även på försök en serie H0-materiel ca 1938.

Knickerbocker – se warbonnet.

Knoxville Locomotive Works – liten tillverkare av små motorlok i Knoxville, Tenn. under 1940-50-talet.

Knuckle – se MCB coupler.

Kuhlman Car Co. – stor spårvagns- och personvagnstillverkare i Cleveland, Ohio, startad 1892. Uppköpt av Brill 1904. Byggde även tidiga försöksvagnar med bensinmotor. Senare också storleverantör av busskarosser till bl a White Motors. **Vackert foto här:**

<http://www.davesrailpix.com/odds/ca/htm/osa01.htm> (Obs. vagnens Maximum Traction-boggier, se d o, samt vagnssidor delvis med helgardiner!.) Nedlagd omkr. 1932. Jfr coach.

Kylchap /Å/ – namnet på ett speciellt blästerrör, med konstruktionsdrag från dels

finnen Kylälä, dels fransmannen le Chapelon; en mckt effektiv ångloksnyhet (ca 1935?), som dock kom lite för sent för att nämnvärt hindra dieselfieringen. En K.-variant byggdes ibl. ihop med dubbla skorstensrör, ”double stack”, det ena rakt bakom det andra, för att ytterligare höja verkningsgraden. Fick viss användning både i Europa och USA. Jfr double-stack och stack.

L

”The L” – se EL.

L & N – Louisville & Nashville RR, ”the Old Reliable”.

Lackawanna – Delaware, Lackawanna & Western RR; hade stor koltrafik, därav smeknamnet ”the Anthracite Road”. Kallades i vardagslag mest ”Lackawanna” – senare, under järnvägskrisen på 1970-talet, i folkmun ”Lackofmoney”!
”Lackawanna merged with Erie in 1960”. En mångfald av olika signalsystem användes. **Huvudlinje New York-Buffalo; stor lokaltrafik med elektriska mtv-tåg närmast N Y; numera styckad. Bild:**
http://www.railfan.net/railpix/submit/edkaspriske/.p.cgi?DL_W_MU_night.jpg Jfr Conrail och Erie. – Även ett valsverk som tillverkade räls m m hade detta namn.

Laclede Car Co. – tidig spårvagnstillverkare i St. Louis, Mo.

Laconia – stor tillverkare i Laconia, N.H. av personvagnar, spårvagnar och andra rapid transit-fordon m m ca 1880-1928, de sista femton åren även en hel del stålvagnar. Företaget tycks alltså ha upphört redan strax INNAN depressionen satte in. Hade bl a stor smedja med gjuteri och tillverkade smide till många andra vagnfabriker. – Föregångaren Ranlett var stortillverkare av godsvagnar redan fr o m cirka 1850. ● – Namnet återupptod under 1950-talet via en tillverkare av mj-materiel av oldtimetyp i skala H0!

Ladder Track – växelgata, dvs en hel rad av växlar tätt efter varann.

Ladle car – specialvagn för flytande stålverksslagg.

LADY BALTIMORE – se Baltimore & Ohio.

LAFAYETTE – ett av William Norris första lok med hjulställning 4-2-0, levererat till Baltimore & Ohio 1837; en fungerande replik finns i B&O Museum i Baltimore, se Baltimore & Ohio. Bl a använd i Disneys film ”The Great Locomotive Chase”, då med namnet YONAH. Se The General.

”La Grange” – se EMD.

”Laird crosshead” Å/ – vanlig typ av amerikanskt tvärstycke med dubbla, tättsittande gejder och tvärstycksbulten nedanför dessa. Jfr Alligator.

Lakewood – tillverkare i Cleveland, Ohio av decauvillemateriel. Existerar ev. fortfarande som tillverkare av gruvutrustning?

Lamp – kan i amerikanska jv-sammanhang syfta på alla former av belysningsanordning UTOM lokstrålkastare; dessa heter alltid ”headlight”!
Jfr ditch lights och lantern.

Lancaster Locomotive Works – mycket tidig loktillverkare i L., Pennsylvania; övertogs av Norris, se d o.

Lantern – i texter skrivna av proffs oftast = handsignallykta eller växellykta. Jfr headlight, lamp och marker light.

Lap 1) Å/ – se Walschaert. 2) Det läge på en förarbrömsventils handtag där alla kanaler är stängda; i sv. = ”mittläge”. Också det läge som förarventilerna på efterföljande koppellok måste ställas in på; tågbrömsen får ju bara manövreras från det främsta loket. ”Graduated self lap” anger en förarbrömsventil som reducerar ledningstrycket till vissa bestämda värden (men inte lägre, t ex SJ typ D3), beroende på hur handtaget ställs. Jfr Westinghouse.

”Lash ’em up!” – om diesellok: ”Multa!”. (Det ytterst mångfacetterade ordet ”lash” betyder bl a knyta ihop, surra; tjuder/grimskafte o d heter bl a ”leash”.) En brokigt sammansatt rad av olika diesellok i div. färger kan t ex kallas ”a colorful lashup”. Jfr ”elephant style” och MU.

Layden four-port exhaust nozzle /Å/ – speciellt blästerrör framtaget av Santa Fe på sena 1920-talet; varje cylinderände (på tvillinglok) hade sin egen utloppskanal fram till den fyrdelade blästerkonan; ett försök bland många att minska mottrycket vid hög hastighet. Mycket i bruk på ATSF, som enligt uppgift innehade patentet.

LCC – se locomotive control car.

LCL – Less than Car Load = styckegods. Jfr carload, freight, express, merchandise och way car.

Lead /Å/ – se Walschaert.

”Leap-frog running boards /Å/ – se r. Boards.

Left hand drive ("Left-hand main") – det stora flertalet banor i USA har högertrafik på dubbelspår men även vänstertrafik förekommer. Alla lok har/hade dock förarplatsen till höger i färdriktningen (???).

Left hand lead /Å/ – se right/left hand lead.

Lehigh Valley RR – mdelstort bolag med huvudlinje mellan New York City och Buffalo, "one of the coal carriers". Jfr Black Diamond Express.

Leslie – första tillverkaren av snöslungor i Kanada på 1880-talet, levererade bl a till Union Pacific och smalspår i Colorado. Första leverans 1883 /?/. Edward L:s lilla verkstad (som en tid låg i Paterson, N J, tillsammans med flera av lokverkstäderna) överlät snart tillverkningsrätten till dessa, bl a Lima och Cooke, senare Alco-Cooke. Leslie i dag = det företag som nu tillverkar bl a tyfoner (urspr. inspirerade av den svenska konstruktion som Nils Nord tog fram = Götaverkens internationella storsäljare). Jfr Danforth Cooke, Lima, Nathan, Pyle och rotary.

Leverman – ställverksoperatör, även i nyare ställverk. Jfr agent, armstrong lever rack, Saxby & Farmer och switch tower.

L.F. LOREE – se Delaware & Hudson.

"Liberty Liner" – se Electroliner.

"Light & Traction" – se "...Railway & Light Co."

Light engine – ensamt lok. Vid flera MU-ade lok utan tsä även "light power". Observera risken för sammanblandning mellan "trafiktermen" och ett lok av låg vikt...! Jfr caboose hop.

Light power – se ovan. Jfr helper och slave.

Light Rail – se LRV.

Lightweight coach/car – allt är relativt; i USA skulle i dag förmodligen varenda personvagn med under 75 tons tjänstevikt räknas som en l.c. ... Jfr Heavyweight coaches/cars och HIAWATHA.

Lightweight Noiseless Streetcar Co. – levererade enmansspårvagnar till bl a Chicago: data...?

Lightweight passenger trucks, se Nystrom.

Lima – the Lima Locomotive Works Co. i Lima, Ohio, grundat som Lima Machine Works 1869 (uttalades la'jmö). Ephraim Shays patent på boggiånglok med kardandrift, stående cylindrar på lokets ena sida och sidoförskjutet pannläge utnyttjades av Lima fr o m 1880; ursprungligen tanklok med två boggier och två cylindrar, senare mest trecylindriga lok med upp till fyra drivboggier, varav en à två under tendern. (Shays första försökslok var en enkel flakvagn med stående panna på.) Tidiga små, lätta exemplar med mycket hög fyrbox och liten rundpanna kallas ibland "T-boiler Shay". S. var den vanligast förekommande typen av "geared engine" på logging RRs, jfr geared e.! Ca 2 700 Shays byggdes, en del även på export. Var dock ngt urspåringsbenägna vid gång i skarp kurva med fullt ångpådrag; detta tenderade nämligen att göra kardanaxeln, med flera leder, längs lokets sida mckt styv! De första något större loken med tre boggier och 3-cylindriga maskinerier kom 1884; redan 1890 byggdes lok med uppåt 100 ton tjv. Shays betecknades t ex ofta så här: "60-3", vilket betydde "60 ton, 3-truck Shay" (en av de vanligaste normalsp. varianterna).

Bild: <http://rgsrr.home.comcast.net/picts/rgs/shay7.jpg> – Sista smalspåriga S. levererad 1929, d:o normalsp. till en av Western Marylands gruv-bibanor 1947 (?). Då Shay-patentet gått ut på 1920-talet byggdes några liknande lok av Willamette i Oregon. Jfr Climax, Heisler och Willamette. – L. byggde även ett fåtal elektrolok. Fabriken senare mera känd för sina "super power"-ånglok, framtagna på 1930-40-talet i ett sista försök att konkurrera med dieselloket; jfr Berkshire och super power. L. levererade även en hel del normalsp. "krigslok" till USATC (se d o) f v b till Europa. Sista ångloksleverans 1947. Ca **9 400** lok tillverkade totalt, därav 280 1D1-tenderlok till Frankrike, SNCF typ 141 R; ansågs mycket lyckade; jfr "French Mikes" och "Pershing engines", här i förteckn.! Även de allra sista ångsnöslungorna i USA byggdes här i Lima åren 1949-50, jfr rotary. (ångloksproduktion **7 700** lok, enl. en annan källa; siffran är trol. fel) – Fabriken sammanslagen med motor- och krantillverkaren Hamilton; första dieseln kom 1949; dåligt konstruerad huvudmotor, fick bara ett par efterföljare, alla växellok. Endast ca 170 diesellok byggdes. Lima-Hamilton slogs sedan ihop med Baldwin, som lade ner loktillv. i Lima redan 1952 och förlade annan produktion dit, jfr Eddystone. Jfr även Alco, Baldwin och War Production Board. – Under perioden 1920 till 1951 var Limas ång- och diesellok oftast försedda med kantiga, rombiska tillverkarskyltar av typ "diamond-shaped", bild här: http://www.morscher.com/rr/1988/19880813_34.jpg Jfr Richmond.

Limited – allmän beteckning för snälltåg med "a limited number of stops". Fackslang: "crack train". L. användes förr även om t ex Interurban-tåg som bara stannade på var tredje hållplats och liknande; dessa kunde t ex vara skyltade "Roseville Limited", "Main Street Limited" o d. Obs. att "express" sällan el. aldrig använts i USA om snabba persontåg, däremot med viss användning om interurbans och bussar; jfr express.

"Lindbergh engine" – se

<http://jimquest.com/writ/trains/lindy/taletwomemos.htm> Jfr Atlantic och "E6s". Ang. företaget Transcontinental Air Transport, som Pennsylvania RR var delägare i, se <http://www.jimquest.com/writ/trains/lindy/taletwomemos2.htm>

- Lindsay – gammal kvalitetstillverkare av likströmsmotorer till H0-tåg. I sortimentet på tidiga 1950-talet ingick bl a en liten kompakt 2-axlig motorboggi med snäckdrift och ena axeln ledad, vilken då ansågs vara närapå ett tekniskt underverk. Vidare en kompakt men rel. stark liten "vanlig" 7-polig motor med snäcka, som t o m gick att pressa in i de första H0n3-loken...

Line – har säkert femtio olika betydelser i järnvägssammanhang! Se t ex line car, lineman, pipeline, private car line, single line running, straddle lines, train line och trolley. Line a switch = lägga om en växel. (Jfr throw.) Jfr även catenary. Betr. linjelängder, se AAR. Se vidare nedan! – **I andra sammanhang är line ofta = brandslang, telefontråd eller kraftkabel.**

Line department – elektroavd./ledningsavd.; underhåller kontaktledningar.

Line car – lednings(underhålls)vagn, både på järnväg och spårväg. Kallades även tower car, t ex på PRR, som bl a hade ett antal ombyggda interurban cars med serviceplattformar och extraa strömavtagare! Också kallade overhead maintenance cars. Jfr catenary **och motor!**

Lineman; line foreman – ledningsarbetare/-montör; ledningsförman.

Line shaft /Å/ – drivaxeln med pinjonger som satt på sidan av varje drivboggi på ett Shay-lok, se <http://www.gearedsteam.com/shay/components.htm>

Line-up – ung. = tågföljdsorder och/eller A-fordonsfärd (gavs/ges bl a till småfordonsförare; jfr track cars).

Link – jfr O. Winston Link.

Link block /Å/ – se Walschaert valve gear.

"Link ´n Pin" – syftar på allt som har att göra med forna tiders järnvägsdrift med helt manuella koppel (av några olika varianter, med plant eller lodrätt placerade länkar/öglor; plan länk var vanligast i USA, med låsbulten istucken ovanifrån). Obs. dock att automatkoppel (långsamt) började införas i USA redan på 1870-talet. Ca 1898-1900 hade alla normalsp. banor med samtrafik fått dessa. Link ´n pin-koppel fanns dock kvar mycket länge på många logging RRs och enstaka smalspårsbanor, liksom på många rapid transit-linjer och t o m

högbanor. Jfr bar coupler, EL, MCB coupler och Miller Hook coupler. Bild:
<http://donross.railspot.com/g126a.jpg>

● Lionel – gammalt känt ”tinplate”-märke (se tinplate); fabriken grundad av Joshua Lionel Cowen år 1900; urspr. bara större skalor; de första elektriska tågen framtagna ca 1902 (inkl. anodbatterier för hushåll som saknade elektricitet); skala 0 med eldrift infördes ca 1915. L. är ngt av en institution i amerikanskt leksaks- och hobbyliv, precis som Märklin i Europa, och fabriken axlade relativt förtjänstfullt Ives´ fallna mantel, jfr Ives. T ex erbjöd man snabbt de stora järnvägarnas nya ”streamliners”, korrekt målade, i skala 0 på 1930-talet! 1942 tvingades fabriken ställa om till krigsproduktion; nya leksakståg fick inte tillverkas och L. kringgick delvis detta genom att sätta ihop div. överblivna detaljer från äldre tågdelar; detta har givit upphov till ett myller av ”intressanta samlar-varianter”, liksom fabriken vana att (bara tidvis?) måla om nötta äldre tåg som hade skickats in för reparation! Se <http://www.train99.com/ency/lionel1/eng/1253z.html> Rökaggregat på ångloken infördes 1946, oftast med mandelolja e d som ”medium”. Beteckningen ”027” (= tåg urspr. tillverkade av Ives, som övertogs av L. ca 1930) syftar på den speciella rullande materiel i 0:an som är anpassad för extra små kurvradier – en 027-spårcirkel har bara ytterdiametern 27 tum! L. har mestadels haft 3-rälsdrift och även experimenterat med flera olika mindre skalor; har på senare år genomgått flera finansiella kriser och kan vara på väg att försvinna. Jfr American Flyer (som L. numera äger), Ives, S gauge och ”standard gauge”.

Litchfield – godsvagnstillverkare under 1800-talet; data?

”Little Giant /Å/ – typ av injektor från Rue Mfg. Co. i Philadelphia; monterades ofta på Baldwins lok ca 1870-90. ”L.G.” förefaller även ha varit ett slags allmänt trade name för div. lokprodukter från Rue Mfg. Jfr injector.

”Little Joe” – känt smeknamn på några små, kraftiga och tunga sadeltanklok, ”dockside switchers”, som Baltimore & Ohio länge hade i hamnväxlingen i Baltimore. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/bo99s.jpg> Byggda ca 1898; trol. ett av de första småloken med ”power reverse”, se d o. – Smeknamnet även använt om några mckt stora, strömlinjeformade likströmsellok på Milwaukee Road och South Shore RR, urspr. beställda av ryssarna 1946. Bild: <http://www.ashmore1952.freemove.co.uk/page9.html> ● Mj-tillverkaren Varney gjorde ca 1946? en klassisk H0-byggsats i zamac (se d o) av de små B&O-ångloken, som tillverkades i säkert 100 000 ex. Jfr Varney. Byggsatsen var välgjord och lättmonterad; detta är kanske den amerikanska H0-världens klassiker nummer 1, **jämförbar med t ex Märklins ånglok TM 800!** Annonserna i Model Railroader nämnde ibl. även att ”monkey motion”, alltså slidstyrning, till L.J. kunde köpas extra; se d o. Även Rivarossi tog senare fram ett par olika H0-varianter av L.J., först en alldeles för stor och klumpig, sedan en

ganska snygg, skalenlig. Loket har stått som förlaga även till andra, mer eller mindre leksaksaktiga modeller.

Live rail – strömskena under spänning. Jfr third rail.

Loading gauge – lastprofilen (i GB även "vehicle gauge"). "Out-of-gauge loads are detected by various devices..." Så kallade "plate designations", alltså "Plate C" etc., ända upp till "Plate H", betecknar i dag märkning av godsvagnar avseende deras exakta lastprofil (inkl. dessas höjd och överhäng i mittpartiet och ändarna i viss kurvradie, detta vid extremt långa specialvagnar). Plate B och C är minst och "are allowed unrestricted interchange"; plate H och K är = 6,15 m fri höjd över r ö k, dvs vad som krävs för 3-vånings biltransporttåg samt double-stack containertåg. – Smalare lastprofil, trängre plattformar osv. kan förekomma vid persontrafik. – Jfr också clearance gauge, dimensional train och gauge.

Load test car – ibl. (tidigare?) förekommande vagn med stora körmotstånd, som kunde anslutas till nyreviderade lok vid provkörning o därmed ersatte tunga tågsätt. Kortlivad uppfinning ?

- Lobaugh – tidig kvalitetstillverkare av lok m m i skala 0.

"Local" – kortform av "local train"; även långväga persontåg kallades locals om de stannade överallt; jfr GB "stopping train".

Local freight – se "peddler freight".

Locklift assembly – se MCB coupler.

Locomotive – universalordet, som täcker allt. Notera dock att elektriska godstågslök, både på interurban lines och class 1 RRs, ofta(st) kallas/kallades "freight motor". Jfr även engine. – Mängder av intressanta foton av alla sorters lok finns här: <http://www.northeast.railfan.net/home.html> ; en och annan sifferuppgift här innehåller dock fel. – Historiskt: Under tidiga 1800-talet var benämningen ganska ofta = "travelling engine" (i motsats till då vanliga "stationary engines" i dels fabrikerna, dels vid linbanor, kabelspårvägar o d) senare gradvis ersatt av "locomotive engine". **Udda konstruktioner projekterades ännu in på 1840-talet:**
<http://www.gearedsteam.com/other/images/winans.jpg>

Locomotive bell – varningsklockor infördes tidigt, se bell ringer. Elfordon hade oftast handdrivna klockor från början, senare ersatta av luft- eller eldrivna (cable cars i San Francisco har naturligtvis kvar de små gälla original-handklockorna på taket ovanför the gripman!) Även interurban cars o d kunde ha samma sorts stora malmklockor som ångloken. Jfr även bell-in-nose, clatter gong och standard!

Locomotive builders – ang. verkstäder se bl a Alco, Altoona, Baldwin, Brooks, Canadian Loco, Climax, Danforth-Cooke, Davenport, Dawson & Bailey, Dickson, EMC, EMD, Fairbanks-Morse, General Electric, Grant, Heisler, Hinkley, Juniata, Lima, McKay & Aldus, Manchester, Mason, New Jersey, New York, Niles, Pittsburgh, Plymouth, Porter, Portland, Rhode Island, Richmond, Roanoke, Rogers, Schenectady, Taunton, Vulcan, Westinghouse, Whitcomb, Winton och Willamette. – Ang. leverantörer av armatur och andra tillbehör se bl a Baker, General Steel, Hancock, "Little Giant", Lunkenheimer, Nathan, Ohio, Pyle, Sellers, Southern, Sunbeam, Westinghouse, Worthington och Young. – Ang. konstruktörer och uppfinnare se bl a Forney, Kincaid, Layden, Mason, **Mallet**, Shaw, Shay och Vauclain.

Locomotive builders' plates – Märkning av nybyggda lok med tillverkarens namn, tillverkningsort och årtal infördes mycket tidigt, ibland i form av separata skyltar, ibland med tillverkarnamnet ingjutet i relief (positiv eller negativ) i flera av lokets delar. Stora dekorativa, utsirade tillv.skyltar blev vanliga redan på 1840-talet och nådde en höjdpunkt cirka åren 1850-70. Därefter blev vanligaste typen av märkning en rund eller rektangulär skylt, ofta i gulmetall. Jfr <http://www.rrcommissary.com/RRCommBP.html> För smeknamn, se bl a **Hotdog och diamond. Jfr **car builders' plates**.**

Locomotive classes – Se Class.

(Remote helper) locomotive control car – speciell vagn med mottagarutrustning för radiostyrning; omsätter impulserna till vanlig multipelstyrning; m h a denna kan även ej radioutrustade lok användas som radiostyrda, obemannade pålok. Vardagsbenämning "radio car" eller "remote control sled", i Kanada "robot car". Nu, 2007, på väg att avskaffas helt. Jfr DPU, helper och Locotrol.

Locomotive crane – anv. i USA om alla spårgående kranar med eget framdrivningsmaskineri; även t ex en interurbanlinjes el-verkvagn med kran kunde kallas så. Gammal benämning: "Travelling derrick crane"; en och annan mindre ångkranvagn hade en enkel kedjedrift på ena boggin för att kunna förflytta sig själv en kort sträcka. – Den europeiska varianten med en kran ovanpå ett vanligt ånglok var sällsynt i USA. I GB kallades den senare i stället "crane locomotive". Jfr Burro.

Locomotive Cyclopeda – det tekniska standarduppslagsverket betr.amerikansk (ång)lokdrift, urspr. utgivet som "Locomotive Dictionary" fr o m 1905, sedan namnändrat fr o m 1922. Liksom "broderhandboken" Car Builders' Cyclopeda (CBC, se d o) en rikt illustrerad tegelsten; 1927 års utgåva av LC var på 1 372 sidor, därav ordlistan 88 sidor. Ett antal ellok och bensinmotorvagnar m m fanns också avbildade i denna upplaga men behandlades i övrigt rätt summariskt, liksom dieselloken (vilket knappast förvånar vid denna tidpunkt). Ev. blev 1947

års utgåva av LC den sista separatutgåvan; verket är numera sammanslaget med CBC. Tack vare sitt omfång och detaljrikedom kan äldre utgåvor av LC även betraktas som ett slags lokläror, även om grundläggande fysik etc. knappast ingår.

Locomotive Engineer Review Board – besvärsinstans för disciplintvister m m rörande lokförare, mellan facket och järnvägsbolagen.

Locomotive Stoker Co. /Å/ – tillverkare av stokers samt coal pushers, se d o.

Locomotive Test Plant – Den trol. första anläggningen i USA byggdes vid Purdue University i Lafayette, Ind. redan 1897 /?/ Se vidare Altoona.

Locomotive types – se bl a articulated, compound, "critters", diesel, dinky, duplex, electric, engine, Mallet, motor, slave, slug, **switcher**, Triplex, turbine, Whyte och yard goat.

"Locotrol" – första radiostyrningssystemet för pålok/mellanlok, framtaget ca 1960? Jfr DPU, locomotive control car och helper.

Loewy – designern Raymond Loewy var mannen bakom en hel del 1930-talsnyheter på järnvägsområdet; nya streamline trains, dekoren på PRR:s legendariska GG1-ellok och jätteångloket class S-1, m fl; se dessa ord. Jfr Brilliner, Knickerbocker och Dreyfuss.

Log car – bild av modern l.c. här:

http://www.northeast.railfan.net/images/log_car121.jpg Se även skeleton car.

Log loader – se McGiffert.

Logotypes – se Baltimore & Ohio, Chessie, Erie RR, Espee, Feather River Route, Galloping Goose, Great Northern, keystone, mineral brown, New Haven, reporting marks, Rio Grande, road number, Susquehanna, UP escutcheon, warbonnet, "X". – Flåshurtiga grafiker utan sinne för kommunikation lyckades förstås tidvis övertyga även ett och annat järnvägsbolag om att deras grötiga, svårlästa nya logga var någonting att ha, se <http://www.rr-fallenflags.org/tpw/tpw-k402ads.jpg> (TP&W = Toledo, Peoria & Western.)

"Long-nosed" – urspr. om dels Alcos tidigaste diesellok typ PA, dels EMDs dito, typ E3-E6, alltså ett 1940-talssmeknamn. Diverse olika sammansättningar med "...nose" kan numera även gälla andra nyare lok. Jfr sharknose och shovel-nose, nu historiska.

Loop – 1) längre (ej rakt) sidospår av industrispårskarakter med anslutning i båda ändar, även = balloon track, se d o. I undantagsfall även = vändslinga;

sådana kallas dock ofta/st balloon track. Jfr Wye.

2) "the Loop" = den ringformiga centrumdelen av högbanan "the L", se d o, i Chicagos downtown.

LORAIN LORAM– tillverkare av spårgående grävmaskiner m fl arbetsfordon, även sliptåg.

- "Lost-wax" – gjutprocess för bl a mässing; se Kemtron.

"Lower quadrant..." – se semaphore och wigwag.

Low-sided gondola – se gondola.

"Lovell's Locomotive Express" – (hist.) företag som transporterade smalspårs- och industrilok på speciella flat cars med denna märkning. Även stora lok förekom; flera bredspårvidder fanns ju förr... (jfr gauge).

LRT – Light Rail Transit; modern spårgående lokaltrafik i motsats till annan sådan.

LRV – Light Rail Vehicles; samlingsbeteckning för moderna spårgående lokaltrafikfordon. "Light Rail concept" anger olika former av ny lätt spårtrafik, ibland samordnad med befintlig järnvägstrafik på delvis gemensamt spår. Konceptet började bli mera allmänt språkods fr o m cirka 1980. Obs. att det gamla brittiska "Light Railway"-konceptet, alltså en bibana med extra enkla säo-bestämmelser, aldrig någonsin förekom i USA. LRV anv. förmodligen i dag även om de gamla ombyggda, outslitliga PCC-spårvagnarna; jfr PCC! ALRV = Articulated Light Rail Vehicle; i praktiken = alla fordon med vagnskorg i mer än ett stycke. Dagens moderna tolkning av begreppet L.R. har dock även den(urspr. brittiska) anor från 1930-talet.

Lucin Cut-off – se Promontory Summit. Jfr Harriman Cut-off.

Lunkenheimer /Å/ – vanligt injektorfabrikat för 100 år sedan. Jfr Hancock,

Little Giant, Nathan och Sellers.

M

M-497 – se "Black Beetle".

M & St L – Minneapolis & St. Louis Ry/RR; elaka smeknamn bl a Midnight and Still Later, Maimed and Still Limping, Misery and Short Life. En av USA:s allra

mest konservativa banor; se t ex telegraph, nedan. Uppköpt av C & N W, se d o, 1960.

MacArthur – se Mikado.

Mack – lastbilstillverkaren byggde under 1920-30-talet även mindre motorvagnar/rälsbussar och stora motortrallor tillsammans med andra verkstäder, bl a Brill, många med samma ytterst speciella, karakteristiskt ”spolformade” motorhuvar som Macks vanliga lastbilar och brandbilar då hade. Bilmodellen kallades AC eller ”Bulldog” /introduc. ca 1915?/ och ibl. så även rälsbussarna! Vanligt var t ex en liten treaxlig rälsbuss med tvåaxlig löpboggi fram och drivande enkelaxel bak. Jfr Brill och motor car. Ny bild:
<http://www.northeast.railfan.net/images/mack12a.jpg> och
http://www.northeast.railfan.net/images/tr_src21.jpg

”Magnetic flagman” och ”Magnetic Signal Co.” – se wigwag.

- Magne-Traction – ”Lionel's patented system, dating from 1949, for increasing locomotive traction by way of magnetized axles.” Systemet byggde på att rälsen var av järn = ngt förhöjd friktion! Jfr Lionel.

Magor Car Corp. – tidigare ganska stor tillverkare av godsvagnar, bl a cabooser och ballast cars med sidotippning, i Clifton, N J.

Mahoney Brothers – tidig spårvagnstillverkare, bl a av cable cars till San Francisco; flera drygt 100-åriga Mahoney-vagnar går fortfarande i trafik där.

Mail car – postvagn; jfr dock RPO och storage mail car! Obs. att benämningen mail car ibland kunde förekomma enbart under en banas första år, innan bolaget skaffat sig kontrakt med U S Post Office...! Mycket långt tillbaka skedde även viss postbefordran i samarbete med t ex Wells Fargo, jfr d o. Bild:
<http://www.yesteryeardepot.com/UPMAIL.JPG>

Mail pouch – vanligaste namnet på en postsäck.

Main driver /Å/ – den drivaxel som vevstakarna är kopplade till, alltså = sv. ”drivaxel” i motsats till ”koppelaxel”.

Main pin = vevstakstapp/stortapp.

Main rod /Å/ – vevstake på ånglok (i GB: connecting-rod). Main rod big end = vevstaksstorände. Main rod wrist = vevstakslillände. Main rod wrist pin = tvärstycksbult (även crosshead pin). Jfr ovan samt crosshead, ”Right/left hand lead” och Walschaert.

Maintenance of way... – det vanliga uttrycket i alla sammansättningar med anknytning till ”banarbets/banunderhålls...”. (I GB ”permanent way...”) Jfr MW, ”section...” och steel gang. Elak omskrivning använd bland åkande personal naturligtvis = Maintenance-in-the-way!

Maintenance of Way Cyclopedica – En av ”ban-biblarna”, utg. av Simmons-Boardman, liksom broderboken Locomotive C., se d o. Första upplagan kom 1921, rikt ill. och 860 s. tjock! Bland anmärkningsvärda detaljer kan nämnas att ”fishplate” för skarvjärn i allmänhet då inte tycks ha använts bland fackmännen som första alternativ, däremot ”(rail) joint bar”; kan fishplate fortfarande ha ansetts vara slang i USA år 1921 (vilket detta seriösa bokverk i så fall sorgfälligt undvek att nämna)? Jfr fishplate, ovan, samt splice bar.

Mallet locomotive /Å/ – jfr Alco och articulated locomotive! Benämningen M. locomotive slog aldrig riktigt igenom i USA, trots att systemet med separata lågtryckscylindrar i rörlig främre ramhalva var ganska vanligt, speciellt på kolbanornas långsamma påskjutningslok. I det senare fallet använde en del författare benämningen Mallet compound engine för att understryka att det handlade om en viss variant av ”articulated engine”. Se även nedan!

Mallet Consolidation /Å/ – specialnamn, använt enbart på Southern Pacific, om andra, fel, *första* generationen av deras egna Malletlok med hjulställning 2-8-8-2. ”Litterades” t o m MC-1 osv. Jfr Consolidation, Espee, GS type och Whyte! Senare ändrat till AC-1 osv. då compoundloken byggts om till högtryckslok; typfloran gick ända upp till AC-9.

Mallet Mogul /Å/ – specialnamn, också använt enbart på Southern Pacific, om allra första generationen av deras egna Malletlok med hjulställning 2-6-6-2. ”Litterades” t o m MM-1 etc. Jfr ovan samt Espee, GS type, Mogul och Whyte!

Manchester Locomotive Works – ånglokstillverkare i Manchester, New Hampshire. Startad 1849 under namnet Amoskeag Mfg. Co. (med blandad produktion), senare A. Loco. Works. **Första loklev. 1855 till CB&Q, se d o.** Tillv. senare även ångsprutor av erkänd kvalitet; **leveranser på 1860-talet bl a till New York o Los Angeles Fire Dept.** Slogs ihop med ALCO, se d o, 1901; 1 800 lok tillverkade, fabriken/loktillv. nedlagd 1913. Olika uppgifter cirkulerar om Amoskeag contra MLW...? **Tidstypisk annons 1882:** http://en.wikipedia.org/wiki/File:Manchester_Locomotive_Works_ad_1882.jpg **Bland tidiga produkter kan noteras några av loken på Mt. Washington Cog Ry.**

Manifest – 1) (Hist.) vagnslista; jfr waybill. Även passagerar- eller godslista. 2) I

dag: Vardagsnamn på "(scheduled) merchandise freight train", alltså (reguljärt) blandat godståg i motsats till a) unit trains, heltåg och b) intermodal trains, olika typer av kombitåg. "A through manifest" betecknar gt med begränsat antal uppehåll /ibl. kanske även = det gamla "hotshot", se d o/. I Trains Magazine talades t ex år 2004 om gt-hastigheter, uppdelat på tågslagen "intermodal, auto, coal and manifest...". Strikt tdt-satta gt förekommer knappt längre, jfr nedan samt rights of trains! – Som vanligt tycks ordet användas vårdslöst/felaktigt på många amerikanska hemsidor; vilket gt som helst blir "a manifest"... Jfr Train type designations, nedan. – Språkliga detaljer av denna typ är oerhört svåra att definiera exakt, eftersom deras tillämpning i praktiken dels oftast avviker från europeisk praxis i ett eller flera avseenden, dels används olika på olika banor! Manifest som tågbenämning kan därför, troligen, rutinmässigt översättas med "(blandat) fjärrgodståg". Obs. dock att tågföringen i USA ofta skiljer sig mot vår – flertalet gt hanteras i dag, säomässigt, i princip som extratåg/pso-tåg (med endast ungefärliga tdt-lägen) och nästan all ordergivning sker per radio.

Mann Boudoir Car Co. – byggde första sovvagnen av europeisk typ med tvärställda bäddar, tidigt 1880-tal; organiserade tills. med Jackson & Sharp konkurrenttrafik till Pullman; företaget förstås snart uppköpt av Pullman, se vidare denne.

"Mansard roof" – mckt speciell takkonstruktion på en del boxcars **och automobile cars, bl a på B & O**, bild:

<http://www.sunshinekits.com/sunimages/sun58.pdf> Allt eftersom bilarna blev större på 1930-talet så behövde invändiga höjden i de slutna biltransportvagnarna ökas...!

Mansfield, George – pionjären bakom första 2-fotsbanan, se Billerica & Bedford.

● Mantua – tidig tillverkare av byggsatser i skala H0. Även tillverkare av ett av de tidiga "automatkopplarna" i H0 (med tveksam tillförlitlighet; utformat som en stor platt, horisontell ögla med lyftbar, nedåtvänd krok inuti). "Belle (of the Eighties)" var en vanligt förekommande H0-modell från M. av ett "oldtime" 4-4-0-lok för 50 år sedan, liksom en annan av M:s ännu äldre "The General", se d o.

"Maple leaf" – se mineral brown.

"Maple Leaf Road" – smeknamn på Canadian National Ry.

MARC – Maryland Area Rail Commuter, lokaltrafikföretag som bl a trafikerar Washington, DC.

"Marker" – modern talspråksbenämning i Kanada på FRED, se d o.

Marker lights – slutsignaler. (Tyvärr sker ofta sammanblandning med "classification lights"; enligt flertalet källor ska "marker lights" bara användas om slutsignaler, men flera författare tycks synda mot detta; båda typerna tycks dock ha kallats m.l. för hundra år sedan.) Jfr classification lights.

"Marklin" – vanlig beteckning för Märklins produkter i USA. Jfr Ives.

"Married pair" – ibland använt uttryck om tvåvagnståg (på interurbanlinjer m m) vars vagnar normalt gick (halv)permanent kopplade parvis. (Jfr de äldre vagnarna i Stockholms T-bana.)

Mars light – uppkallat efter tillverkaren; en speciell typ av motoriserad huvudstrålkastare som började införas på ånglok redan omkring 1936 för att varna vägtrafikanterna. Senare införd på nästan alla diesellok. Ljusstrålen hos M. lights beskriver en åtta. Liknande system användes även på en del brandbilar. Nu delvis åter avskaffade? Jfr auxiliary lights, ditch lights, headlight, Pyle och wigwag. Bra bild här: http://espee.railfan.net/picindex/4449/4449_sp-gs4-ken_perry_01.jpg (den övre av armaturerna!) – Konkurrenten "Gyalites" strålkastare gav/ger i stället en ljusstråle som beskriver en oval. Pennsylvania RR antog däremot en egen variant, där ljuset pendlade i sidled. – En annan variant av rörlig extra ljusmarkör var "Roto-Ray", ett roterande arrangemang av tre små strålkastare i cirkel, ursprungen konstruerat för brandbilar och ibland använt även på lok.

● Marx – tillverkare av elektriska leksakståg, bl a de på sin tid välkända, enkla "modellerna" av COMMODORE VANDERBILT, det första streamline-ångloket på NYC. Bild här: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nyc_cv.jpg

Mason – William (Wm.) Mason, ånglokstillverkare i Taunton, Massachusetts åren 1853-90; 754 lok levererade, därav ca 150 av typ "Mason Bogie" en speciell, patenterad variant av tanklok av i princip modifierad Single Fairlie-typ, det första byggt 1871 (detta lok var även intressant som det första USA-byggda ångloket med Walschaerts slidstyrning, se d o). Använda bl a på South Park line, se d o, och i smalsp. förortstrafik i Boston, San Francisco, New York etc. Ibland även, något ringaktande, kallade "double-truck engines". Bilder: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:BRBL_6_Bldr.jpg#.7B.7Bint:filedesc.7D.7D Många "Mason Bogies" såg ut som Forney-lok men var alltså annorlunda byggda. Ett antal av Masons tanklok hade treaxlig bakre löpboggi, vilket annars var ganska ovanligt. Notera att detta är en av de få användningarna av "bogies" i am. järnvägsspråk! Jfr Forney. – M. hade **på 1870-80-talet** mycket stora, runda, vackert detaljerade tillverkarskyltar på sina lok, se länkarna ovan. Notera här, **länk 2**, även den speciella slidomkastningen, med omkastaraxeln ovanpå pannan och ledade lyftstänger, som var karakteristisk för just M.B.-

loken! – M-verkstaden anses även ha bidragit mycket starkt till utformningen av den klassiskt vackra amerikanska 4-4-0-maskinen, the old "Standard" eller "American type" engine, ofta med rak skorsten eller diamond stack; för typbilder se http://www.northeast.railfan.net/images/mason_mw.jpg och http://en.wikipedia.org/wiki/File:Old_4-4-0.jpg M. utförde, för kunder som kunde betala, diverse dekorativa smådetaljer på sina maskiner; t ex den utsirade hängaren för lokklockan – Jfr Grant och Standard Engine.

Master Mechanic – vanligaste benämningen på maskiningenjören på inte alltför stora järnvägar; under 1800-talet även Master of Machinery. Skämtsamt ofta även "Master Maniac"! Jfr engineer, motive power, "super" och Vice-president.

Mastodon – långt tillbaka vanligt namn på ånglok av typen 4-8-0; ett par av dessa var ca 1898-1900 världens största/tyngsta lok. Typen var totalt sett ovanlig, med undantag för att Norfolk & Western hade ganska många exemplar, dock ej av de största.

Mather – godsvagnstillverkare i Chicago under 1900-talet. Startad ca 1880, bl a känd för dels sina stock cars, dels att man hade stor vagnuthyrning. Bolaget byggde sig t o m år 1928 eget skrythus i centrala Chicago, som ännu står kvar.

"Maximum Traction" – benämning på tidig spårvagnsboggi med olika stora hjul; drivmotorerna, en per boggi, satt på de större hjulparen, som var riktade ut mot vagnens ändar. Även motsatt arrangemang förekom:
<http://www.davesrailpix.com/odds/ca/htm/osa01.htm>

MBTA – se MTA.

MCB – förkortning av Master Car Builders' Association, den intresseförening som bl a slutgiltigt normerade det nuvarande standardkopplet i USA, se nedan. MCB bildades redan 1867 då den ökande samtrafiken krävde ordentliga grundregler för vagnkonstruktioner etc.; ang. bakgrunden jfr även standard gauge! Dess första "Car Builders' Dictionary" utkom 1879 och därefter i en mångfald upplagor, fr o m 1922 omdöpt till "Car Builders' Cyclopedia". MCBs tidiga tekniska rådgivnings- och normeringsarbete övertogs sedermera av AAR, se d o, med talrika specialkommittéer för lok- och vagnfrågor m m. Jfr Car Builders' Cyclopedia och Locomotive Cyclopedia.

MCB coupler – dagens halvautomatiskt kopplande standardkoppel. Detta försågs länge med en slits mitt i koppelkäften ("slotted knuckle") och lodrätt hål igenom denna, för att vara kopplingsbart även med gamla link 'n pin-koppel på äldre, internt använda industrivagnar o d (jfr även pilot). Konstruktionen baserades på Eli Janneys koppel från ca 1870, se Janney. Obs. att the knuckles måste svängas ut för hand innan ihopkoppling kan ske! Federal lag skrevs om att MCB-kopplet skulle vara infört på alla banor med samtrafik senast år 1900.

”Ansättbara” specialvarianter har funnits och finns för persontågsbruk; ”tightlock coupler” m m, framtagna på 1930-40-talet; dessa är dock för klena för godståg; jfr slack! MCB-koppel i trekvarts eller halv storlek har också funnits för smalspårs- och industribruk. – Namn som ”Symington coupler” eller ”Gould c.” syftar bara på två olika tillverkare av standardkopplet, dock förekommer oräkneliga varianter av koppelskaft, anpassade för lika många olika typer av ”draft gear”! – Rotary coupler = vridbara koppel för bulkvagn som töms i vagnvändare. Locklift assembly = länkaget som drar upp låsbommen ur ett modernt MCB-koppel m h a ”the cut lever”, se d o. – En stor fördel med MCB-typen är att den även kan isärkopplas med denna ”cut lever” utan att operatören behöver gå in mellan fordonen (bromsslangarna behöver ej isärkopplas manuellt). – Se även Buckeye, cushion, Janney, Link ´n Pin, MCB, Pennsy och shelf coupler. Jfr freight motor, Miller Hook coupler och platform buffers. Ganska bra MCB-studiefoto här, med käften utsvängd, färdig för ihopkoppling: <http://www.northeast.railfan.net/images/src2a.jpg> – Obs. att många rapid transit-linjer o d hade andra koppeltyper, både automatiska och manuella; anledningen var att man ville undvika det stora glappet i MCB-typen samt även, på senare år, att kunna inkorporera div. MU-, tryckluft- och elfunktioner direkt i kopplen. Jfr EL, interurban och traction coupler.

McGiffert loader – se ”jammer”.

McGill – tillverkare av biljettänger.

McGuire-Cummings – gammal spårvagnstillverkare i Chicago, ev. med anor tillbaka till ca 1870; byggde efter ca 1900 både hela spårvagnar, inkl. motorboggier, snöröjare och andra spårfordon.

McKay & Aldus – mycket tidig loktillverkare i Boston; levererade bl a lok till Central Pacific på västkusten; transporterna fick m a o före 1869 runda KapHorn; bara ngt enstaka lok gick dock förlorat...

McKeen cars – tidig typ av motorvagnar; de första med mckt karakteristisk, starkt spetsig front, stålkorg och oftast runda sidofönster. Konstr. av Union Pacifics maskinchef William M. och tillverkades fr o m 1905 av UP i deras verkstad i Omaha, Nebr. åren 1908-17 bedrevs tillverkning i Omaha som sep. dotterbolag till UP. Vagnarna mckt tunga; fr o m 1909 höjdes dock motorstyrkan så att släpvagn kunde medföras; både baggage trailers och passenger trailers byggdes; ett par finns kvar hos Illinois Ry. Museum utanför Chicago. De sista vagnarna, från mitten av 20-talet, fick en mera rundad front. Alla vagnar hade urspr. trol. bensinmotor. Moderniserade med bensin-elektrisk drivlina (**motor fr Hall-Scott; elutr. fr GE**); vissa vagnar med mek. kraftöverföring överlevde dock in på 1940-talet, några av de moderniserade ytterligare ca 20 år. Tillverkn. utkonkurrerad på 1920-talet av lättare vagnar från Brill, EMC (och GE), jfr dessa ord, efter att drygt 150 M-vagnar byggts. Bl a Santa Fe köpte sin första M-

motorvagn från konkurrenten UP redan 1909! Bilder:
<http://www.sdrm.org/history/sdc/photos/mcke.jpg> och
<http://www.northeast.railfan.net/images/upM23.jpg> Jfr även Doodlebug,
motor car och railcar.

McPherson switch – se <http://www.catskillarchive.com/rrextra/tkmacph.html>

McQueen – jfr Schenectady.

- MDC – förkortning för Model Die-Casting Co., som under produktnamnet Roundhouse tillverkat en mängd byggsatser till lok och vagnar i skala H0, tidigare huvudsakl. i zamac-gjutgods. ”A Roundhouse 0-6-0” eller ”an MDC 0-6-0” syftar på firmans klassiska, storsäljande 1950-talsbyggsats av det typiska USA-växelloket med liten boggitender (ett fåtal av dessa satser importerades till Sverige). På tidiga 1950-talet även tillverkare av ett av de tidiga ”automatkopplen” i H0, faktiskt t o m skalenligt (och med obefintlig tillförlitlighet)!

MDT – se Merchants Despatch.

Meatballs – smeknamn på Amtraks AEM-7-ellok. Se även Mighty Mouse.

”Meat rail” – märkning på kylvagnar med köttkrokar i taket. Se vidare reefer.

Mecco – se flange lubricators.

Mechanical lubricators /Å/ – olika typer av smörjpressar (med en stor kolv) eller smörj pumpar (med flera små kolvar). Kallades även force-feed lubricators. Jfr displacement lubricators resp. hydrostatic lubricators.

Mechanical reefers – försök gjordes tidigt med m.r.: ”The Perishable Transportation Co. mechanical refrigeration car was built per the C.C. Palmer patent by the Michigan Car Co. in 1898. The compressor was driven by a belt drive on the wheel axle. One end of the car had an area for machinery. The model kit has a...” Nyare m.r. efter 2. vkr. fick egna dieselmotorer. Jfr reefer.

Meet – tågmöte. I GB är ett tågmöte = a train crossing (another), eller crossing of trains. Detta förekom tidigare också i Kanada men är trol. nu ersatt av meet. Jfr ”hole”, ovan!! I äldre am. skrifter kunde crossing ibland brukas för att ange ett tågmöte vid en korsningsstation, dvs. ”a diamond crossing”. Se Diamond!!

Merchandise – det gamla amerikanska järnvägsuttrycket för blandat styckegods/fraktgods i motsats till vagnslastgods. M. var ursprungligen ett viktigt godsslag men minskade i betydelse fr o m 1930-talet, dock inte på alla

banor, se Pacemaker. Jfr express, freight, LCL, motor, REA och way car.

Merchants Despatch – Merchants Despatch Transportation Co., MDT, Startat som “private car line”, se d o, redan på 1850-talet med allmän fraktgodshantering. Blev på 1880-talet ett av de första kylvagnsbolagen, med egen vagn tillverkning. Senare namnändrat till Merchants Despatch Refrigerated Lines; *den gamla signaturen bibehölls dock*. Huvudägare var NYC och Big Four. Äldre foto här: http://en.wikipedia.org/wiki/Merchants_Despatch MDT kylvagnar var vita ända in på 1950-talet. Jfr reefer och Reporting marks!

Messenger wire – bärlina. I USA ganska ofta av stål. Jfr catenary.

Metal – i metallurgiska sammanhang förekommer (i specialtext) samma distinktion i engelskan som i svenskan: Iron – steel – metals; det senare alltså = ickejärn-metaller!

Metals – syftade förr ganska ofta på gulmetallinsatserna i glidlagerboxarna. ***”Metals” är även slang för ”räls”!***

- Metal fatigue – termen använd bl a i mj-sammanhang om det vi kallar ”zinkpest”, alltså att vissa Zn-legeringar tenderar att åldras och med tiden helt upplösas.

METRA – kommunalt lokaltrafikbolag i Stor-Chicago, som bedriver trafik på en mängd f d privatbanor tillhörande f d Chicago & Northwestern, Rock Island, Milwaukee Road m fl.

Metro – det franska universalordet för tunnelbana har nu på allvar tagit sig in även i USA! Jfr subway.

Metroliner – 2-vagnars eltågenheter, tillverkade av Budd; i trafik på östkusten sedan början av 1970-talet. Vissa ombyggda för manöverbagnståg med el- eller diesellok.

Metro-North – jfr Grand Central Terminal.

MicroLok – se solid state...

Michigan... – ett flertal olika tillverkare av järnvägsmateriel och -tillbehör har haft M. ingående i sina företagsnamn. Michigan & Peninsular – vagnverkstad utanför Detroit, med anor från 1860-talet; fr o m 1899 en av de större delägarna i ACF, se d o. M & P började tidigt med tillverkningsmetoder påminnande om det löpande bandet; Henry Ford lär ha arbetat där som ung, under tidiga 1870-talet; kanske fick han sina första impulser därifrån... Jfr ACF.

”Michigan lubricator /Å/ – se sight-feed lubricator.

● Micro trains – benämning på ”skala H00”; 1:150 och 10 mm spårvidd; projekt igångsatt av den ytterst USA-orienterade svensken Carl-Erik Nordstrand efter 2. världskriget. Ett antal byggsatser av då relativt god kvalitet med amerikanska förebilder, bl a ett NYC Hudsonlok och person- och godsvagnar, förpackade i snygga kartonger, togs fram via svenska underleverantörer cirka 1947 och ett litet antal såldes via TFA:s Hobbytjänst. Bilder av fordonen förekom i Teknik för Alla medan bilder av hela anläggningar i skalan tycks saknas helt; ev. hann aldrig ngn spårmateriel tas fram; projektet definitivt avsomnat i Sv. ca 1950 sedan delar av tillverkningsutrustningen sålts till USA, där dock projektet åter avstannade för gott. En enda bild av en godsvagn fanns i Model Railroader någon gång 1948. Gjutverktyg o d trol. förstörda sedan länge. Enstaka överlevande byggsatser är nu samlarobjekt; några av dessa, i originalkartonger, dök upp på auktion i Stockholm omkr. 1999-2000... – Namnet Micro Trains har senare, ngt obestämt, återupptått för div. små amerikanska modelltåg. – C-E Nordstrand är annars mest känd för sin ytterst välbyggda H0-anläggning (i Stockholm) med Union Pacific omkr. 1870 som direkt förebild samt sin lilla handbok MODELLJÄRNVÄGEN från ca 1952, utgiven i TFA:s Hobbytjänsts bokserie.

Mid-West Locomotive Wks. – tidig, liten tillverkare av bl a diesellok i Hamilton, Ohio. Ev. arvtagare till Niles? Jfr detta ord.

”Mighty Mouse” – smeknamnet de första åren på de första svenska Amtrak-eloken i Northeast Corridor! Kallas även ”toasters”. Jfr AEM-7.

Mikado /Å/ – en av USAs vanligaste godstågsloktyper, axelanordning 1D1 (hjulställning 2-8-2). Till de framtagna ”krigsloken” 1918 hörde en lättare och en tyngre Mikado; se USRA. Under 2. världskr. introducerades också namnet MacArthur, bl a på UP, trol. för att ”everything Japanese” skulle motarbetas, men det nya namnet slog aldrig igenom. Talspråksformen ”Mike” är vanlig. Säkert 20-25 000 M-lok byggda enbart för hemmamarknaden.

Milk car – en speciell, välisolerad ”express reefer” med personvagnsboggier. Bild: <http://www.rr-fallenflags.org/el/frt/dlwm1706apr.jpg> Milk cars kunde även vara tankvagnar fast med boxcarliknande utseende. Nyare typer hade även effektiv kylanläggning av saltvattentyp. Kylanordningarna på dessa moderniserades tidigare än på vanliga reefers. Även div. andra varianter med bl a specialtankar monterade på flat cars förekom. Jfr REA.

Miller Hook Coupler – föregångare till Janneys automatkoppel; fick ganska stor utbredning i USA under 1860-70-talen men endast på personvagnar. I systemet

ingick även en buffertanordning, och därmed även ngt annorlunda plattformskonstruktion än de då vanligaste. Bilder: http://www.ironhorse129.com/rollingstock/builders/Appliances/mill_erhook.htm och <http://people.freenet.de/amktreff/geschichteamk.htm> "Platform buffers", se d o, kom till viss användning även med andra koppeltyper och förekommer i viss mån fortfarande; jfr standard passenger cars. Jfr Janney och MCB coupler. "Miller platforms" = mindre ryckiga tåg, annonserades t o m en tid som försäljningsargument i tidtabellerna!

"Miller platforms" – se ovan.

"Miltimore axles" – speciella vagnsaxlar med hjulen individuellt rörliga; avsikten var att få ner hjul- och rälsslitaget och även minska utmattningen av själva axlarna; patent togs ut på 1870-talet men konstruktionen ansågs otillförlitlig och alltför dyrbar och föll snart i glömska.

Milton Car Works – tidig vagnfabrik i Milton, Pa. Jfr Densmore.

MILW – se nedan. Jfr MLW.

"Milwaukee" Å/ – ett kortlivat försök av Milwaukee Road att introducera ett nytt eget typnamn på deras epokgörande Atlanticlok år 1935, se HIAWATHA.

Milwaukee Loco Co. – liten tillverkare av små bruksmotorlok.

"Milwaukee Road" – Chicago, Milwaukee & St. Paul RR, senare C. M. St P. & Pacific RR. Urspr. vardagsbenämningen var "Paul Road", från sena 1920-talet "Milwaukee Road". USA-eldriftspionjär på långa sträckor, "Route of the Electrified Olympians", manövernagnspionjär /?/ m m. Godsvagnssignatur både CM&StP och "MILW", *båda ibland t o m använda samtidigt på samma vagnar, jfr reporting marks*. Bolaget hade tidvis mckt dåliga affärer. Egen modern 1950-60-talsslogan var dock "America's Resourceful Railroad" (jfr alla hänvisn. nedan!!) och dessförinnan, ca 1936-48, var banan nästan världsbäst på höga medelhastigheter med ångtåg. Detta hindrade dock inte bolaget från att sedan göra hejdundrande konkurs på 1970-talet, bl a som följd av alltför mycket olönsam persontrafik på bibanorna (i Minnesota m fl?) Jfr HIAWATHA! Se även Atlantic, bipolar locomotive, electric traction, Little Joe, MU, reporting marks, "ribbed side" och suburban tank engine. Betr. snabba ångtåg, jfr även Chicago & Northwestern, NYC och T-1.

"Mine gauge" – ibland använd beteckning på spårvidd 3'6", som var vanlig i amerikansk gruvdrift. Jfr "Dinky" och narrow-gauge. 3'6" i övrigt tycks enbart ha förekommit som spårvägar eller cable car lines. (Gamla smågruvor med hand- eller hästdrift kunde naturligtvis ha vilka smala spårvidder som helst, liksom i övriga världen...)

Miner – tillverkare av div. godsvagnstillbehör; draginrättningar, handbromsdetaljer, snubbers (se d o) m m.

Mineral Brown – den speciella bruna boxcar-färgen på Canadian National Ry; ngt mörkare än ”box car red”, se d o. Högersidan av boxcars och reefers pryddes alltid på senare år av CNRs stora lönnblad i grönt med ”CNR” i olika, kontrasterande färger ovanpå...!

Minot – Charles M., vd på Erie RR 1851 då de första elektriska telegraferna installerades där. Jfr Erie och telegraph..

MLW – 1) Montreal Locomotive Works, se d o. 2) Milwaukee Locomotive Works, en mindre industriloktillverkare (före 2. världskr.?)

”MM type” – se ”Mallet Mogul”.

● Model Die-Casting Co. – se MDC, ovan.

”Modernism” – jfr fleet of Modernism.

Moffat tunnel – i Colorado, under James Peak, öppnad 1928, 10 000 m lång; ersatte en tidigare tunnel o kortade resavståndet mellan Denver och Salt Lake City avsevärt.

MofW – se MW och Maintenance of Way Cyclopeda.

Mogul /Å/ – Vanlig nordamerikansk loktyp åren 1860-1930 på alla spårvidder utom 2 fot, hjulställning 2-6-0 **axelföljd 1C**. I särklass vanligaste typen vid nybyggnad av lok till mindre banor åren 1890-1910. Största exemplaren var Espee M-class, ombyggda av Houston shops 1928-29 från mindre maskiner, med nästan 99 ton i tjänst (enbart loken). Vanlig typ, både som tank- och tenderlok, världen runt; kanske uppåt 30 000 lok byggda bara för North American common-carrier RRs. Enbart Canadian National hade drygt 450 Moguls; den sista, sextio år gammal, togs ur tjänst först 1959... Jfr Mallet Mogul.

Monitor injector /Å/ – den patenterade injektor som levererades av Nathan Mfg. Co. till ett flertal lokverkstäder omkring år 1900.

”Monitor roof” – tidigt namn för lanternintak, se clerestory roof.

”Monkey motion /Å/ – gammal slang för utvändiga, ”komplicerade” valve gears, i första hand Walschaerts (egentligen enklare d:o!), som var ovanliga i

USA före ca 1900. Jfr ”**Little Joe**”, Mason och Stephenson valve gear!

Monon – f d Chicago, Indianapolis & Louisville RR, även kallad ”the Hoosier line” (Indiana = ”the Hoosier State”). ”Monon” (uttalat möu:nånn) är en stad längs banan. Box cars, cabooser m m märktes med ”MONON” i stora bokstäver; jfr reporting marks. Delar av banan ingår numera i andra bolags linjenät; Monon tycks ha ett speciellt slags nostalgi-skimmer omkring sig bland linjerna i the American Midwest.

”Monster” – namnet på första godstågsloket av typ 0-8-0, byggt för Camden & Amboy RR på 1840-talet /? – uppgiften varierar/. Bild:
<http://pr.railfan.net/documents/MotivePowerDevelopment/p08.html> C&ARR, som senare gick upp i Pennsylvania RR, var i mångt och mycket en pionjär på lokområdet; jfr Stevens engine, nedan.

Montreal Locomotive Wks. – kanadensisk loktillverkare från ca 1900 som senare uppgick i ALCO. Levererade koncernens sista ånglok på export omkr. 1952 (?). Senare tillverkare av diesellok enligt ALCOs vanliga typprogram. Efter ägarbyten (bl a Bombardier?) upphörde loktillv. 1984.

MOODY’S STEAM RAILROADS – jättestort äldre uppslagsverk över USA:s järnvägar; data...?

”Moonlight trailer” – specialbenämning på halvöppna sommarvagnar på bl a en interurbanlinje i Utah. Jfr summer coach.

Moore & Richardson – loktillverkare i Cincinnati, Ohio under 1800-talet.

”MoPac” – talspråksförkortning för f d Missouri Pacific RR. (Missouri förkortades Mo. i postadresserna.) Urspr. spv. 5’6”. ”The MoPac buzzsaw shield” syftade på den gamla ”**taggiga**” MP-loggan, se <http://txdepot.railfan.net/Troup.html> Tillhör numera Union Pacific.

”Mother” – se slug.

”Mother Hubbard /Å/ – smeknamn på Camelback-ånglok med förarhytten placerad över pannan; flera varianter fanns; åsikterna går isär om vilka som eg. var riktiga ”Camelbacks”, se detta ord.

Motive power – betecknar allt som har med dragkraft, lok och motorvagnar att göra, alltså bl a synonymt med ”dragfordon”. Maskindirektören eller maskiningenjören på en storbana kallades ofta ”VicePresident Motive Power” eller ”Superintendent of M.P.” Ofta, men inte alltid, ingick även vagnfrågorna i dennes åligganden. Jfr Master mechanic.

MotivePower Inc. – företag i Boise, Idaho, startat ca 1970, som handlar med beg. diesellok; uthyrning/försäljning/modernisering, främst av äldre EMD GP-lok, som bl a förses med nya huvudmotorer fabr. Caterpillar. Nu även nytillverkning; företaget sammanslaget med Westinghouse; se d o.

Motor – 1) en elektrisk motor. 2) elektriskt godstågslök, ”a freight motor”, eller självgående arbetsfordon, ”a works motor”, på spårväg eller interurban-linje. Observera att ”a works motor could have both motors and an engine”, dvs en förbränningsmotor för förflyttning under spänningslöshet! Dual-use motor syftar däremot på lok med godsutrymme, liksom express motor! Box motor (som ofta även var en dual-use m.) anger den tidiga, lådformade lok/vagnvarianten, bild: <http://www.davesrailpix.com/nycrr/htm/nyc34.htm> Jfr motsatsen steeple-cab, bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/nyc167.jpg> Se också engine, interurban, motor car, slug, traction och trolley. **3) Motor har undantagsvis använts på vissa håll om diesellokenheter i stället för ”unit”, se t ex hos TRRA i St. Louis: <http://trra-hts.railfan.net/engindex.html>** – Historiskt sett började eldrift på spårväg bli driftsäker omkr. 1888 på de nya linjerna i Joseph, Mo. och Richmond, Va., då bl a Frank Spragues motorkonstruktion infördes, s a s den första tasslagermotorn, med automatiskt vidmakthållande av rätt avstånd mellan motoraxelns pinjong och kuggdrevet. S. insåg snabbt att banmotorer måste vara helkapslade (tappade hästskor som sögs upp av motors magnetfält var inte precis lämpligt...) P g a problem med kuggväxlarnas dåliga hållbarhet provades under 1890-talet även motor-rotorer direkt på hjulaxlarna men detta övergavs åter (liksom på Djursholmsbanan i Sv.). Jfr bipolar locomotive, ”company-built”, conduit system, freight motor och Sprague.

Motor car – (el)motorvagn eller (främst förr) motortralla; de senare dock oftast section m. c., jfr section... och ”speeder”. Tyvärr används motor car även om div. andra typer av spårgående fordon med förbränningsmotor; m. c. kan därför i praktiken betyda nästan vilken järnvägsfordonstyp som helst. (Jfr landsvägsfordon: Bil i USA = automobile, i GB = motor car!) Mängder av tidiga motorvagnsvarianter, med mer eller mindre skräckinjagande utseende och stora takkylare, byggdes av Budd, Osgood Bradley, St. Louis Car, Pullman, Wason etc., ofta med bensinmotor. ”A motor car always has some space for revenue carrying load – passengers, mail or baggage”, enligt CBC 40, men det syndas alltså numera friskt mot denna gamla definition! – Historiskt sett kallades alla ”motorvagnar” från början motor car, t o m de i USA på järnväg ovanliga ångvagnarna; märkningen var ofta = M+nr. Senare övergick man till att kalla förbränningsmotorvarianterna för rail()car, se detta ord. (I GB urspr. diverse andra varianter: steam motor, steam autocar, rail motor /även om ångvagnar!/ m fl.) Jfr även motor, ovan, samt Brill, Doodlebug, Mack, McKeen, RDC och ”Skunk”. Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/motorcars.html>

Motor coach – betyder oftast (förbränningsmotor)buss, men även multipelkörbar (el)motorvagn. Jfr coach, motor och trolley coach. Notera alltså

att en lokaltrafiktext kan göra åtskillnad på just motor c. och trolley c.!

Motorman – förare av elfordon (och ibland även nyare railcars, jfr ovan). Jfr gripman. **I dag ganska ofta även operator.**

Motor train – tidig benämning, nu bara historisk, på mindre motorvagnståg typ Burlington Zephyr, se d o.

Mount Vernon Car Mfg. Co. – vagnfabrik i Mt. Vernon, Ill., urspr. Öppnad 1890, dotterbolag till H.K. Porter fr o m 1944. Välutrustad verkstad som bl a hade eget specialgjuteri för vagnshjul, jfr ”chilled car wheels”.

Mount Washington Cog Railway – en ca 3 miles lång kuggstångsbana i New Hampshire, byggd 1866-69, ännu delvis med ångdrift och stigningar mellan 250 och 370 promille. **Spårvidden sägs vara en halv tum mindre än normalspår...?** http://en.wikipedia.org/wiki/Mount_Washington_Cog_Railway

Movable point crossing – spårkorsning med delvis rörliga k-spetsar, ritning här: <http://www.rr-fallenflags.org/el/dwg/cfc-mov-xing-b.gif> Jfr diamond och nedan.

Movable switch point – växelkorsning med rörlig korsningsspets.

MP – milepost. **Motsvarigheten till våra km-tavlor. Anges t ex MP 14.0, 14.5 osv.**

MPI – Motive Power Industries, en avknoppning av lokverksamheten från det konkursade Morrison-Knudsen Corp. M-K:s lokverksamhet ägnade sig huvudsakligen åt större och mindre ombyggnader av lok, oftast baserade på begagnade EMD-lok, se d o.

MTA – vanlig förkortning av ”Metropolitan Transit (Transportation) Authority”, dvs. större lokaltrafikföretag, numera oftast kommunalt. I talspråk ofta bara ”the MTA”, precis som vi säger ”SL” eller ”GL”. Jfr BART, RTA och subway. MTA numera ibland även = ”Mass Transit Administration”. MBTA = Massachusetts Bay Transit Authority; **sköter lokaltrafiken i Greater Boston Area.**

”Mt. Clare” – Baltimore & Ohios gamla huvudverkstad utanför Baltimore, där ett flertal mckt tidiga ånglok byggdes, jfr grasshopper.

“M-10 000” – det första (grovt) strömlinjeformade dieselelektriska motorvagnståget på Union Pacific våren 1934, byggt av Pullman-Standard; motorvagnen konstruerad av Richard Dilworth på EMC, jfr Dilworth och turret cab. Kunde prestera drygt 100 mph hastighet. Togs i reguljär tjänst året efter under namnet ”City of Salinas”. Bild: <http://www.uprr.com/aboutup/history/uplogo/logo07.shtml> Mera elegant

strömlinjeformade tsä av liknande typ kom ett par år senare (<http://photoswest.org/cgi-bin/imager?00017412>), även på Illinois Central: <http://photoswest.org/cgi-bin/imager?00012361>

MU – förkortning av multiple unit; används t o m som verb: ”the fresh engines were quickly MU:ed with the old ones”. Amerikansk multipeldrift i dag innebär att närapå alla loktyper kan samköras utan inskränkningar överallt, numera t o m diesellok och (vissa) ellok samtidigt! Försök med det senare inleddes på Milwaukee Road redan på 1950-talet. Jfr ”air-throttled”, ”electric-throttled” och high-voltage connector. Jfr även ”Elephant style” och lash.

”Mud digger /Å/ – ytterst speciell typ av lok med från början stående pannor och komplicerat maskineri med ett flertal vickaxlar m m, byggda under 1840-talet till B & O av Ross Winans. Jfr ”Grasshopper”.

”Mudhen” – smeknamn på en av de större ångloktyperna på smalspåriga Denver & Rio Grande W., som de första åren var något urspåringsbenägna p g a någon konstruktionsmiss. Några ”M.”-lok finns ännu kvar på en av turistbanorna i Colorado.

Mud ring /Å/ – bottenringen på en lokpanna. Även kallad foundation ring eller firebox ring. Jfr muffler nedan.

Muffler /Å/ – 1) Ljuddämpare på säkerhetsventil. 2) D:o på pannans bottenblåsningsventil (även kallad diffuser). Jfr blowdown muffler och Okadee.

”Mule” – smeknamn på div. självgående hjälpmedel i järnvägssammanhang, bl a kanallok som bogserar båtar m h a wire! Se burro crane, donkey och towing locomotive!

”...Municipal Railway” – förr vanlig officiell beteckning på (den lilla) stadens spårväg. Jfr city railway, railway, Railway & Light Co. och street railway.

Murphy – en speciell variant av plåtpressad godsvagnsgavel i ett enda stycke, se Pressed Steel.

Murray & Hazlehurst – nästan okänd loktillverkare under 1850-talet; lev. bl a några lok till B & O. Jfr ”Dutch Wagon”.

”Muzzle loader” /Å/ – se hand bomber.

MW eller MofW – Maintenance of Way; banunderhåll. Banavd. tjänstevagnar (vardagsbenäm.: work cars) var/är märkta ”MW + nummer...”, ibland även W + nr eller X + nr. Undantagsvis kunde andra beteckningar förekomma; t ex Denver

& Rio Grande kallade sina "rotary snow plows" och andra speciella tjuv "OA, OB, OC" etc. Denna praxis lever än, se <http://www.cumbrestoltec.org/gallery.php> De tidigare oftast grå- eller beigemålade (ibland silverfärgade) tjuv började ofta målas om i gult under 1950-talet, liksom i många andra länder. Uråldriga fordon kan i USA, liksom i andra länder, överleva som MW cars, kraftigt ombyggda; se <http://www.northeast.railfan.net/images/cbq210950.jpg> och <http://www.northeast.railfan.net/images/nw527157.jpg> Jfr bunk car, diamond truck, flanger, non-revenue cars, reporting marks, right of way, speeder, way car och "X". **Här en f d troop sleeper från 2. vkr., ombyggd till köksvagn: <http://www.northeast.railfan.net/images/wm940944.jpg> – obs. denna har kvar de förbjudna "Allied trucks"; jfr troop sleeper och Allied Full Cushion Truck--!!**

N

Nalco – kemiföretag som bl a tillverkade utrustning för dels banvallsbesprutning, dels pannvattenrening på ång- och diesellok (= ångvärmeanläggningen). Det ursprungliga nalcosystemet i viss utsträckning använt även på svenska ånglok. Jfr Okadee och Wilson.

"Name trains" – Pompösa limited train-namn, ofta urspr. antagna i samband med speciella tilldragelser och jubileer, kunde överleva i decennier, t ex Burlington Roads EXPOSITION FLYER. En del större banor hade en hel serie av "systematiskt döpta" limiteds under persontrafikerans höjdpunkt 1935-50: På Union Pacific hette de "City of..." (jfr CITY...), på Burlington Road "...Zephyr" eller "Silver...", på Atlantic Coast Line "...Champion", på Santa Fe "...Chief", på Milwaukee Road "...Hiawatha", på Chicago & Northw. "...400" (jfr C&NW), på MoPac "...Eagle", på Rock Island förstås "...Rocket" och på Espee "...Daylight". Andra mckt kända name trains var Pennsylv "Broadway Limited" och NYCs "20th Century Limited". Se vidare/sök på dessa. Några har fortfarande överlevt hos Amtrak, t ex "California Zephyr". Länk: <http://www.amtrak.com/train-routes> Jfr även HIAWATHA och "San Juan" samt benämningar på olika typer av flottare psv, sök t ex via Pullman **och standard passenger cars.**

Narrow gauge models – se H0n3, Kemtron och 0n3/0n30.

"Narrow-gauge railroads" – åsyftade, i Nordamerika, i nittioåtta fall av hundra (då linjer för allmän trafik var på tal), banor med 3 fots spårvidd; andra smalspårvidder på "common-carriers" var ytterst ovanliga; dock hade en del cable car lines och andra spårvägar spv. 3'6", t ex i San Francisco. Jv-nätet på Newfoundland byggdes också med spv. 3'6", likaså många interna kolgruvespår

m häst- eller lokdrift. **Smågruvor hade dock ofta 2 eller 2½ fots spv.** – Den första större 3-fotsbanan var Denver & Rio Grande i Colorado, vars första bandel öppnades ca 1872; bl a gruvdriften ledde till många nya banor över hela delstaten åren 1880-1900, de flesta med spåranslutning till D&RG. Efterföljare kom fr o m 1874 i bl a norra Kalifornien (där man, sedan sent 1860-tal, hade bedrivit en våldsam propaganda för smalspårsbanor, bl a baserat på Fairlies och Spooners brittiska idéer och exempel, dock med få direkta efterföljare). Kalifornien blev också ganska ”smalspårstätt” fram till ca 1900, men bl a nya interurbans konkurrerade snart ut många banor, särskilt runt San Francisco Bay. 3-fotsbanor, helt med amerikansk materiel, blev ganska vanliga även i Mexico. Även en del spårvägar/motsv. byggdes som sagt urspr. smalspåriga, t ex i Detroit. Jfr Pennsylvania trolley gauge. – Obs. att benämningen ”railway/railroad” INTE automatiskt innebar en järnväg med både person- och godstrafik! Jfr Carter Bros., city railway, Denver, gauge, interurban line, **motor**, railroad, ”Rio Grande”, ”Sandy River”, streetcar och traction.

”Narrow Gauge Circle” – se <http://www.narrowgauge.org/> Jfr även ”Rio Grande”.

Nathan – f d stortillverkare av bl a smörjpumpar, matarvattenförvärmare, injektorer, visslor och turbogeneratorer till ånglok. ”A Nathan lubricator” kan syfta på antingen en smörjpump eller en hydrostatic lubricator, se d o. N. tillverkar i dag bl a air horns, trycklufttyfoner, till diesel- och ellok, light rail- och tunneltåg etc. En del ånglok försågs faktiskt även med air horns med början under sena 1930-talet. Jfr Leslie, **Little Giant**, Pyle, Wabco och Worthington.

National Car Co. – se ”X”.

National network – betr. linjelängder i USA, se AAR.

National Pneumatic – tillverkare av div. tryckluftdriven utrustning för personvagnar, bl a dörrar. Var? Startår? (Katalog från N P år 1924 finns omnämnd.) Jfr Stillwell.

National Rail Passenger Service Act – tillkom 1971 för att rädda den återstående lilla persontrafiken på järnväg och återställa några av de tidigare förbindelserna. Ett av de bolag som då hållit ut längst, men slutligen gett upp persontrafiken, var Union Pacific. Det nya (federalt finansierade) bolaget Amtrak tog över en mängd rullande materiel, ytterst blandad, från de gamla operatörerna och hyrde sig ”trackage rights” hos ett stort antal järnvägar. Obs. att många class 1 RRs hade köpt massor av nya streamline-personvagnar åren 1946-55, trots sjunkande p-trafik (och starkt motstånd mot nedläggningar från tillsynsmyndigheten ICC; se d o). Detta blev sedan mer eller mindre Amtraks räddning; utan dessa hyfsat moderna vagnar, av vilka en del ännu rullar, hade trol. nästan all persontrafik

varit borta i dag... Jfr Amfleet, AMTRAK, emp. TT's, heritage fleet, Staggers Rail Act och streamliner.

NCNG – Nevada County Narrow Gauge RR, en av de legendariska 3-fotsbanorna från 1870-talets guldrush; i drift t o m 1942; en del materiel överfördes då till Oahu-banan, se d o, på Hawaii för att underlätta krigsinsatserna... Fragment av materielen finns bevarade. Smeknamn "Never Come Never Go"! Se bl a <http://www.ncngrmuseum.org/>

NdeM – (Ferrocarriles) Nacionales de México, mexikanska statsbanorna; tillämpar AAR-standarder och har samtrafik med USA-nätet; nätet i dag på väg att bli helt privatiserat /?/ Tidigare även mycket smalspår, främst 3 fot, med mycket ångdrift långt in på 1960-talet; det mesta numera nedlagt.

NEC – se North-East Corridor.

Nevada-California-Oregon RR – ganska omfattande 3-fotsnät; jfr Slim Princess.

Nevada County Narrow Gauge – se NCNG.

"New Haven" – New York, New Haven & Hartford RR. En av de tidiga storbanorna ut från Stor-New York, eldriftspionjär i intensiv lokaltrafik (ca 1907) m m. Jfr AC/DC, electric traction och GCT. Redan 1954 introducerade New Haven sin smått epokgörande nya logotyp med jättejättestort N staplat ovanpå ett d:o H. Det dröjde dock ett par år innan märkningen hann ut på alla lok och godsvagnar... Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/nh40604.jpg> och <http://www.nonotuck.us/kens/boxcars/N-NO/pages/image022.html> Ung. samtidigt började Canadian National med en liknande typ av logga. Fler foton: <http://www.davesrailpix.com/nh/htm/nh060.htm>

New heritage painting – efter övertagandet av div. andra storbolag började Union Pacific börjat måla om en del diesellok i speciellt komponerade "minnesvarianter" med anknytning till ursprungsbanorna, deras gamla logotyper och vissa karakteristiska detaljer med lokal geografisk anknytning o d (t ex stiliserade bergstoppar på lok med "Denver & Rio Grande-målning"). Loken märks även med "U P" och ett stort nummer. Andra f d bolag som hedras på detta sätt är Chicago & Northwestern, Espee, Katy, MoPac och Western Pacific. – En ny omgång av dessa speciella "color schemes" har åter applicerats på ett antal lok år 2012!

New Jersey Locomotive & Machine Co. – tidig loktillverkare i Paterson, N.J. Jfr Swinburne.

New York Air Brake – variant av Westinghouses system, tillkommen på 1890-talet (?). Genom att ändra blott vissa detaljer i systemen, t ex styrventilen på

vagnen, luftpumpen och/eller förarventilen i lokhytten, kunde Westinghouses svartsjukt bevakade patenträttigheter delvis kringgås... NY-bromsutrustning tillverkades t o m en tid i Ryssland; många av de NY-pumpar som använts i Sverige, (bl a på TGOJ och Roslagsbanan) var byggda i Moskva! NY-pumpen (för ånglok) var i allmänhet utförd som komppoundpump med två kolvpar i varsitt par hopgjutna, parallella cylindrar. En nackdel med ångdrivna pumpar var alltid att dåligt underhållna sådana läckte en hel del ånga runt kolvstängerna; denna ånga sögs lätt in i luftcylindern och ställde till kondensationsproblem, speciellt vintertid. (Dagens spritförgasare och/eller lufttorkare /i kallare länder/ tillkom ganska sent...) – NY-systemet var ganska vanligt även i Sv., t ex på NKIJ, TGOJ och SRJ. Samkörbart med både Knorr's och Westinghouses system **efter viss justering av styrventiler m m.** Jfr bail-off, bleeding valve, Triple valve och Westinghouse.

New York Central RR System – se NYC.

New York & Harlem RR. Öppnad 1832 med hästdrift – räknas bl a som en av världens första hästspårvägar. Nedre delen blev ursprunget till "street railroads", se d o, den övre delen (ovanför 42nd street) sedermera NYC infart till Grand Central Station. Jfr EL och streetcar.

New York Locomotive Works – tillverkade ca 700 lok av olika spårvidder åren 1881-92 i Rome, New York. Verkstaden brann sedan ner och återuppbyggdes aldrig. Kallades även (och kanske oftast) "Rome Locomotive Works". De få faktauppgifterna om denna verksamhet förefaller märkvärdigt svävande och ofta motstridiga... Namnet N.Y.L.W. hade dock tidigare använts även av minst två andra mindre verkstäder på annan plats i New York State. Data?

New York State Railways – se interurban.

New York Subway – se BRT och IRT. Jfr även EL och subway.

NG / NG – vanlig förkortning för narrow gauge.

"Niagara" /Å/ – Specialnamnet på de berömda ALCO-byggda 4-8-4-loken med extrastora tenderar på New York Central System, i full tjänst åren 1945-55. Ett av världens starkaste ånglok med gigantisk eldyta i pannan; skulle enl. specifikationen utveckla minst 6 000 SAE-hkr vid full belastning, dvs ca 80 mph hastighet. **Total eldyta enligt en beräkning = 448 kvm; överhettningssyta 193 kvm.** Sköttes (i början) m h a speciella underhållsrutiner och målet att prestera 6 000 miles tågtnäst per vecka (9 600 km), förmodligen världsrekord för ånglok. Rullager genomgående. Första ex. hade road number 6000; kallades ibl. även "the 6000 class". Tenderarna hade jättestora kolfickor för att loken skulle kunna löpa långa sträckor; vatten togs däremot ofta under gång via water scoops, se d o. Den accelererande dieselfieringen gjorde att dessa lok rätt snart sattes in i

lättare tjänst än den ursprungligen avsedda. 26 maskiner byggda; tyvärr ingen bevarad. Sista maskinen avställd ca 1959 (?) Bild: <http://www.r-fallenflags.org/nyc/nycs6007s.jpg> Jfr Centipede, Empire State Express och Northern.

”Nichols turntable tractor” – motoriseringsenhet som kunde byggas in i ena änden av en större handdriven vändskiva.

Nicholson /Å/ – tillverkare av bl a sifoner (cirkulationstuber) till ånglokspannor. Se siphon.

Nickel Plate Road – New York, Chicago & St. Louis RR; förkortades lustigt nog inte ”NPR” utan ”NKP”, vilket t ex godsvagnarna märktes med (jfr reporting marks). Banan var känd för att köra ”hotshots”, godsexpresståg, med mycket hög medelhastighet redan på ånglokstiden, bl a med de allra sist byggda, då toppmoderna 1940-tals 2-8-4-ångloken, fram till ca 1955. Denna trafikomfattade urspr. främst nyslaktat kött, dygnet runt fr Chicago till N Y! ”Nickel Plate High Speed Service” var ett begrepp under 1940-talet, bl a märktes cabooserna med denna slogan. Obs. att ”Nickel Plate Road” var ett vedertaget kortnamn på bolaget; detta fanns t o m med på aktiebrevet!

Niles & Co. – gammal loktillverkare i Cincinnati, Ohio under 1850-talet. Upphörde med loktillv., dock kvar åtminstone till efter 2. världskr. (i Hamilton, O.) som tillverkare av stora hjulsvarvar och -pressar, ånghammare, traverskranar m m.

Niles Car & Mfg. Co. – tillverkare i Niles, Ohio av spårvagnar men framför allt kraftiga interurbanvagnar åren 1901-17. Ansågs vara en av ”kvalitetsbyggarna” och levererade en mängd vagnar över hela USA, ”the electric Pullmans!” Jfr Pratt & Whitney.

”999” – linjenumret på det 4-4-0-lok som drog Empire State Express (se d o) vid det tillfälle då man uppnådde mycket hög hastighet våren 1893, ofta omskrivet som närmare 120 mph och inofficiellt världsrekord ända till 1938... Uppgiften om den exceptionella hastigheten har dock ifrågasatts i alla tider; bl a finns nu fakta som talar för att tågets hastighet klockades helt felaktigt. Lokets teoretiska maxeffekt var f ö helt otillräcklig för denna bravad. Senare försök att upprepa bravaden (med samma materiel) misslyckades också totalt... Loket finns bevarat i Chicago, dock inte längre med sina ursprungliga, jättelika 2 184 mm drivhjul. Hade naturligtvis water scoop, se d o, på tendern. Jfr HIAWATHA.

”1937 Rule” – se 44-tonner.

”1989 Rule” – året då tvåbemannig av godståg började införas mera allmänt,

dvs föraren har endast en head brakeman/conductor till hjälp. Jfr caboose.

”9000 /Å/ – linjenumret på första exemplaret av Union Pacifics gigantiska 12-kopplade tenderlok med tre cylindrar, ”the 9000 class 4-12-2”, jfr conjugated valve gear. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_up9000.jpg

NKP – se Nickel Plate Road, ovan.

- NMRA – National Model Railroad Association, det amerikanska mj-förbundet; var först (ca 1945?) med en genomarbetad standard för div. mått i skala H0. Har bl a, för länge sedan, tagit fram ett ganska bra enhetskoppel för H0; detta tycks dock inte ha slagit ut det numera förbättrade Kadeekopplet, som fortfarande är vanligast (?) i H0, se Kadee. NMRA-kopplet användes tidigare på en del enklare RTR-tågsätt men är nu i stort sett praktiskt utdött.

”No.” – se number.

Non-revenue cars – tjänstevagnar. Även company service cars (nyare beteckning). Jfr MW eller MofW. MW tycks fortfarande **ofta** användas ~~genomgående~~ i vagnmärkningarna för banavd. materiel. Jfr också reporting marks.

Non-signal territory – se signal t.

Nordberg – amerikansk tillverkare av div. mekanisk utrustning, bl a spårunderhållsmaskiner.

Norfolk Southern – sammanslagningen av Norfolk & Western och Southern Ry., genomförd åren 1982-90. Sedan dess har ytterligare bandelar/bolag införlivats; NS omnämns numera i (nästan) samma andetag som Union Pacific och BNSF, se d o, då storbolagen diskuteras!

Norfolk & Western – ”one of the major coal haulers”; hade över 41 000 egna hopper cars på drygt 2 000 miles linjenät år 1950! Känd som den sista större banan med reguljär, tursatt ångdrift på vissa sträckor (fram till 1960). Jfr Jawn Henry och Roanoke.

”Normally aspirated” – modernt uttryck för (äldre) diesellokmotorer som inte har turboaggregat eller annan form av överladdning.

Norris – välrenommerad loktillverkare i Philadelphia, konkurrent till Baldwin, tillverkade ca 1 000 lok åren 1836-60. Jfr Camden & Amboy, ”**JOHN STEVENS**” och ”One-Armed Billy”. William Norris lär även ha startat lokverkstäder i Europa samt levererat en del lok till bl a Österrike.

”North-East Corridor” – vardagsbenämning på persontågstrafiken längs linjen Boston - New Haven - New York - Philadelphia - Washington DC.

- Northeastern Scale Lumber – gammal tillverkare av fint formade träprofiler för mj-bygge. Detaljerna, bl a lister så små som 1/32”/0,8 mm i fyrkant, görs av ett tätt och fint hårdträ; ett suveränt material att bygga vagnar och hus av. N.-trä fanns en tid till salu även i Sverige; obekant om ngn handlare fortfarande importerar det.

”Northern” /Å/ – vanligaste typnamnet på ånglok med axelanordning 2D2, hjulställning 4-8-4; **första exemplaret levererat till Northern Pacific 1926, jfr nedan!** Många andra lokala namnvarianter har dock funnits av denna, se <http://www.steamlocomotive.com/misc/wheels.html> och http://en.wikipedia.org/wiki/4-8-4#The_Northern_name Jfr även Coast Daylight, Kanawha, Niagara, Timken och Wyoming.

Northern Pacific – En av kontinentbanorna; trol. den enda class 1 RR i USA som dels länge hade ett stort antal gammaldags log cars utan vagnskorgar i ord. linjetrafik (jfr log car), dels höll ett stort antal ålderdomliga ånglok i trafik, båda långt in på 1950-talet; det senare tack vare det billiga kol NP själva producerade, jfr Rosebud coal. Samtidigt var man medvetna om fördelarna med rationellt underhåll och hade ganska mycket sinsemellan utbytbara delar även på äldre lok. /Å/ – Karakteristiskt för många nyare NP-ånglok under 1900-talet var the headlight med tre belysta road number boards, varav en riktad rakt framåt! Bild: <http://www.rr-fallenflags.org/np/np-s1776n.jpg> – *NP-slogan under 1940-50-talet: ”Main Street of the Northwest”*.

North Platte – se Bailey yard.

”North Shore” – vardagsbenämningen på Chicago, North Shore & Milwaukee RR, den sista större interurbanlinjen; i flera avseenden mera en fullvuxen eljärnväg än en i-linje, bl a med sth 90 mph långa sträckor! Jfr Electroliner.

”North Western” – talspråksförkortning av Chicago & Northwestern RR, ”the Overland Route”. Denna slogan dock tidvis använd även av andra bolag; t ex hette ett av expresstågen på Union Pacific länge ”Overland Limited”.

Notch up /Å/ – minska cylinderfyllningen, dvs. föra omkastaren närmare mittläge. Även ”hook up”. Jfr cut-off och ”company notch”

”No Whistling” ordinance – märklig lokal föreskrift, som tillämpades i vissa städer, bl a i Colorado, med innebörd att tågen inte fick ge signal före plankorsningar! Togs bort efter en mångfald olyckor... **Delvis återinförd i en del städer, efter det att alla plankorsningar där nu fått skyddsanordningar.**

N P – se Northern Pacific.

N S – se Norfolk Southern.

Number – betecknas ofta i USA med tecknet #. Annars ofta även förkortat ”no.”

”Number eight”/ no. 8 position/ the eighth position – åttonde (och sista) körläget på vanliga amerikanska diesellokspådrag = ”fullt skafft”!

Number indicator – se train number board/indicator.

Number plate – äldre ånglok hade i allmänhet en n.p. framtill på sotskåpsluckan; bruket började sedan variera då lokens framändar ofta togs upp av div. strålkastare, luftpumpar m m. Jfr Frisco och Pennsy. N.p. var i allmänhet ovanliga på andra typer av amerikanska lok, med undantag för speciella målningar, som ibl. inkluderade loknumret. Ang. lokmärkning, jfr road number och smokebox number.

”Nunn type signal” – se train order s. Namnet trol. inspirerat av vissa nunneordnars stor breda huvudbonader... Bild?

NW – beteckning på några få mindre diesellok från EMD, se d o, med ”Nine hundred h.p. and Welded frames”, byggda åren 1939-47.

NYC – New York Central RR System, ett av de gamla storbolagen; i sin tur en produkt av mängder av sammanslagningar, jfr t ex ”Big Four”, ovan. Talspråksbenämning ibland bara ”Central”. Hade år 1951 drygt 17 000 km linjelängd och spårlängd 39 000 km, 3 500 ånglok, 160 ellok, 800 diesellok, 167 000 godsvagnar och nästan 6 000 personvagnar! Jfr Conrail, Pacemaker, Pennsy och PC. – Beteckningen NYC (liksom PRR) har sedan ett par år kring år 2000 återuppstått i samband med de senaste svallvågorna av bolagsombildningar på östkusten. F d Pennsylvania-vagnar med dels gammal urblekt PRR-märkning, dels färsk NYC-märkning förekommer (och tvärtom); f d Conrail-lok har även fått ny PRR-märkning – förvirringen är nu närmast total... – (Hist.) NYC var, som ett av storbolagen på östkusten, naturligtvis med och pressade gångtider och biljettpriser på den forna jättetraffiken New York–Chicago, se t ex ”Niagara” och TWENTIETH CENTURY LIMITED; jfr BROADWAY LIMITED.

NYNH&HRR – New York, New Haven & Hartford RR. Jfr ”New Haven”.

Nystrom truck – Ingenjören och svenskättlingen Karl Nystrom började sin järnvägskarriär i Kanada, anställdes sedan 1922 på Milwaukee Road och blev slutligen chefskonstruktör för rullande materiel. De för sin tid avancerade 110 mph-lättviktstågen som ingick i ”Hiawatha”-programmen åren 1935-45, var till

stor del N:s verk, framför allt vagnarnas boggier – en tidig konstruktion med både stötdämpare och diverse ljuddämpande gummielement, som skaffade sin upphovsman berömmelse över hela järnvägsvärlden. Se vidare HIAWATHA.

O

Oahu RR – ganska känd 3-fotsbana in till Honolulu på Hawaii, som fick en våldsam trafikökning i samband med att flottans verksamhet på öarna mångdubblades efter japanernas anfall i dec. 1941. Ev. sattes järnvägen under US Navys direkta befäl. Bl a skeppades en hel del rullande materiel över från USA:s fastland, både från de återstående smalspåren i mellersta och södra Kalifornien samt Nevada, och även från Colorado-banorna m fl. Viss materiel är nu återbördad till fastlandet... Jfr USRA och White Pass & Yukon.

● ”027” – se Lionel.

Observation car/coach – urspr. ”ändvagn” med en väl inhägnad öppen plattform där passagerarna fick vistas (ej tillåtet på andra plattformsvagnar); undantagsvis, förr, även helt öppna högsommarvagnar, bild:

<http://www.archives.state.co.us/tour/pcmo12.htm> Oftast dag-sittvagn med mest el. enbart fåtöljer i, jfr parlor car och private car. Vissa club cars/motsv. hade också gavelfönster: ”...These cars have windows in the rear so that they can act as observation cars when cut out on a separate section.” Senare strömlinjeformad, helt slutet d:o med rundad bakände och utsiktsfönster runt om, smeknamn ”boat-tail obs”, ofta även försedd med förhöjd ”vista-dome”; se d o. Även icke ändvagnar med enbart ”vistadome” kallas numera o.c. (eller dome car). Omvänt kallas också sittvagnar med extra stora fönster och/eller delvis glasat, normalhögt tak för observation coach/car = ingen ordning alls längre på benämningarna! ”Superdome” eller ”full dome coach” betecknar dock personvagn med hela taket upphöjt och glasat. För specialvarianter m m, jfr HIAWATHA. Äldre bilder här:

<http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs6.html> Theater observation car är den nya beteckningen på moderna inspektionsvagnar med hela kortänden inglasad!

O D – se I D.

”Office Manual” – ”One of two manuals that together form the AAR Code of Interchange Rules governing the condition and repair of railway (!!) equipment used in interchange service. The Office Manual contains the pricing and billing information used for preparing bills for repair work done on foreign cars.” Jfr AAR och ”Field Manual”.

”Official Guide” – se Poor’s Official Guide.

Official Railway Equipment Register – en summarisk förteckning över rullande materiel på US, Canadian & Mexican RRs, uppdelad på ett antal vagns- o lokkategorier.

- 0 gauge – se Lionel. Jfr scale.

Ohio Falls Car Mfg. Co. – från 1860-talet ganska stor vagnfabrik i Jeffersonville, Indiana, som 1899 slogs ihop med ACF, se d o. Kanske första fabriken som byggde ”standardiserade” gods-, person- och spårvagnar på lager för omedelbar leverans. Nästan 3 000 anställda under glansdagarna på 1890-talet. Tidvis nedlagd och återöppnad. Upphörde 1945.

”Ohio gauge” – gammal benämning på spårvidd 4’10”. Förekom bl a i New Jersey och Ohio. Jfr gauge.

Ohio Injector /Å/ – En av de större injektorleverantörerna under 1900-talet. Jfr injector.

Ohmer fare register – räkneverk monterat uppe under taket på interurban- och cable car-vagnar, förbundet med manöverstänger längs insidan av vagnstaket; konduktören hade ej paginerade biljetter utan drog i ett snöre för varje biljett han sålt. Förutsatte givetvis enhetstaxa! Jfr Johnson fare box.

Oil-burner /Å/ – se Booth och oil-firing.

”Oil-electric” – en del tidiga motorvagnar byggdes försöksvis med förgasarmotorer för tyngre bränslen än bensin (och med stora slagvolym och låga effekter); sedan oftast konverterade till bensin- eller dieselvagnar. Obs. att benämningen o.-e. levde kvar långt in i dieselepoken; många nylevererade dieselvagnar (och ev. även smålok) kallades m a o fortfarande så, ända in på tidiga 1950-talet. Jfr AGEIR, diesel traction, Dilworth och Winton.

”Oil engines” – äldre, obestämd benämning på både dieselmotorer och andra typer, i princip = allt utom bensinmotorer. Jfr ovan och diesel traction, med vidare hänvisn. Jag har stött på uttr. ”oil motor” en gång; troligen avsågs ngn typ av tidig verkvagn/godstågslök utan strömavtagare eller trolley på en interurban line.

Oiler & packer – se Car o. & p.

Oil-firing /Å/ – började införas på försök på 1880-talet; infört i stor skala på Espee, se d o, 1895-1902, och i viss utsträckning, fr o m ca 1900, även på Santa

Fe. Jfr Booth. Möjliggjorde även den speciella Cab-forwardkonstruktionen på stora Espee-lok, se Cab-forward engine. – Oljeeldning av alla lok påbjöds i kalifornisk delstatslag ca 1920 (främst för att minska antalet gräsbränder under torra höstar). – Slang: ”Dust her out”! sade föraren och öppnade regulatören helt då han ville att eldaren skulle hälla in en hink sand i fyren för att få bort fett sot ur tuberna; detta praktiserades ofta, dock inte inom tätbebyggda områden...! Lok i linjetjänst hade för detta ändamål en sandlåda monterad på tenderens framgavel; vanligt även i andra länder!

Oil tender – användes på en del av Union Pacifics gasturbinlok (många f d ånglokstendrar); se gas-turbine.

Okadee centrifugal blowoff separator /Å/ – patenterad pannvattenreningsanläggning; vattnet leddes från bottenkranen upp till en avskiljare med cyklonanordning ovanpå pannan där mesta ångan släpptes ut och vatten + slam åter skickades ner till en ”muffler” strax över spåret; bottenventilen ibl. till och med tryckluftmanövrerad för öppning under gång. Införd på sena 1930-talet? En variant med rälsspolning fanns också (för att spola bort loksand efter igångsättning etc.) Jfr muffler. Ett annat system benämndes ”Wilson...” någonting...; data? Jfr muffler och Nalco. Okadee var en av de större leverantörerna av lokarmatur.

”Old Colony” – tidig, nu f d järnväg, **som länge ingick i New Havens linjenät.**

Old iron freight truck – se diamond truck.

”OLD IRONSIDES” – Matthias Baldwins första lok från 1832.

”Old Maud” – smeknamn på B&O lok 2400, typ 0-6-6-0, byggt av ALCO 1904; USAs första Malletlok. Jfr Mallet, ovan.

”Old Rivets” – (nyare) smeknamn på första exemplaret av det klassiska elloket class GG1 nr 4800 på PRR år 1935; enda exemplaret med nitad korg, övriga var svetsade. Formgivet och dekorerat av designern Raymond Loewy; grunddesignen dock hämtad från ett något tidigare PRR-ellok. Lok 4800 finns bevarat på museet i Strasburg, Pa. Jfr ”GG1”.

Bild: <http://www.spikesys.com/GG1/>

Omnibus line – de första hästomnibussarna. Först av alla: “Abraham Brower begins operating a regular horse-drawn omnibus service up and down Broadway in New York City in 1827.” Jfr street railroad.

”1111” – se ”Four Aces”.

”One-Armed Billy” /Å/ – smeknamn på gamla okopplade 1840-talslok byggda av William Norris, se d o, i Philadelphia; one-armed syftar givetvis på den ensamma vevstaken på vardera drivhjulet. Ett bevarat sådant lok är t ex ”Yonah”, se Great Locomotive Chase.

”On the fly” – i farten. T ex om avkoppling av pålok. Jfr helper link.

On3 / On30 – smalspårvidder i skala 1:48 – 3 fot respektive 30 tum/2½ fot.

Open top car – facktermen för ”öppen godsvagn” (enl. CBC 40; anv. dock ganska flitigt fortfarande). Jfr house car.

Operator – se agent.

OP-type – se FM.

Order hoop – hållare för tågorder, ”flimsies”, som sträcktes upp av the station agent till föraren/eldaren i farten. Även fasta anordningar fanns, liksom i andra länder. – ”Staff hoops/token hoops” förekom på vissa speciella ställen med enkelspår och stavsystem, bl a ganska sent på Northern Pacifics bibanor. (Staff system i GB ibl. även = ”tablet system”; detta ord såvitt känt aldrig använt i USA.)

Ore cars – urspr. mycket korta malmvagnar p g a lastens densitet, med eller utan botten tömning. Numera något längre – jfr 40-footers.

Orenstein & Koppel – även i USA hade den kända tyska firman representanter en bit in på 1900-talet; begreppet ”portable railroad” var dock inte okänt tidigare; bl a W C Allison i Philadelphia annonserade ut materiel för portable RRs redan under 1870-talet! Jfr Allison och Lakewood.

ORER – se Official Railway Equipment Register.

Oscillating rear lights – några moderna observation cars och private cars var/är?/ utrustade med lokstrålkastare som automatiskt visade rörligt 8-formigt pendlande rött ljus bakåt, så fort tågets hastighet underskred ett visst värde! Jfr headlight och Mars light.

Osgood – tidig tillverkare i Marion, Ohio, av grävmaskiner, ditchers och kranar. Jfr Marion.

Osgood Bradley – se Bradley Car Co.

OTC - Norfolk Southern har år 2005 börjat införa ett nytt system, Optimized Train Control, för att förbättra säkerhet och tågföring. I en första etapp håller

systemet nu på att införas på linjen Charleston – Columbia i South Carolina. Systemet bygger på datakommunikation med datorer på tåget, GPS och kontroll av tågets hastighet i förhållande till tillåten hastighet (inkl. tillfälliga nedsättningar). Vid överskridande av tillåten hastighet tillsätts bromsarna automatiskt. Systemet inkluderar också Positive Train Control (PTC). Detta anses vara ett av de mest önskvärda systemen för att höja säkerheten, enligt National Transportation Safety Board. Systemet är mycket avancerat och består av ett nätverk med digitala länkar som kommunicerar med datorer på loken, samt ett kontinuerligt och exakt positionssystem (NDGPS). Systemet kan bl a användas för ordergivning. Tågen kan t o m bromsas till stopp från en kontrollcentral om omständigheterna skulle kräva det.

Otto Perry – se Perry, Otto.

Overfire jets /Å/ – extra luftintag på sidan av fyrboxen, för att uppnå bättre förbränning o minskad rökutveckling; idén hämtades från stationära kraftstationer men hann bara provas på ett fåtal lok innan diesel-eran bröt in med full kraft... Jfr ACE.

Overhaul – jfr running repairs.

Overhead – se catenary.

”Overhead cable railroad” – (hist.) gammalt uttryck (kanske ej fackmässigt?) för spårbana med kontaktledning. Jfr aerial railway, cable car line, electric railway, third rail och traction.

OVERLAND (LIMITED) – berömt expresståg på Union Pacific RR. ”Overland” var även benämningen på UP-ånglok med hjulställning 4-10-2. ”Overland Route” – slogan som använts av flera bolag, bl a UP och C&NW. Jfr North Western.

O. Winston Link – känd järnvägsfotograf, berömd för sina många nattbilder från Norfolk & Westerns sista år med ångdrift. Originalkopior av dessa betingar i dag astronomiska priser – det är dock en smaksak om bilderna ska värdesättas så högt; många anser (liksom jag) att bilderna är alltför artificiella och arrangerade.

Oxide – en av många rödbrunaktiga (äldre) godsvagnsfärger. Skillnaderna mellan de olika nyanserna tycks ofta ha varit rätt små, i USA likaväl som i övriga världen. Jfr box car red, freight car color, mineral brown och tuscan red.

P

”PA” – Alcos klassiska, rundnosade ändhytts/enkelhytts persontågslök med ganska lång ”näsa”, levererade fr o m 1946 och till sena 50-talet. Ca 2 000 hkr effekt, olika utväxlingar fanns för sth upp till 117 mph. Ca 300 ex. byggda, därav en del B-units. FA-serien, för godståg, med samma utseende men med kortare ”näsa” och lägre effekt, kom samma år och byggdes i ca 1 300 ex. totalt. Jfr Alco, ”bell-in-nose” och EMD. Bild:

<http://abpr.railfan.net/abprphoto.cgi?august99/08-15-99/erie862athobokennjfeb64.jpg>

”Pacemaker” – urspr. namnet på ett speciellt snälltåg på New York Central RR mellan NY och Chicago, invigt 1939, därefter en slogan använd åren 1946-55 om nya snabba nattgående (stycke)godsexpresståg, från början NY–Buffalo ToR men senare över hela NYCs östra linjenät; kördes (urspr. med ånglok) med upp till 65 mph linjehastighet, vilket var mycket för ett godståg på den tiden. Delvis speciella boxcars användes, med ”high speed trucks”, se d o, och speciella draginrättningar, målade i grått och rött och med PACEMAKER i stora bokstäver på sidorna. Som mest var 1 000 boxcars avdelade för denna trafik. I ”P. Service” ingick gratis hämtning och leverans med NYCs egna lastbilar. Ersattes på 1950-talet av ett liknande NYC-koncept under namnet ”Early Bird”, som dock gällde vagnslastgods; järnvägarnas intresse för styckegodset minskade snabbt; jfr Merchandise... (Namnet Pacemaker användes dock ytterligare en tid på NYC om vissa snälltåg(sdelar)). Jfr REA och way car och även Trail Blazer.

- De första gråröda modellvagnarna i skala 0 och H0 med NYC Pacemaker-dekor kom redan 1946!

Pacific Car & Foundry – vagn tillverkare i Renton, Wash.

Pacific Electric – se PE nedan.

Pacific Fruit Express – urspr. dotterbolag till Espee och UP; kylvagnstrafik, startat 1906. Det största kylvagnsbolaget, med som mest drygt 40 000 vagnar ca 1952 och flera egna underhållsverkstäder, bl a i Chicago och Jacksonville, Fla. Flertalet vagnar målade i orange, även andra målningar för specialtrafik förekom dock. Se vidare reefer och ”X”. Jfr Armour.

Pacific type locomotive /Å/ – En av de vanligaste typerna av persontågslök, hjulställning 4-6-2 (jfr Whyte). Fanns i alla varianter och storlekar (utomlands t o m på spårvidd 600 mm!); många äldre Pacifics i USA fick mer eller mindre skräckinjagande streamline-inklädning åren 1938-48, se d o. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_bo5301.jpg Se vidare t ex ”K4s”. – Enligt en uppskattning byggdes nästan 7 000 Pacificlok för USAs järnvägar, därav drygt 1 000 st enbart för de två stora persontrafikbanorna Pennsylvania och New York Central i öster. Jfr power reverse och Strong locomotive.

”Palace cars” – se Pullman Co.

Palmer reefer – se mechanical reefers.

”P&W gages” – se Pratt & Whitney.

”Pan, pole or shoe” – syftar på alla former av eldrift; jfr nedan. ”Pan” eller ”panto”= slang för pantograph.

”Pantasote” – tidigt, galonliknande syntetmaterial för sätesklädslar i personvagnar. Använt ca åren 1910-40.

”Panto” – se nedan.

Pantograph – strömvtagare av saxbygel-typ (kan ev. syfta även på tidiga släpbyglar, men dessa har varit mckt ovanliga i USA). Kortformen ”panto” är vanlig; jfr pan, ovan. Tidiga beskrivningar kallade ibl. p. för ”pantograph trolley”! Jfr high-voltage connector och trolley. Ofta stora och klumpiga; kontaktledningen satt högre än i Europa. ”Side p.” betecknar de speciella strömv. som ofta användes i gruvor med dagbrott och eldrift; kontaktledn. behövde där sitta bredvid spåret. – Kuriosum: De egendomliga, pyttesmå strömvtagarna ovanpå gamla NYC-ellok för tunneldriften omkring Manhattan Island var till för att upprätthålla elkontakt även i serier av korsningsväxlar o d, där strömskenan inte räckte till som ledare. På sådana ställen fanns m a o ett kort arrangemang även av luftledning! Bild: <http://www.rr-fallenflags.org/nyc/nyc338s.jpg> Jfr bipolar loco.

Paper Car Wheel – se Allen p.c.w.

Parlor car – i princip = salongsvagn/sittvagn med enbart fåtöljer; extra avgift togs ut för denna. Olika kombinationer förekom ofta: “...parlor-buffet, parlor-café and parlor-lounge-obs types were fairly common, and the attending Porter would bring a drink to your seat...” En känd p.c.-variant var Pullmans ganska luxuösa, rymliga, sexaxliga typ ”26-1” med 26 fåtöljer och dessutom en kupé, byggd i 200 ex. omkring 1. världskr. Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs3.html> **Observera att informationen i just denna länk återspeglar förhållandena cirka 1950!!** – Prisnivåerna på olika komfortklasser på de återstående USA-persontågen varierar numera ännu mer än tidigare... Jfr Betterment, coach, club car, first class, observation car, Pullman och standard passenger cars.

Passenger cars – se coach, Commonwealth, control-cab car, dome car, EMPIRE STATE EXPRESS, HIAWATHA, lightweight coaches, observation car, parlor car, ”plush haul”, private car, Pullman, standard passenger cars, troop sleeper och ”varnish”. Jfr head-end cars. Data om tidiga psv här: <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs22.html> Ett stort antal

principskisser med utförliga data över flertalet vagnstyper som funnits i USA **efter ca 1900** finns här: <http://www.northeast.railfan.net/classic/> Lägga därefter till: CARdwgs00.html och ersätt siffrorna 00 med 1, 2 osv t o m 12, samt 18 t o m 23; vissa luckor i serien förekommer. Mcket intressant! *Obs att benämningen "postwar period" i dessa uppsatser huvudsakligen syftar på 1920-och 30-talet.*

Passenger motor – se interurban lines.

"Patented..." – obs. att i USA nästan alla konstruktörer alltid försökt ta ut patent på sina egna nya varianter av allting – så även på järnvägsområdet! Ett speciellt utförande av boxcar-tak hette t ex "Hutchins Dry Lading roof". Detta var även högst påtagligt i fråga om div. alldagliga smådetaljer i personvagns- och sovvagnsinredningar, olika skjutdörrar, godsvagnsbeslag etc.; något som europeiska patentmyndigheter troligen bara hade skrattat högt åt. Pullman-koncernen löste i princip alla sådana problem på ett enda sätt: genom snabbast möjliga uppköp av alla konkurrenter som eventuellt kommit på ngt bättre lösningar än deras egna. Som exempel här en vanlig bromsutrustning: <http://www.steamfreightcars.com/prototype/glossary/ajaxmain.html> Jfr Pullman. /Å/ – Likaså formligen överflödar LC 27 av "patented"-varianter av rätt ordinära ångloksarmaturer och andra tillbehör; någon motsvarande "uppköpare" på loksidan dök dock aldrig upp, även om ett fåtal stora armaturfabriker var ganska dominerande, jfr Nathan, Sellers och Worthington. Jfr även Altoona och PRRs standardiseringsiver!

"Paterson-built" – hemstad för ett antal olika ångloksfabriker under årens lopp var Paterson, New Jersey, bland dem Danforth-Cooke, Grant, New Jersey Locomotive Works, Rogers och Smith & Jackson; se dessa. "Paterson-built" syftar dock oftast på lok från pionjären Rogers; många författare vet tydligen inte att det fanns en hel hop olika verkstäder i P.! Jfr ALCO, Rogers, Swinburne och Vauclain. – Allra första loket i P. byggdes dock av Paul & Beggs våren 1835; tyvärr förstört vid en brand i verkstaden strax innan loket skulle provköras. Thomas Rogers första lok byggdes i själva verket i samma återuppförda verkstad två år senare. Jfr Rogers. Se även Scheffler. ● Hugh Beggs son Eugene blev i stället pionjär i fråga om modellloktillverkning på 1870-talet! Se Beggs.

PATH – Port Authority Trans Hudson, tunnelbanan från New Jersey in till Manhattan Island, N Y.

"Patrol train" – lokal benämning på Milwaukee Road på vissa lokalgodståg som endast körde delsträckor.

Pay car – se private car.

PAYE – "pay as you enter"; samlingsnamn för olika, nya avgiftssystem på USAs

spårvägar strax efter förra sekelskiftet; se t ex Peter Witt car, nedan. – J G Brill (se d o) fick t ex en jätteorder på 400 sådana vagnar till Chicago år 1906; 50 av dessa skickades dock i stället till San Francisco som ersättning för alla förstörda vagnar efter jordbävningen...

PC – Penn Central RR. Se NYC och, framför allt, Pennsy! Jfr även ”Bankruptcy black”.

P/C – ”pre-cooled (a car that is cooled by a stationary cooling unit before departure, but does not have A/C).”

PCC – ”Presidents’ Conference Committee”, den arbetsgrupp inom Amerikanska Lokaltrafikföreningen som på 1930-talet konstruerade ”PCC-vagnen”, den lyckade spårvagnstyp, ”världen bästa spårvagn”, som sedan byggdes i tusentals exemplar, även till Kanada, åren 1936-52 och fortfarande används på flera håll, t ex i San Francisco, där man köpte in flera begagnade sådana senast 2003! (En hel del licensbyggen gjordes även i ett antal europeiska länder.) Gamla men moderniserade PCC-vagnar går i dag bl a på nybyggda Light Rail-banor. Släktskapet med PCC-vagnen kan fortfarande spåras i diverse nyare vagnkonstruktioner världen runt! Tillverkades i USA av många verkstäder, bl a Pullman-Standard och St. Louis Car Co.; första seriebyggda vagnen lev. från SLCC till Brooklyn-Queens Transit 1936. Ett flertal olika fönsterarrangemang förekom. Vagnar av något avvikande utseenden från ”normalmodell” förekom bl a i New York. De sista exemplaren byggdes 1952 av SLCC till San Francisco. Både en- och tvåriktningsvagnar förekom. De första med multipeldrift kom 1940 (till PE i Los Angeles, nedan). Bildexempel:

<http://www.baltimoremd.com/streetcar/baltpcc.html> Bildserien visar bl a utförandet under 2. världskrigets besparings-drive samt den elektriska myntmottagningsautomat, fare box, se vidare d o, som var vanlig på alla amerikanska enmansvagnar, m fl detaljer. Ganska många PCC-vagnar gick även i interurban-trafik, jfr nedan. – Närmare 5 000 vagnar byggdes under årens lopp enbart i Nordamerika! Den starkt lutande vindrutan (olika varianter fanns) kom sig av att man ville förbättra förarens siktförhållanden; anordningen förhindrade reflexer i rutan inifrån vagnen! En mängd fakta här: <http://world.nycsubway.org/us/pcc/> Jfr även Brilliner!!

PE – Pacific Electric Co., världens största sammanhängande normalspåriga elektriska spårvägs- och förortsbanenät i Stor-Los Angeles med omgivningar; var som störst omkr. 1945 och omfattade då ca 1 500 bankm. Totallängden av P E-nätet var tidigare faktiskt ännu större, som mest drygt 1 900 km, men allt var då inte elektrifierat; en del även ”freight only”. P E var resultatet av stora sammanslagningar av div. små privatbolag omkr. 1911, ganska många urspr. med spv. 3’6”. (jfr även cable car lines). Bolaget ansågs allmänt progressivt och började t ex tidigt med stålvagnar, enbemannade ”safety cars”, se d o, fyrspårsdrift på hårt trafikerade sträckor och snabbtåg med reducerat antal

uppehåll. I öst-västlig riktning sträckte sig P E-nätet från väster om Santa Monica och San Fernando Valley bort till San Bernardino i öster och ner till San Pedro i söder, vidare ända ner till Long Beach. Los Angeles-borna talade om "the big red cars". Tidigare även stor gods- och posttrafik; en mängd "box motors" och "RPO's" fanns. Vagnparken var som mest uppe i **nära 4 000 fordon**; jfr nedan...**At one time the system involved 1,850 total miles of main line (much double-tracked), sidings, spurs and several large freight and passenger yards. The company owned 800 passenger cars of various types, 3,000 freight cars, 35 mail and express cars, and 64 locomotives (steam, gasoline, gas-electric and electric).** – Hög interurbanstandard på stora delar av nätet. P E hade även delar av godsvagnsparken anpassad för några av linjerna med "spårvägskurvradi", som vanliga godsvagnar av AAR-standard inte klarade, bl a egna tankvagnar för eldningsolja till växthus!! Under rekordtrafiken 1942-45 hyrdes också ett antal ånglok in från Espee och kördes ofta i godstågen, i koppling med elloken längs de större genomgående linjerna. "Tågsätt med minst en uppfälld trolley pole" krävdes i regel för signalsystemens skull. Även några nyledlagda bandelar öppnades åter tillfälligt. Högsta antalet passagerare, 109 miljoner, uppnåddes 1944. – Tidigt uppköpt av Espee (Southern Pacific Co; jfr "Big Four"); P E blev dock formellt dotterbolag först 1961 och hyrde dieselmateriel m m, delvis med egen märkning, av moderbolaget. Nätet decimerades på allvar efter 2. världskriget, speciellt då motorvägsbyggena kring L A kom i gång på 1950-talet. De sista linjerna av interurban-karaktär lades ner omkr. 1961. Diesellok med trolleystänger förekom de sista åren, jfr ovan! Jfr också Johnson fare box.. – "Pacific Electric Building", med den urspr. gamla centralstationen i källarplanet, finns fortfarande kvar i centrala L A vid "6th and Main street". Spår av PE:s forna banvallar, skärningar m m finns kvar på många håll i L A, bl a längs boulevarderna, och några små fragment av f d P E-nätet trafikeras fortfarande som (delar av) nu oelektrifierade godsbanor. Mera data här: <http://www.erha.org/index.html> – Ett par bandelar har nu faktiskt åter öppnats för persontrafik (av nya kommunala bolag), bl a linjen från Downtown LA till Long Beach. Ett par av de nyöppnade rapid transit-banorna följer även nu i stort sett gamla PE-sträckningar... Jfr "Dragon", Interurban och traction. Se även http://en.wikipedia.org/wiki/Pacific_Electric_Railway – Kuriosa: Vägskyddsanordningen "wigwag", se d o, uppfanns enl. en källa tidigt av just P E.

"Peanut whistle" /Å/ – vanligt vardagsnamn på entonig ångvissla av europeisk typ. Jfr chime wh.

Pechot engine /Å/ – fransk specialvariant av Fairlie-ånglok för fältbanor spv. 600 mm; **konstruerade av bl a artilleristen Pechôt**. Ett antal byggdes även av Baldwin för insats på västfronten ca 1917. Ett par finns bevarade.

Peckham – "P. Motor Truck & Wheel Co." i Kingston, N Y, tillverkade bl a

spårvagnstruckar.

”Peddler freight” – local freight/way freight, lokalgodståg. På en mycket växling och industrispår var lgt i USA förr om möjligt ännu långsammare än de europeiska; alltför låga per diem- och demurrage-avgifter (se d o) bidrog också till ett uselt godsvagnsutnyttjande; ”freight car performance was dismally low”... I mitten av 1950-talet visade en undersökning att AAR-medlemmarnas godsvagnar lastades i medeltal bara 8-9 gånger per år, trots ganska högutnyttjade kyl- och andra specialvagnar, nya piggyback-vagnar och automobile cars osv! Detta bidrog naturligtvis starkt till USA-järnvägarnas akuta kris på 1960-70-talet, då framför allt östkustbanornas. Jfr Pennsy, reporting marks, running repairs och way car.

Pedestal – bl a lokterm = de lodräta delar av en gjuten lokram där hornblocken var fästade. Pedestal braces = ”bindjärn” under lagerboxarna, som alltså stagade hela ramverket och hindrade hjulsatsen från att lossna om loket spårade ur...

Penn Central – jfr NYC, PC och Pennsy.

- Penn Line – tidig tillverkare av H0-byggsatser till ånglok, huvudsakligen med förebilder från Pennsylvania RR. Produktionen övertagen av Bowser, se d o.

”Penn Station” – allmänt namn på stationer som byggts och drivits av Pennsylvania RR (på orter med fler än en station). Mest känd är den ursprungliga, gigantiska P.S. i New York City, öppnad i sept. 1910, som fortfarande är i bruk; all Amtraks nuvarande trafik ToR N Y går hit. Den imponerande stationsbyggnaden revs dock ca 1966 för att ge plats för Madison Square Garden m m. Bangården anlagd under jord för enbart eltåg, urspr. med strömskenedrift, sedan **även** med kontaktledn.drift. Jfr Grand Central Terminal. – ”30th Street Station” i Philadelphia är kanske enda namn-undantaget; stor PRR-station invigd 1934 och fortfarande i bruk för Amtrak! Jfr Amtrak och Pennsy.

Pennsy – talspråksförkortning för f d Pennsylvania RR, ett av storbolagen, med sitt ursprung ända från 1847. År 1951 linjenät 17 000 km, spårlängd 42 000 km (inkl. bl a dotterbolaget Long Island RR), 4 500 ånglok, 600 diesellok, 300 ellok, 240 000 godsvagnar, 7 000 personvagnar (jfr dock nedan)! PRR införde redan på 1870-talet både automatkoppel och tryckluftbroms; först i USA; jfr Janney, MCB och Westinghouse. Bolaget var järnvägstekniskt oftast framstående och införde tidigt t ex hyttssignaler. ”Trainphone” var på 1950-60-talet PRRs eget internkommunikationssystem, se d o. /Å/ – Man hade en oerhörd trafik på några av linjerna i hemstaten; lokparken år 1920 omfattade 8 000 maskiner (jfr även engine classifications!) och man skröt en tid (ca 1910-50) med att kalla sig ”the Standard Railroad of the World”. Jfr Altoona, Brunswick

green och duplex locomotives, vidare Mars light, position-light signals, Vogt och trainphone. – Efter nedgången på 1960-talet slogs PRR ihop med New York Central RR år 1968; rationaliseringssträvandena missköttes dock och det nya storbolaget Penn Central RR gjorde konkurs efter bara tre år. Orsaken sägs ha varit att bolagen **hade helt separata databehandlingsrutiner, som inte var samkörbara, och att många högre tjänstemän hos NYC ogillade sammanslagningen och snabbt sade upp sig. En massa ineffektiv växling kan (enligt vissa historiker) ha bidragit** och en ytterst heterogen, delvis ålderstigen lok- och vagnpark gjorde inte saken bättre. Även tillsynsmyndigheten ICC, se d o, förvärrade det ansträngda läget genom att vägra godkänna nedläggningar av parallella bandelar och andra rationaliseringar. NYCs andel av linjenätet var cirka 14 000 km – vid konkursen hade PC fortfarande drygt 30 000 km linjenät totalt. – Se vidare Altoona, Amtrak, brotherhoods, ”E6s”, ”GG1”, keystone, ”K4s”, NYC, PC, Pennsy freight cars och **Trail-Blazer**. – ”PC-katastrofen” kan sägas ha inlett storstädningen på 1970-80-talet bland de alltför många banorna och bolagen på USA:s östkust. Jfr **t ex Baltimore & Ohio, ”Chessie”, Conrail, Erie och Staggers Rail Act, ovan.**

”Pennsy freight car red” – se nedan.

Pennsy freight cars – ”Freight cars on the Pennsylvania RR were painted *‘freight car color’*, a shade offered by some US paint manufacturers, which when new was a red-orange, probably a variant of red lead.” F.c.c. på PRR var alltså i princip = halvvarmt, ljus brandkårsrött med en svag dragning åt orange. Använd ca 1920-60 på PRR. Rätt många andra banor målade också mängder av gv i samma nyans. Besvärligt, detta; jfr caboose red och Tuscan red!! – PRR gv-park omfattade 1954 ca 183 000 trafikvagnar. Något om de många Keystone-logotyperna som målades på gv.: ”Circle Keystones” införda ca 1930, ”Shadow K.” ca 1954, ”plain K.” ca 1961. ”Merchandise Service” = märkning på ett antal boxcars för enbart styckegods/ilgods åren 1947-57 med breda ljusa band (i silver?) längs sidorna. Jfr Keystone. – ”Cushioned Car” användes på PRR t o m som slogan åren 1963-68; jfr Cushion och DF. Piggyback-servicen växte starkt under 1950-talet och kallades fr o m 1955 ”TrucTrain” på PRR; ett av USAs första rena ”unit trains” av piggybacktyp.

Pennsylvania RR – se ovan!

”Pennsylvania trolley gauge” – spårvidd 5 fot 2 ½ tum / 1587 mm; använd av spårvägarna i bl a Philadelphia, Pittsburgh och New Orleans. Är delvis kvar fortfarande.

”The Peoria Gateway” – slogan använd av Minneapolis & St. Louis RR.

Per diem – vagnshyra för användning av annan banas godsvagn. Ska motivera till effektivare användning av vagnar. När en främmande vagn är lossad är den

enbart en kostnad, varför det gäller att snarast få den rullande i riktning hemåt igen, helst då lastad. Jfr demurrage.

”Pere Marquette” – Officiellt bolagsnamn på en sammanslagning av diverse banor i Michigan, Indiana och Ohio. Upphörde 1947 då P M gick upp i C&O, se ”Chessie”.

”Perforated firebox engines” /Å/ – smeknamn, bl a på Chicago & Northwestern, på ånglok med skvallerhål för stagbultarna i pannklädseln runt eldstaden!

Perkins – okänd ånglokstillverkare långt tillbaka; ngn som vet ngt? Har tillverkat några lok åt bl a B & O. Ett finns t o m bevarat på museet i Baltimore. En Thatcher P. var maskinchef på B & O under 1860-talet; oklart om denne tidigare, dessutom, hade egen verkstad... /??/ Jfr Baltimore & Ohio.

Perley Thomas Car Co. – spårvagnstillverkare. Perley A. Thomas arbetade som konstruktör vid Southern Car Works i High Point, North Carolina och ritade på 1910-talet en ny spårvagnstyp utan lanternin, bl a till New Orleans, där några av dessa vagnar ännu är i reguljär trafik /??/. Mellan 1915 och 1920 blev T. ägare av bolaget och bytte firmanamnet till Perley Thomas Car Co. De allra första vagnarna till New Orleans levererades 1915 och utrangerades 1948. Southern Car/Perley Th. var i verksamhet 1904-64.

Perry, Otto – världsberömd, tidig USA-tåg fotograf; fotograferade alla typer av tåg och spårvagnar över hela USA ca åren 1913-70; kanske mest känd för sina många bilder från Rocky Mountains och smalspåren i Colorado. Över 15 000 av hans bilder ingår i Denver Public Library´s kolossala samlingar (allt trol. ännu inte katalogiserat). Se: <http://photoswest.org/presearch.html> **Obs. dock att många av DPL:s fina gamla foton tyvärr är helt feldaterade!**

”Pershing engines” /Å/ – krigslok av enkel 2-8-0-typ tillverkade för Europa i slutet av 1. världskriget; nästan samma loktyp byggdes även under/efter andra kriget, jfr USATC. John Pershing var överbefälhavare för USA-trupperna i Europa 1918. Flertalet (av totalt drygt 2 000 maskiner) byggdes av Baldwin för insats i Frankrike och ett antal överlevde t o m också 2. vkr., varefter de ersattes av de där då nylevererade typ ”141R”, även de USA-byggda; se Lima!

”Peter Witt car” – benämning på vanlig, tidig boggisparvagnstyp i USA. ”The type is named after a chief official of the Cleveland Railways Company who patented the fare-collection system associated with the center door.” Introducerade 1914; flera varianter fanns; ganska många vagnar av typen ännu i trafik i Italien; en del av dessa säljs nu till USA! Jfr Edwards och fare collector.

PFEX – se Pacific Fruit Express.

- PFM – Pacific Fast Mail, den smått legendariska firma som började importera ”mässingslok” i H0 från Japan till USA omkr. 1955. Kvalitén ansågs då vara mckt hög, **låt vara varierande**; priserna låg på drygt det dubbla jämfört med motsvarande, då oftast rätt enkla, USA-tillverkade byggsatser. Jämförda med dagens modeller var de dock ganska enkelt detaljerade och med föga imponerande köregenskaper.

Phase breaks – skyddssektioner (i kontaktledn.). På linjer i dag trafikerade av Amtrak är de märkta med skyltar med bokstäverna "PB" och speciella varningssignaler. P.b. betecknar skyddssektioner mellan ej samfasade matningar, ”dead section” däremot skyddssektion mitt i samfasad matning!

”Philadelphia Exposition” – se Centennial Exhibition.

Pickle car – ett antal varianter av ”tankvagnar” för saltgurkor fanns ca 1900-1930, oftast typ påbyggd flat car, både med stora runda kar och med täckta avlånga lådor, även kallade coffin tank cars. Användes bl a av Heinz; här ett par olika: <https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/index.php?cPath=21>

Piggybacking – En av föregångarna var Pacific Motor Trucking Co., dotterbolag till Espee, som redan 1953 började köra trailer-tåg i ganska stor skala med specialanpassade semitrailers ovanpå vanliga flat cars (**på Espee kallade ”pig trailers”**, se

http://www.railgoat.railfan.net/pmt/pmt_number/splz/splz250000-250299.htm). Ett antal specialnamn har också hunnit användas under årens lopp, t ex TrailVan. Jfr Pennsy freight cars. P-trafiken ökade oerhört starkt under 1950-talet. – Historiskt: En smula planmässig trafik med (lastade) landsvägsfordon uppkörda på flat cars tycks ha förekommit redan fr o m 1936 på ett par öst-banor, bl a New Haven. Hur upplastning/avlastning då skedde är obekant; ev. kan ju mindre fordon ha rullats över snett i sidled från en vanlig lastkaj. Ordentliga ramper o d började dock anläggas i stort antal under 1950-talet på östkustens banor; se ovan. Jfr RoadRailer.

Pike´s Peak – ”The Manitou & Pike´s Peak Cog Railway” i Colorado, världens högst belägna kuggstångsbana; normalspårig; ligger nära Colorado Springs; går upp till toppen av Pike´s Peak, 4301 m ö h. Invigd 1889, längd 14,3 km, blandad ång- och dieseldrift.

Pile driver – observera att många järnvägar hade egna spårgående palkranar; dessa användes flitigt för att förstärka bankar, broar m m.

Pilliod Co. /Å/ – tillverkare i Swanton, Ohio, av slidstyrningar patent Baker, Young och Southern; namnet anges ibl. felaktigt om själva slidstyrningarna,

dock hade bolaget/konstruktören Pilliod (?) sitt namn med i första patentet på Bakers slidstyrning... Jfr Baker.

Pilot – 1) boskapsplog på lok. P. förekom även på interurban cars och andra motorvagnar – från lätta, uppfällbara rörkonstruktioner avsedda att puffa undan fotgängare och till kraftiga anordningar som höll för det mesta... Nyare konstruktioner bestod ibl. av välvda plåtar, ganska ofta i kombination m. ”drop coupler”, jfr d o, bl a på Pennsylvania RR. Pilot plow = större snöplog som når upp över the pilot. Jfr bell ringer. – (Hist.) LC 27: ”Formerly called cow catcher!” Gamla tiders spetsiga p. hade ofta kvar sina långa stångkoppel, bar couplers, en tid efter det att MCB-koppel införts; de förra kunde då kopplas med de senare tack vare dessas ”slotted knuckle”; jfr MCB coupler. Stave pilot = det gamla specialordet för en pilot gjord helt av trä. Forneylok m fl avsedda för mestadels backgång (på storstädernas högbanor m m) hade ofta pilots enbart i bakänden. Switching pilot = frambalk med enbart stora fotsteg i stället för plog.
– 2) P. även = loklots, då tågets förare ej har linjekännedom.

Pin – ofta = slät bult.

Pintsch – vanligt oljegasbelysningssystem i amerikanska personvagnar, introducerat på 1880-talet. Har även förekommit i Sverige och övriga Europa.

PIONEER – 1) namnet på George Pullmans första riktiga kombinerade sitt- och sovvagn från 1863; se vidare Pullman Co. 2) Första loket på Chicago & Northwestern; drog första tåget från Chicago 1848. 3) ”Pioneer Zephyr”, se Burlington Zephyr.

”Piped switch” – vardagsbenämning för växel med pneumatiskt driv. Jfr nedan – kanske oklart. /??/

”Pipeline” – den amerikanska motsvarigheten till ”rodding” i GB, dvs de horisontella, ofta ej övertäckta manöverstängerna mellan ställverk och växlar/signaler i en gammaldags helt mekanisk signalsäkerhetsanläggning (motsvaras i Sv. ungefär av linställverken). Jfr dock ”piped switch”, ovan; detta verkar ngt oklart... ”Piped signal” dyker dock upp i berättelser om mek. ställverk, författade av f d tower operators... **”P.s.” betecknade då en semafor omställbar från the tower. Svaret på frågan är kanske att man i USA använde tunna rör i stället för rundjärn...**

Piston valves /Å/ – kolvslider.

● Pittman – gammal tillverkare av prisbilliga likströmsmotorer till H0-tåg. Jfr Lindsay.

Pittsburgh Locomotive Works – medelstor ånglokstillverkare i Allegheny City,

Pennsylvania, öppnad 1867, som 1901 slogs ihop med ALCO och lades ner 1919 efter att ha tillverkat 2 700 lok. Fick väl utbyggda anläggningar; PLW var en av de första vst. som hade kapacitet att tillverka stora lok. – PLW-loken hade före 1901 ganska små, ovala tillverkarskyltar.

Pittsburgh & McKeesport Car & Locomotive Wks. – liten loktillverkare i McKeesport, Pa., under 1870-talet.

Plant System – benämning under perioden 1880-1900 på ett antal sammanslagna småbanor i sydstaterna, organiserade/ägda av Henry B. Plant.

Plate designations – ("Plate B" etc.); se loading gauge.

Plate door – se Freight car door.

Platform buffers – avlång, mindre buffertanordning, som placerades ovanför kopplet och hjälpte till att motverka "slack", se d o. Huvudsakligen använd (tills. m. olika koppeltyper) på person-, post- och resgodsvagnar och en del ellok. (Ingick ursprungligen i the Miller Hook Coupler, se d o, i form av dubbla buffers.) Troligen kraftigt minskad användning då de första "tightlock couplers" kom på 1930-40-talet; förekommer dock fortfarande. Äldre foto här: <http://www.northeastrailfan.net/images/nyc167.jpg> Jfr MCB coupler.

Platform cars – se flat cars. Jfr även open top car.

Player Compound – en typ av tandemkomponentlok med speciell slidreglering, använda några år på Great Northern Ry.

"Plow" och "Plowman" – se conduit.

Plug door... – boxcar eller reefer med svängdörrar. <http://www.steamfreightcars.com/gallery/reefer/fgex14865main.html> Jfr reefer.

"Plush haul" – gammal slang för bättre personvagnar med stoppade säten. Jfr även coach, palace cars, Pullman och varnish.

Plymouth – ganska stor tillverkare i Plymouth, Ohio, urspr. av brandbilar samt normal- och smalspåriga smålok i 15-25-tonsklassen med (från början år 1909) bensinmotor och mekanisk kraftöverföring; under perioden 1930-60 mycket vanliga på industrispår och småbanor – i själva verket räddningen för många pyttesmå banor, som då kunde köra det lilla dagliga godståget till grannbyn med två mans besättning i stället för tre eller fyra... Gamla firmanamnet urspr. = J D Fate Co. Första dieselloket lev. 1927. Även viss export. Många gamla bensinlok finns ännu kvar, nu ofta kraftigt ombyggda, en del med automatlåda och dieselmotor. Bild: http://www.morscher.com/rr/2001/20011124_03.jpg

Lok byggs fortfarande i P. Fabriken ev. dock nedlagd nyligen...? Produktion åren 1909-55 ca 7 500 lok! En bild till:
<http://www.northeast.railfan.net/images/src2a.jpg> Ang. bemanning, se "44-tonner". Jfr "Critter" och Whitcomb.

Pneumatic switch – en del banor på östkusten hade ganska ofta tryckluftmanövrerade växlar ca åren 1925-50.

"Pocono Mountain Route" – gammal slogan använd av Lackawanna RR, se d o.

Pocket track – kort uppställningsspår vid rapid transit- eller T-bana.

Point – "on the point" = i framänden (av ett tågsätt)!

Point guard – se switch p. g.

Pole pockets/poling pockets – skålade urtag eller pånitade/påsvetsade skålar i buffertbalkarnas ändar för att kunna skjuta vagnar på spåret intill m h a en grov stång; vanligt på amerikanska lok och godsvagnar omkr. åren 1900-1940; fanns även på många el-, interurban- och diesellok. Vissa banor, t ex Northern Pacific, tycks dock inte ha använt dem; i Kanada avskaffades de fr o m nya leveranser av standard boxcars cirka 1937. Sedan oftast borttagna överallt på nybyggda fordon från ca 1955; numera förbjudna p g a olycksrisken. De sista på nya lok tycks ha funnits på några GP-9-diesellok. Växellok kunde förr t o m ha "dubbla" p.p., dvs på ömse sidor om utstickande helgjutna buffertbalkar (= 8 st per lok; på tenderväxellok framtill samt på tenderns bakände!); bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/sp221.jpg> **Ett annat foto från 1947 visar ett tidigt dieselväxellok, som fortfarande har pole-knuffstången hängande på underredet:**

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_cnw1001.jpg På ett foto av en utsökt väldetaljerad H0-modell av en äldre boxcar från Southern Ry. ser p.p. ut att bestå av påsvetsade hästskor!! Dessa poles tycks inte ha använts så mycket; här är i a f ett foto från 1939: <http://www.yesteryeardepot.com/FDL207.JPG> och <http://www.yesteryeardepot.com/PE1557.JPG> Jfr coupler, poling car, roping staple, **Reading RR**, stake pockets och switch chain.

Pole road – spår av rundtimmer; befors ofta med ombyggda bilar o d, som hade urskålade hjul; förekom i sumpiga logging-områden där det inte lönade sig att bygga järnväg. Även lätta "geared steam locomotives" av olika slag, bl a mindre Climax Types, se d o, har använts på p.r.

"Police passenger car" – speciellt fordon på Espee, utrustat med bl a strålkastare för att kunna hålla uppsikt över "auto-racks" med dyrbara bilar ombord då tåget stannade längs linjen; främst för att förhindra stölder av radioapp. o d. Se <http://espee.railfan.net/sp-police-passenger.html>

Poling car – speciell bangårdshjälpvagn/"-knuffvagn" med utfällbara "poles" på sidorna; jfr pole pockets, ovan. P.c. fanns på PRR ända in på 1950-talet men har trol. varit ganska ovanliga i övrigt. För användningen, se pole pockets.

Pony truck – främre löpboggi.

Poor's Official Guide – USA:s "Kommunicera" under 1900-talet. En veritabel lunta under banornas storhetstid – 1928-30 cirka 1 700 sidor tjock; 1945 fortfarande 1 400 sidor!

"Pop" /Å/ – används bl a om (nyare) säkerhetsventiler (med snabb avblåsning, i motsats till gamla hävstångsventiler, t ex typ Ramsbottom, som dock var ovanliga i USA). Både subst. och verb! "Pop valves" infördes mycket tidigare i USA än i övriga världen och sparade trol. oerhörda mängder bränsle. Uttrycken är t ex "as the highball never came, the engine stood popping and popping for a long time"; "feed some more water, or she'll pop!" osv. (I GB här i stället "blow off".) Jfr poppet valves och Richardson.

"Pop car" – slang för småfordon, trol. dock enbart för motortrallor. Även "popper". Jfr Fairmont och speeder.

Poppet valves /Å/ – cylinderslida av ventiltyp, i princip = förbränningsmotorns, i motsats till konventionella plan- eller kolvslida. P. v. slog aldrig igenom i USA; en av de få tillverkarna var Franklin Supply Co. Jfr även Dabeg, ovan, för bilder m m. Bland de mera kända loken med p.v. var ett antal av PRR:s stora Duplex engines, se Duplex locomotive. I dessas ventilstyrning ingick speciella "gear boxes" för reglering av fyllningsgraden. Grundtanken var att höja lokens effekt utan att ångförbrukningen ökade, speciellt vid högre hastighet. En mängd banor provade p. v. utan att finna dem påtagligt mycket bättre; denna utveckling hämmades av att metallurgin inte riktigt hållit jämna steg med maskintekniken, precis som fallet var med ångturbinloken. Då dessa problem äntligen var avhjälpna ca 1950 hade redan diesellokserna ohjälpligen rullat i gång... – Poppet valves användes faktiskt något mera i Europa, trol. tack vare kortare lokturer och lägre krav på långa perioder av "maintenance-free running"...

Portec – f d tillverkare av "speeders"; jfr Fairmont.

Porter – loktillverkaren H.K. Porter Co, under någon period även "Porter-Bell Co", i Pittsburgh, Pennsylvania, startad 1866, senare utvidgad med **flera fabriker** i New Jersey m m. Under 1900-talet tillverkare av främst mindre ång- och diesellok; bl a en hel del på export under och efter 2. världskriget, jfr även USATC. Jfr också balloon stack. Se även Vulcan. På 1940-talet förekom t o m

ansatser till lätt streamlining av eldstadslösa lok från P.! En mängd katalogbilder m m här: <http://www.northeast.railfan.net/steam21.html> och <http://www.northeast.railfan.net/diesel100.html> – P. hade på ångloken, fram till ca 1935 (?), en mycket karakteristisk tillverkarskylt, formad som en utsirad, nertill rundad vapensköld typ harnesk (jfr UP escutcheon). Denna satt ofta på cylindersadeln nedanför sotskåpet (och därmed nästan dold bakom framkanten av sadeltanken på P:s många sadeltanklok) och kan därför vara svår att se på många foton. Bra bild:

http://www.railwayanapage.com/images/porter_494_1882.jpg Även P. hade ibland fabriksnamnet ingjutet i cylindersidorna, jfr Rogers.

- Tillverkarförteckningen är omfattande **men innehåller många luckor och osäkra uppgifter. Minst 7 000 lok har dock med säkerhet levererats, flertalet ånglok, några eldlösa, samt diesel- och tryckluftlok. Omfattande export, bl a till Latinamerika och Ostasien.** Sista ångloksleverans 1950, då tillverkningen av järnvägsmateriel upphörde **och en del konstruktionspatent såldes till Davenport, se d o.** En stor del av P:s produktion utgjordes av enkla fyrkopplade tanklok, ”dinkies”, för industri- och gruvbruk, av div. spårvidder, även många större med den typiskt amerikanska växellokshytten utan hel bakgavel, se <http://www.rr-fallenflags.org/porter/page42d.jpg> **Några av dessa lok** hade tj.vikt 67-70 short tons (60-63 metriskt t) – världsrekord på två axlar?

”Porthole cabooser” – en serie speciella 50-talscabooser (?) på Pennsylvania RR som hade runda fönster! Bild:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_cr23115.jpg P. windows förekom även som gavelfönster i vissa andra cabooser, bl a på Rock Island.

Portland – liten ånglokstillverkare i Portland, Maine. Lev. bl a några lok till tvåfotsbanorna i samma delstat. Minst ett av dessa finns ännu i behåll och är under restaurering – efter sextio år i en lada!

Position-light signal – ljussignalsystem bestående av ett flertal ljusöppningar i en stor rund signalkiva; kunde visa en mångfald signalbilder; använt bl a på PRR; utvecklat på 1910-talet. Uttrycket används fortfarande och kan ev. översättas med sv. ”formsignal”, dvs. signalbilderna ges i första hand via de tända lampornas positioner snarare än deras ev. färger och/eller typ av sken. Olikfärgade sken förekommer dock också relativt ofta. Bildexempel: http://www.railfan.net/railpix/railfan/ohio09-03-01/img_2189.jpg På PRR kompletterades senare de rena signalkivorna med extra signalmedel nedanför, varvid en mångfald varianter av ”halvrestriktiva” besked kunde visas.

Positive Train Control – se OTC.

Post – jfr train post.

Postal storage car – se mail car.

Post pockets – se stake pockets.

Pounds per yard – vanliga måttet på rälsvikt; översätts förenklat till kg per m genom att dividera med 2 – stämmer NÄSTAN precis... Jfr horsepower och ton.

Power braking – benämning på den speciella nordamerikanska körteknik som innebar/innebär att man har både tågbröms och pådrag på samtidigt; en stor hjälp för att undvika koppelbrott i jättetåg som framförs på linjer med dålig banprofil och starka lutningar/stigningar tätt inpå varann, där ”slack action” annars kan bli våldsamt även i låg hastighet. Tekniken kräver naturligtvis att ev. ledningstryckvakter kan urkopplas... Vidare har trol. det ökande bruket av radiostyrda pålok minskat problematiken som sådan. Nyare bromssystem med elektronisk styrning (och i ngn mån förbättrade banprofiler) gör också att p. b.-körteknikens användning nu minskar. Dock används p.b. även i persontåg vid avsaktning före stationsuppehåll! Jfr dynamic braking och Westinghouse.

”Powered hand brake” – specialnamn på handbromsinrättning med utväxling, för att öka bromskraften; förekom både på äldre o nyare vagnar. I vagnarnas märkning ingick ibland ”power hand brake”, målat intill ratten, för att varna brakemen att extra många varv behövdes här... Jfr hand brakes.

Power reverse /Å/ – luft- eller ångdriven hjälpanordning för att snabbt lägga om sliderna på nyare ånglok, även inte alltför stora (däremot ganska ovanlig i Europa). Obs. att slidomläggning med skruv var ovanligt i USA. P.r. kom i bruk redan på 1890-talet på de allra största loken, bl a på östkustens kolbanor. Jfr ”Little Joe”. – En intressant lokkatalog från ALCO hösten 1913 upptar 42 olika varianter av Pacificlok med adhesionsvikter mellan 200 000 och 150 000 lbs. Flertalet saknar fortfarande p.r., sex stycken har slidomkastning med skruv och tre av de tyngsta har p.r. Jfr Pacific type. ”Guide to North American Steam Locomotives”, Kalmbach 1997, anger under ”significant innovations” 1908 som premiärår för p.r., vilket alltså är helt fel.

Prairie /Å/ – tenderloktyp med hjulställning 2-6-2; namnet sägs hänga ihop med den klassiskt vackra maskin som Lake Shore & Michigan Southern köpte ett antal av från Brooks ca 1899. Förekom ganska sällan som tanklok i USA, men denna variant var desto vanligare i andra länder; kallades ”Prairie Tank” i GB, jfr Whyte.

PRR– Pennsylvania Railroad, se Pennsy; jfr även NYC och Penn Central.

Pratt & Whitney – känd maskin-, vapen- och verktygsfabrik i Hartford, Conn., startad 1860, som förutom specialgångverktyg för lokpannearbeten bl a

tillhandahöll tolkar och mallar för kontroll av hjul-, koppel- och räslitage etc.,

”P&W gages”, allt enligt AAR:s specifikationer, jfr d o. P&W ingick senare i Niles-Bement-Pond-koncernen; oklart om denna hade ngt att göra med de gamla vagnsbyggarna med samma namn; jfr Niles. /?/?/ Se även gauge. – P&W verksamhet i dag domineras av jet- och raketmotorteknik; ursprunget till de enorma framgångarna lades i o m en ny motorfabrik exklusivt för flygmotorer som öppnades ca 1925.

”President class” /Å/ – halvofficiellt namn på en del av Pacificloken på Baltimore & Ohio, se d o. En del av dessa hade mot slutet ganska elegant strömlinjeinklädning, bilder:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_bo5301.jpg och

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_bo_rb.jpg

Pressed Steel Co. – vagn tillverkare i Pittsburgh, Pa. från 1897 /?/ av både gods-, interurban- och personvagnar; började tidigt bygga stålvagnar, t ex till New Yorks nya förortsbanor ca 1912, se Stillwell coach. Första malmvagnarna helt i stål kom 1899 från PSCo.; lev. bl a till Great Northern; försedda med ett par ”knock holes” i vardera sidoplåten för att underlätta lossning vintertid. Något år senare kom de första reefers och box cars med ”fishbelly frame”, se d o. PSCo. tillverkade även bl a den rätt speciella Fox truck, se d o. Bild av en av de första godsvagnarna med sådana trucks och stålunderrede:

<http://mcrwy.com/collectn/woodfrt/mstl4570a.jpg> PSCo. köpte raskt upp en mängd småfabriker och var en av de leverantörer som kunde tillhandahålla standardiserade, helpressade vagnsgavlar, dörrar, takdelar och andra detaljer i plåt samt gjutgods till boxcars, hopper cars och reefers som lagervara;

patentnamn bl a ”Camel”, ”Climax”, ”Creco” ”Deco”, ”Despatch”

”Dreadnought”, ”Hutchins”, ”Murphy”, ”Superior” och ”Youngstown”. Jfr

freight car doors. (Namnen var oftast en kvarleva från det urspr. patentnamnet hos dotterbolaget/ursprungsfabriken, se t ex Creco och Hutchins samt betr.

patent även ”patented” och hand brakes). – En hel del godsvagnar med tråkorg moderniserades med stålgavlar av banorna själva! Även box cars och reefers med träsidor och stålgavlar nybyggdes länge, jfr reefer, USRA och War

Emergency Cars. – *OBS, språkkuriosa: ”parts from pressed steel” är m a o inte detsamma som ”parts from Pressed Steel”!!!*

Pressure retaining valve – se retainer valve.

Pricker bar /Å/ –lans.

Pricker blade /Å/ – raka.

Prime mover – vanlig benämning på huvudmotorn/dieselmotorn på ett diesel-

(eller, förr, bensin-) elektriskt lok. Jfr engine.

Priming /Å/ – jäsning i pannan. Jfr washout.

Private car – salongsvagn med matsal, sovkupéer etc. (ibland men inte alltid privatägd), som trafikchefer, miljonärer m fl disponerade. Förr ofta försedd med EN öppen plattform (jfr observation car). Under senare hälften av 1900-talet i stället ofta kallade business cars eller office cars; gränsen dem emellan tycks inte vara skarp. Business/office cars var dock i första hand rena tjänstevagnar, för bl a sammanträden med stora godskunder. Hit räknades även de specialinredda "pay cars" som förr gick i extratåg längs resp. bana och varje månad betalade ut personalens löner kontant. Business cars hade ofta en egen nummerserie på större banor, med beteckningen B-xx. Bild:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_ns_obs.jpg – En del moderna business cars används fortfarande kommersiellt och rika tågfantaster åker gärna med egen vagn, ofta av 1920-30-talsmodell, i de "stor-tåg" med sådana vagnar, som regelbundet arrangeras i USA längs "svårbesökta" bandelar; antalet privatvagnar är fortfarande ganska stort! – Jfr inspection car och private car line.

Private car line – se reefer och "X".

Procor – kanadensiskt dotterbolag till UTCX, se Union Tank Car Co.

Promontory Point – se nedan.

Promontory Summit – platsen i Utah där de första kontinentbanorna Union Pacific (österifrån) och Central Pacific (västerifrån) knöts samman och en förgylld rälsspik slogs i sista slipern ("the Golden Spike Ceremony") den 10 maj 1869. Det ena loket, från CP, med stor vedskorsten, hette "Jupiter" och det andra, från UP, med rak skorsten, nr 119. Vid senare tiders återskapande av jubileumsceremonin har "liknande" lok med varierande framgång iordningställt... Bilder: <http://cpr.org/Museum/> – Platsen för ceremonin betecknas ofta P. Point, vilket är fel. Den urspr. banan förbi P. Summit blev uppriven 1942 under krigsårens skrot-drive; en rakare linjesträckning, the Lucin Cutoff, delvis på låg bro, delvis på bank, över norra änden av Great Salt Lake, hade anlagts redan 1904 och sparade in nästan 70 km linjelängd. Se: <http://www.uprr.com/aboutup/history/histequp/museum.shtml> Jfr Espee.

"Prosperity Special" – ganska känd benämning på en större loktransport från Baldwins verkstad i Eddystone, Pa. i maj 1922: Sam Vauclain på BLW såg chansen att få extra publicitet och skickade 20 stora nybyggda godstågslök av typ 2-10-2 till Southern Pacific västerut, alla i ett och samma tåg! Jfr Baldwin. Bild: <http://www.catskillarchive.com/rrextra/ngpg369.Html>

Proviso Yard – öppnad 1927 utanför Chicago; då världens största

rangerbangård med 59 spår bakom växlingsvallen och elektriska balkbromsar. Total spårlängd vid denna godsstation (inkl div. stora magasin m m) var då 230 miles. Jfr hump.

PRR – se Pennsy.

”PS” – ganska vanlig förkortning för Pullman-Standard, se d o.

”PS-4” /Å/ – känd Pacificloktyp från 1930-talet på Southern Railway, vackert grönmålad. Jfr Southern green.

PTC – se OTC.

PTT – se nedan.

Public timetable (public TT) – ofta hopvikt tdt i långsmalt fickformat. Jfr broadside TT och emp. TT.

Pullman cars – ett jätteområde, som under P-bolagets hundraåriga tillvaro hann omfatta det mesta i personvagnar... De första all-steel P. cars kom 1907; redan tjugofem år tidigare hade man börjat med bälgar mellan vagnarna! 1933-34 kom de första lightweight Pullmans med korgar delvis i aluminium. Jfr nedan och även coach, sleeping car, standard passenger cars och troop sleeper.

Pullman Co. – rikstäckande sovvagnsbolag med egna sovvagnar. George Mortimer P. (1831-97) satte, efter prov på bl a Chicago & Alton RR 1859, sina första mera luxuösa vagnar i trafik i mitten av 1860-talet, bl a på Union Pacific (i ”the Overland Limited”, fr o m 1870 hela sträckan Omaha–San Francisco), och snart var de i tjänst över hela USA. På vissa banor kunde dock tidvis förekomma både P-bolagets ”Pullmans” och banans egna ”sleeping cars”. En psv märkt t ex PULLMAN ovanför fönsterradens mitt samt Great Northern i lite mindre stil i vagnsändarna ägdes och sköttes av P.-bolaget men gick enbart i tåg på GNRR. – Det första patentet på flyttbar sovinredning, bland många, registrerades 1864; jfr ”patented...” Treaxliga boggier började förekomma på de allt större och tyngre vagnarna redan på 1870-talet. P. hade egna vagnverkstäder i bl a Chicago, öppnade 1881 (stadsdelen ”Pullman City”, med som mest 17 000 inv.), samt i Detroit, Philadelphia och St. Louis och byggde så småningom vagnar av alla slag åt nästan varenda USA-järnväg, jfr Pullman-Standard nedan. I trafikverksamheten ingick även restaurangvagnar (”Palace Cars”) med högklassigt utbud och service, vilket bidrog starkt till P-bolagets goda anseende; långt in på 1900-talet var det annars ofta bara storstäderna som kunde erbjuda vad vi skulle kalla ”restaurangkultur”. (Jfr även Harvey Houses.) P. var tydligen en ganska god arbetsgivare; en stor andel av personalen utgjordes av färgade, som gärna stannade hela yrkeslivet på hans tåg och verkstäder; storstrejk förekom dock i Chicagoanläggningen 1894 **då P. utan förvarning hade**

reducerat lönerna kraftigt... – Vagnarna hade ofta egennamn, geografiska namn eller hurtiga/flotta nonsensnamn målade på sidorna, t ex på smalspårerna i Colorado under guldrushen: ADVANCE, BONANZA, GENEVA, HORTENSIA, PROGRESS, RAMBLER, SECURITY. På senare år infördes ett slags "car codes" för P-vagnar: Vagnsnamn som började på "Lake", "Saint", "President", "General" etc. angav alltid de olika standardvarianterna på vagnarnas kupéindelning och utrustning; jfr "12-1 type"! Obs. att P. även hade rena sittvagnar på senare år, jfr parlor car. (Den gamla benämningen "Palace Car" verkar numera tyvärr användas utan urskillning om både restaurang-, sitt- och sovvagnar /?/) – Naturligtvis fick koncernen föra en ständig kamp mot uppstickande konkurrenter. George P. lär ha fått en mindre chock då han i decembernumret 1888 av amerikanska "Kommunikant" the Official Guide fick läsa en annons från ett helt knippe konkurrenter, inkl. två av vagnfabrikerna, som gått samman och skapat "...the Union Palace Car Co... which will commence operating SLEEPING AND PARLOR CARS on about 15,000 miles of railroad in January 1889..." Bland dessa ingick Mann Boudoir Car Co., se d o. I kraft av sina egna goda intäkter kunde P. oftast köpa upp alla konkurrenter efter en kort tid, jfr nedan. P-bolaget hade som mest ca 10 000 vagnar i trafik och 12 000 anställda enbart på underhålls- och driftsidan (ca 1930). Konkurrenterna från andra trafikslag gjorde att vagnstillverkning och sovvagnsdrift delades upp i separata bolag 1947; även ngn av antitrustlagarna lär ha spelat in här. Sovvagnarna minskade sedan snabbt och upphörde helt 1969 i samband med nedgången i tågresandet; några få järnvägar fortsatte dock att köra dessa själva ett par år till, sedan kom Amtrak, se d o... Jfr Pullman-Standard, REA, sleeping car, troop sleeper och Woodruff). Intressanta data och bilder omkring P-bolaget finns bl a i en artikel i TRAINS för nov. 1969.

Pullman green – ganska mörkt grön nyans som ofta användes på amerikanska personvagnar, inte bara Pullmans egna. Jfr Brunswick green och coach green. Se även nedan.

"Pullman Pool" – betecknade omloppen som vissa P-vagnar gick i mellan div. olika banor. Vagnarna i poolen var i allmänhet, på senare år, målade i två nyanser grått, "two-tone grey"; jfr ovan. Felaktigt?? Eller ev. "two-tone grey" enbart på New York Central RR ?? = standard psv-målning på just denna bana en tid...? Eller fanns poolen enbart på jättestora NYC med dotterbolag? Oklart!!

Pullman roof – se clerestory roof.

Pullman-Standard Co. – "...a division of Pullman Incorporated...", stor personvagnstillverkare, även av godsvagnar och spårvagnar. Grundad av George P., som raskt köpte upp en mängd småtillverkare, jfr ovan. Hade också eget vagnuthyrningsbolag, liksom de flesta andra stortillverkarna. Jfr ACF, Pullman Co. och "X".

Pump car – ibl. detsamma som hand car, se detta ord.

Pump handle brake – se hand brakes.

Purdue Locomotive Test Plant – se L.T.P.

Push car – tralla (GB: trolley). Även track car trailer. Jfr hand car, motor car och track car.

Pusher – pålok; ordet i blandad användning med ”helper” har funnits ganska länge; olika på olika banor, ibl. med betydelsenyanser... Jfr helper och slave.

Push-pull traffic – se suburban tank engine.

Pyle /Å/ – tillverkare av turbogeneratorer och elektriska strålkastare (båglampor) m m till ånglok fr o m 1897, senare under namnet Pyle-National. Glödlampor infördes av Pyle 1913; kravet på ”electric headlights” på lok blev federal lag 1915, dock med tvingande tillämpning först fr o m 1920. Båglampor fanns kvar i drift länge. En ”Standard Dynamo” lämnade 500 W vid spänning 32 V; topplyktor skulle ha 250 W lampa; enl. specifikationen skulle turbinens automatiska varvtalsregulator medge fullt eleffektuttag fr o m 100 lbs.panntryck, dvs ca 6,5 atö (då = ca halva panntrycket). Något headlight fanns i regel inte baktill på tendern; ”tender-first operation” brukade undvikas... – De trol. första lokturbogeneratorerna i världen visades, enl. en källa, på ett par lok vid Columbian Exposition, se d o, 1893 /jfr bell ringer/; om detta är korrekt var m a o inte Pyle först. Dock förekom batterimatade ”electric headlights” med kolstavar på lok redan från 1881. – Pyle tillverkar i dag bl a komponenter till multipelutrustningar för lok. Jfr Adlake, Buda, ditch lights, headlight, Mars, Nathan, Sunbeam och Young.

Q

”Q” – se Burlington.

”Quad” – talspråklig kortform för diverse anordningar och företeelser i fyrform, med fyrdelad funktion o d. Jfr hopper car. – Brandbils-freaks kallade/kallar t ex en större komb. släckbil med fyra huvudutrustningar (mek. stege, slangar, pump och vattentank) för ”a quad pumper”. Har bilen dessutom skumtank, kallas den ”a quint”.

“Quadruplex/Quintuplex” /Å/ – fantasinamn på Mallet-liknande jätteånglok med fyra eller fem drivmaskinerier, vilka endast funnits på ritbordet. Enligt uppgift funderade dock en av Baldwins chefskonstruktörer allvarligt på den

fyrdelade varianten (på uppdrag av Santa Fe?) – men idén odlades samtidigt med att Triplex-loken levererades till Erie och Virginian och kom av sig då det visade sig hur dåligt dessa egentligen fungerade... Jfr Triplex. Ytterligare fantasilok finns här:

<http://www.dself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/hex/hex.htm> och här:

<http://home.att.net/~Berliner-Ultrasonics/bwrkapoc.html#multiplex> samt

<http://www.dself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/quadruplex/quadrapl.htm>

Quincy Zephyr – se name trains.

R

”Rabbit job” – sv. ”skubben”; se extra board.

Rack – jfr Armstrong, Saxby-Farmer och signal tower.

Rack car – se automobile car.

Rack engine /Å/ – kuggstångslok. Jfr Cathcart och geared engines.

Racor – se flange lubricators.

Radial railways – uttryck använt i Kanada om elektriska lokalbanor. Förefaller ha varit mer eller mindre synonymt med interurbans el. rapid transit lines (?). Ev. Brukat endast i Ontario.

Radio car – se locomotive control car.

Radius rod /Å/ – se Walschaert valve gear.

Radley & Hunter stack /Å/ – jättstor gnistsläckarskorsten för vedeldning.

Bild: <http://www.nps.gov/stea/planyourvisit/upload/mrlc1.pdf>

Ragonnet /Å/ – vanlig typ av power reverse, se d o.

Rail – räler av vanlig typ med bred fot specificeras numera inte m h a det gamla uttrycket ”flat-bottom rail”. Vanlig rärlängd i USA var länge endast 39 fot; dessa gick lätt att lasta i/på en 40-fots gondola eller flat car! Förmodligen används även 51-fotsräler, eftersom nyare gondolas är 52 fot långa...! – Slang för ”räls” = ”Metals”! – Jfr flat-bottom rails, girder rail, meat rail, rail joint, rail skid, T-rail och Vignol.

Rail Anchor – rälsvandringshinder. Även anti-creeper.

RailBox – se reporting marks.

Railbus – tidigare använt namn på lättare motorvagnar, speciellt de minsta/äldsta från Brill och Mack. Se d o.

Rail()car – motorvagn. Jfr Brill, Doodlebug, Mack, McKeen, motor car, motor coach, rail motor, RDC, ”Skunk” och steam coach. På senare år har ordet r. (i allmän text, på hemsidor osv.) även, mer och mer, kommit att beteckna ”järnvägsvagn” i största allmänhet; var därför observant på hur gammal texten är! Detta är delvis olyckligt, eftersom det gamla motorvagnsbegreppet nu åter börjat komma till heders; jfr Colorado Railcar ... Eftersom ”car” är vanligaste ordet för bil, är kanske ändå ”railcar” inte så dumt...(Måhända urskuldade man sig med att den närapå enda motorvagnstyp som existerade kommersiellt under perioden 1980-2000 var the Budd RDC, som i stället alltid kallades just ”an RDC”, se d o.) Enl. dagens språkbruk *bland proffsen* är dock i princip fortfarande railcar = förbränningsmotorvagn och motor car = elmotorvagn. – (Hist.) **Diverse hemmabyggen i gränslandet mellan railcar och ”speeder” (notordressin; se speeder) förekom naturligtvis:**

http://www.ebtrr.com/pics/l-myers/081011_1.jpg En del banor, t ex Denver & Rio Grande W., tycks, åtminstone före 2. världskriget, ha använt både ”railcar” och ”motor car” om förbränningsmotorv. (Motor car är troligen äldst av dessa; **ibland** även använt t o m om ångvagnar.)

Bild: <http://photoswest.org/cgi-bin/imager?00011025>

Rail joint – rälsskarv. Compromise r.j. = övergångsskarv **med svetsade specialskarvjärn** mellan olika rälsvikter. Jfr fishplate och M of W.

Railmate – nytt system av enaxliga boggier, som kopplas till bakändarna av speciella semitrailersläp. Bild:

<http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=233023&nseq=218> Jfr RoadRailer.

Railroad – se nedan. Jfr Railway!!

”...Railroad Equipment Co.” – vanlig namn-beståndsdel i företag som hyr ut och handlar med beg. (rullande) materiel.

”Railroad grade...” – Stigning. Jfr grading och helper samt Hamilton!

Railroad grade watch – se Hamilton.

Railroad history – lite representativa data, som även återspeglar

samhällsutvecklingen i stort, finns t ex här:

”Railroad roof” – specialbenämning bland spårvägsintresserade (!) på lanternintak med de rundade ändarna utdragna fram till vagnens gavlar, se <http://www.trolleymuseum.org/collection/international/134.html>

Rail skid – se skate.

Railway/Railroad – observera att många USA-banors officiella namn var ”...Railway”, även om järnväg i allmänhet kallades, och kallas, ”railroad”, jfr nedan. Av de två är det faktiskt Railroad som är äldst! Flertalet företeelser med ”institutionell” karaktär heter fortfarande ofta ”...Railway...”, även om t o m federala institutioner nu börjat rucka på de gamla principerna! Jfr USRA. Både tidiga hästspårvägar och ellinjer kallades ursprungligen ofta ”street railroad/street railway”. Observera alltså att ”*ABC Ry. Co.*” kunde/kan vara en ren stadsspårväg! – Textprov ur en hundraårig fotoarkivbeskrivning baserad på Jackson & Sharps vagn tillverkningar (se J&S): ”...These include views of ships, electric railway cars, and railroad equipment...” Ytterligare ett exempel: ”...actually operated at one time or another on a North American railroad. This includes common carriers, elevated railways, cog railways and logging roads”. Inte ovanligt var att bolagen efter ev. finansiell rekonstruktion bytte namn från ”...Railroad” till ”...Railway” eller tvärtom! Efter den senaste stora sammanslagningen av Burlington Northern och Santa Fe år 1995 heter nya bolaget fortfarande ”BNSF Railway”! – Jfr Espee, horse car line, interurban, municipal railway, narrow-gauge RR, office manual, Railway & Light Co., REA, streetcar line och transit lines. – Kuriosa: Ett exempel på vilda teorier och skrivbordskonstruktioner ang. skillnaden mellan commuter line, transit line etc etc i Kanada kan ”avnjutas” här: <http://home.cc.umanitoba.ca/~wyatt/alltime/torontosuburbs-on.html#tyr>...

”...Railway & Light Co.” – förr vanligt bolagsnamn; många städer hade elverk med gemensam ångkraftstation och spårvägs-/interurbanbolag; många av dessa var länge privata. Även namnvarianterna ”...Light & Traction Co.”, ”...Railway & Electric Co.” ”...Traction & Light Co.” förekom. – Jfr Great American Streetcar Scandal.

Railway Engineering & Maintenance Cyclopedia – ”ban-bibeln” i USA, utgiven i många upplagor.

Railway Express Agency – se REA.

Railway Master Mechanics’ Association – bildad redan 1868; gav ut första upplagan av ”Locomotive Dictionary” 1905, se vidare Loco Cyclopedia.

Railway Post Office – se RPO.

RailWhales – smeknamn på extrastora 6- eller 8-axliga tankvagnar. Var populära i några år; flertalet nu slopade.

Ralston – vagn tillverkare i Columbus, Ohio åren 1905-53.

Ranlett – se Laconia.

Rapid Transit lines – i dag allmänt begrepp för lokal, spårburen persontrafik av alla slag. Kan numera ibl. även inkludera busstrafik. "Rapid Transit" användes från början för annan lokal trafik än i gatunivå, speciellt i debatten om tunnelbana/högbana i New York från 1860-talet och framåt. Runt 1900 verkar begreppet ha blivit mode och anv. även av vanliga elektriska spårvägsbolag (som ju gick mera "rapid" än hästarna!) Skillnaden mellan en r.t.l. och en interurban line var nog tekniskt sett obefintlig, däremot skulle ju en interurban (egentligen) gå från en stad till en annan... Vagnmaterielen kunde också variera en hel del; bolagen byggde dels om sina vagnar, dels fanns en stor beg.märknad att handla på; förhållandena (och nomenklaturen) varierade också kraftigt betr. säkerhetsanläggningar, sth, tågtäthet etc.! Jfr express, interurban, steam dummy, streetcar och transit lines samt MCB coupler. – Historiskt: Bra redogörelse för en tidig r.t.l. finns här: <http://www.nycsubway.org/us/nywb/>

"Rats" – smeknamn på de små treaxliga elloken på Pennsylvania RR.

RCL – (radio) remote control, radiooperatörskontroll av växellok.

RDC – Rail Diesel Car; dieselhydraulisk tung, multipelkörbar standardmotorvagn under perioden 1950-80, tillverkad av Budd i ca 400 ex. på 1950-talet (första ex. 1954?). Kallas nästan alltid just "an RDC" eller "a Budd RDC", både i tal och skrift. Viss export förekom också. Olika inredningsvarianter fanns, se Boston & Maine. Med hyfsad dragkraft **och standard MCB-koppel**; kunde dra åtm. en extra coach, dvs. gammal stålvagn, om inte tdt var alltför snäv... Även hyttlösa enheter fanns. Motoreffekt 2 x 275 hp, tj.vikt ca 55 ton, en axel i vardera boggin drivande, ursprunglig sth 80 mph (?). Flera vagnar rullar ännu på turistbanorna. I t ex Kanada moderniserades nyligen RDC-vagnar med nya motorer och inredning; ett antal av dessa blev t o m under 1990-talet sålda till ett nytt lokaltrafikbolag i Dallas! Jfr Budd, DMU, Doodlebug och railcar. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_rdc_m7a.jpg

REA – Railway Express Agency; paketgodsföretag med dels egna vagnar, dels hyrda vagnar/vagndelar bland banornas ilgods- och resgodsvagnparker (dessa var ofta märkta både "Baggage" och "R.E.A."; många banor var även delägare i företaget). REA hade också avtal med många interurban lines. Även blandade kyltransporter för småkunder kunde på vissa banor ombesörjas m h a REAs egna

kylvagnar; jfr "X". – (Hist.) REA hade många tidiga föregångare, också med egen materiel, t ex Adams Express och American Merchants Express. Även Wells Fargo hade avtal med vissa järnvägar, bl a i Colorado och Kalifornien. Allra först var trol. US Express Co., som började köra paketgods på Union Pacific år 1866. (Det federala US Post Office började befordra paket först 1913, vilket minskade den tidigare ytterst lönsamma, helt privata pakettrafiken.) Dock förstatligades bl a Wells Fargo, ngt oklart hur; en källa skriver: "Fifty cars of the 1917 Erie order were equipped for express service and leased to Wells Fargo. The cars were painted green with gold lettering and a 3-color herald. Government confiscation in December 1917 brought the independent express companies to an end but the cars probably ran as painted for years." (Jfr USRA!) – En senare REA-konkurrent blev American Railway Express. REA upphörde 1975 i samband med persontrafikens kraftiga minskning. Jfr express, express reefer, freight motor, head end cars, mail car och merchandise.

Reading RR – urspr. Philadelphia & Reading, senare signatur RDG; hade gammalt gott rykte som välskött järnvägsbolag. /Å/ – tillverkade en mängd egna ånglok, bl a några 4-8-4-maskiner så sent som 1945. Bild: <http://www.jerryapp.com/pix1/ja-s029.jpg> – (Hist.) Gamla P & R var en av de stora användarna av camelback engines; bilder: http://www.northeast.railfan.net/rdg_steam.html#rdg Kuriosa: Vidare hade RDG ett par av de få ånglok med hjulställning 4-4-4 som förekommit i USA; typen kallades t o m "Reading" i Whytes typsystem, se Whyte. Jfr "Jubilee" och LADY BALTIMORE. – **P & R tycks ha använt en egen variant av "pole switching", switch poles försedda med ögla i lok-änden av stängen; på många tidiga växelloksfoton ser man motsvarande kraftiga uppåtvända pinnar monterade på lokens främre balk; urtag i hörnen saknas. Studera några av de många goda bilderna av engine class A och B på länken ovan!!**

"Rebel Route" – smeknamn på Gulf, Mobile & Ohio RR.

Red ball – äldre uttryck för godsexpresståg, som nu tycks ha tagits upp på nytt. Jfr hotshot och Western Maryland. ● "Red Ball" var även namnet på en tidig mj-tillverkare av H0-byggsatser, mest efter äldre, ovanliga förebilder, typ speciella fruit reefer cars med öppna plattformar, vagnar för arbetståg etc.; gammaldags "kits" med trädelar, korrekt profilerat tak, hyggligt dekorerade vagnssidor av papp, några utstansade dörr- o. fönsterbeslag och enkla men fullt användbara gjutgodsdetaljer, t ex bromsrattar, bromscylindrar och takventilatorer av bly. "Märkes-boggier" kunde ofta levereras tillsammans med satserna, se t ex Central Valley.

"Red Baron" – smeknamn på **tidiga 1970-talet på gamla "Geeps" på CNJ** (se dessa ord), vilka var målade helt i klarrött; **första maskinen t o m med rödvit snedrandning i ändarna!**
http://www.railfan.net/railpix/submit/edkaspriske/.p.cgi?CNJ_GP7_NJ..jpg

Red Caboose Motel – se Strasburg.

”Red Car system” – se P E.

”Red Devil” – smeknamn på **20 stycken** snabba, låga, smäckra, lättvikts interurbanvagnar som Cincinnati Car Co. byggde 1930 åt Cincinnati & Lake Erie. Kända för att bli ha vunnit en hastighetstävling med ett flygplan! Motorvagnarna klarade uppåt 100 mph, trots vanlig trolleydrift. Några är bevarade. **Bild:**<http://en.wikipedia.org/wiki/File:Indiana65.jpg> ”The line's freight agents and sales force worked hard to sell the C&LE to shippers and were able to take business away from the steam railroads by guaranteeing overnight delivery by 8 a.m. the next morning, something which the competing steam railroads could not do. This is impressive, considering that the distance from Cincinnati to Toledo was around 224 miles and from Toledo to Cleveland another 124.” **Via anslutande grannbanor kunde man sedan leverera ilgods ännu längre bort, bli till Detroit och bilfabrikerna där.** Genomgående trafik upphörde ca 1939.

Bilder m m: http://en.wikipedia.org/wiki/Cincinnati_and_Lake_Erie_Railroad

Reefer – kortform av refrigerator car, kylvagn. De första reefers, med enkel isolering av sågspån mellan dubbla väggar, kom på sena 1850-talet, bli på PRR. R. med isbehållare blev mera allmänt införda från sena 1880-talet. Vanligast var tre olika ”patented”-varianter med isbehållarna olika placerade inuti vagnen: Tiffany, Goodell och Wickes; se bilder nedan! Otaliga varianter av r. har funnits i USA (jfr insulated car och ventilator car) men de första med hel stålkorg tycks inte ha kommit förrän på sena 1930-talet; bild:

http://www.bcarchives.gov.bc.ca/cgi-bin/www2i/.visual/img_med/dir_68/a_06023.gif och

<http://www.northeast.railfan.net/images/bar2573.jpg> ”Iced reefers” dominerade länge (jfr icing platform) och ersattes gradvis på 1950-60-talet av moderna ”mechanical reefers”; dessa användes då huvudsakligen för djupfryst mat.

”Mechanical” angav att vagnen hade eget dieselkraftverk. **Även vagnar med torris/kolsyreiskylning förekom i viss utsträckning.** Många reefers försågs med ”high-speed trucks” för att kunna kopplas in i persontåg, se express reefer, h.-s. trucks och REA. Vagnarna oftast utrustade med ”plug doors”, se d o.

Allehanda fantasifulla namn snickrades ihop för att profilera operatören eller vagn tillverkaren, t ex ”FRIGIFRATER”:

<http://www.northeast.railfan.net/images/gmx200.jpg> **Texten ”ice service” eller ”ice service only”** angav att vagnen endast användes för transport av is! Reefers med träklädsel på långsidorna och gavlar av stål fanns kvar i tjänst ända in på 1960-talet, kanske på grund av billigare isolering (träklädsel av redwood var förmodligen också lika motståndskraftig som teak). Jfr express, Pressed Steel, reporting marks, standard freight cars och war emergency cars. – (Hist.) Urspr. uppkom motstånd mot (köttransport i) dyrare (ban-ägda) kylvagnar bland

boskapshandlarna, som ända sedan järnvägens barndom varit vana att få disponera banans stock cars utan extra kostnad och helt slippa engagera sig i slaktarbetet. På detta sätt uppkom de s k private car lines; en av de första var Swift Refrigerator Line, se "X". Jfr mechanical reefer. – Vanliga kylvagnsfärger var under 1900-talet vitt samt "reefer orange" eller "reefer yellow", båda av intensiv kulör; jfr reporting marks. Åren 1890-1930 rullade massor av privatägda reefers omkring i glada färger och med allehanda budskap påmålade; kallas ofta "the billboard reefer period"; en mängd varianter av t ex ölvagnar från storbryggerierna Schlitz och Pabst fanns, liksom specialinredda boxcars, ofta i div. färger och med rödgrönvit dekor, för Heinz ketchup och konserver. Bild: <http://www.westerfield.biz/> , fortsätt till artikel nr 3900 HEINZ 34' REEFER, HJHX ! En ny förordning från ICC gjorde dock slut på alla rena reklambudskap (på vagnar i samtrafik) år 1935. – Flertalet banor skötte på senare år sin kylvagnstrafik via separata dotterbolag, t ex C&NWs "North Western Refrigerator Line Co.", sign. NWX; **bild:** https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pID=388 . De största reefer-ägarna var Pacific Fruit Express, PFEEX, se d o, med nästan 40 000 vagnar på tidiga 1950-talet, därefter Santa Fe ("Santa Fe Reefer Despatch") med 15 000 vagnar (d:o) och Fruit Growers Express med 12 000 (d:o). Inte ovanligt var att två närbelägna järnvägar hade gemensamt reefer-bolag, t ex PFEEX ovan (UP och Espee), samt Missouri Pacific och Wabash, som ägde American Refrig. Transit Co. med ca 11 000 vagnar. – Modernare reefers med elektriska etc. kylaggregat kom först gradvis fr o m 1950-talet; jfr ovan. Se även mechanical reefer och ventilator cars. Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/images/morx9331.jpg> Jfr också milk car och Tiffany reefer. – Ö h t var kylvagnstrafiken av den allra största betydelse, naturligt nog, i ett stort land med merparten av sin livsmedelsproduktion i de västra, centrala och södra delarna, och befolkningsmajoriteten i de östra!

Reflex water gauge /Å/ – vattenståndsglas av plan typ, i princip = de europeiska Klinger-glasen.

Refrigerator car – se reefer.

Regan Safety Device Co – tidig leverantör av enkel säkerhetsutrustning av **första generationen** ATC-typ/tågstopp med hastighetsövervakning, bl a lev. till Rock Island redan 1920. Jfr ATC och US&S.

"Regional carrier" – en "class 2 RR", se ovan, med mer än 350 miles huvudspårslängd.

Relief car – se wrecking crane.

(Remote helper) locomotive control car – se l.c.c. Kallas ibl. även remote control sled.

Remote monitoring system – se IntelliTrain.

”Reno Trench” – nybyggd (2005) ”bypass” i Reno, Nevada, där UP schaktat ur för nytt nedsänkt dubbelspår genom staden, eliminerat ett tiotal plankorsningar och höjt sth avsevärt.

”Repacked” – se RPKD och waste grab.

Repeater (air) cars – speciella ”broms-hjälpvagnar” med egen motordriven kompressor, som bl a användes på Espee under 1970-talet, placerade mitt i tågsättet, för att snabba upp bromslossningsförloppet i långa godståg, speciellt vintertid. Numera trol. helt ur bruk? **Bild från 1986:**

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_sp266.jpg Jfr Westinghouse air brake.

Repairs – se running repairs.

Replacer – se rerailing frog.

Reporting marks – bansignatur m m på godsvagnar; fastställs av AAR, se d o. Reporting marks är fackuttrycket, men många oinitierade skribenter talar om ”freight car lettering” och liknande. Speciellt på ”house cars”, slutna godsvagnar, förekom tidigare en mångfald varianter (även om enhetliga reporting marks hade noggrant föreskrivits, först av MCB och ARA på 1920-talet och slutligen av AAR på 1930-talet, t o m vilket typsnitt som skulle användas; två kraftiga vita linjer skulle inrama först bansignaturen och på nästa rad vagnsnumret – givetvis också med en mångfald varianter, betingade av brist på utrymme på ex.vis flat cars! Föreskrifterna följdes bara delvis – för bra bilder från åren 1900 – 1940 studera t ex nu återuppståndna Westerfield Models fina produkter, nedan! – Enhetsmärkningen omfattade, förutom naturligtvis nettovikt och lastförmåga, även uppgifter om axeltyp, inner- och yttermått, typ av styrventil, bromsblock och bromsbommar etc. Jfr chilled car wheels, C.O.T.S., dirt collector, reefer, RPKD och ”X”.Bild:

http://www.morscher.com/rr/2000/20000630_07.jpg – Liksom på många andra länders banor målades/målas r. m. på nyligen slojade vagnar över med ett brett vitt streck; detta kallas att fordonet är ”white-lined”. – Ofta var *tillverkarens* namn bara målat på vagnssidorna nertill på nylev. vagnar: <http://www.rr-fallenflags.org/acfx/nwx8989asw.jpg> Tillverkarskyltar av europeiskt snitt, på vagnarnas underredan, var m a o relativt ovanliga. Däremot förekom ofta små ägarskyltar, *trust plates*, som angav att vagnen finansierats av ett utomstående bolag och var uttyrd till ”ägar-banan”. – Om ett vagnsnummer följs av bokstaven R innebär det att vagnen inte får utväxlas med andra bolag = ”Restricted from Interchange”; vagnen uppfyller inte de regler som gäller för samtrafik; **kan gälla ex.vis specialinredda kylvagnar** – Precis som på andra

stora bannät med samtrafik och massor av operatörer var själva bansignaturena under årens lopp ett enda sammelsurium, t ex "MEC" för Maine Central RR och "MCRR" för Michigan Central RR, "NKP" för Nickel Plate Road (se <http://www accurail.com/accurail/ART/2700/2721.JPG>) och "NP" eller tidigare "NPRR" för Northern Pacific RR. **Seaboard Air Line dekorerade t ex sina boxcars så här under 1940-talet:**

<http://www.northeast.railfan.net/images/sbd79633.jpg> Ibland ersattes &-tecknet av ett "and", t ex på Bangor & Aroostook:

<http://www.northeast.railfan.net/images/bar2573.jpg> Inte ovanligt var att ommärkningsprogram (i samband med logotypbyte, "mergers" o d) tog flera år att genomföra p g a usla vagnomlopp; jfr "peddler freight". – Det var ingen tillfällighet att de stora väggytorna på box cars och reefers tidigt utnyttjades flitigt för allehanda reklam (jfr reefer!); vanligast var att föreskrivna reporting marks satt t v om dörren och reklamen/logotypen t h. Specialvarianter kunde förekomma, typ korrekt avkortad r.m.-signatur till vänster och även fullständig bansignatur/fullständigt bolagsnamn till höger, se MILW (eller tvärtom; detta bestraffades uppenbarligen sällan...)! Jfr t ex Chessie och Great Northern, ovan, och även "X", nedan. Se även Burro crane, MWOch "U.S.". – Vanligaste godsvagnsfärgerna förutom svart var traditionellt två olika brunröda nyanser, box car red och Tuscan red, se dessa ord, även om ytterst färgglada godsvagnar, speciellt kylvagnar, "billboard reefers", också började dyka upp ganska tidigt under 1900-talet; jfr caboose red, Pennsy freight cars, reefer och "X". En hel del cementvagnar ("covered hoppers") och tank cars var/är ljus- eller mellangrå. – Nya märkningar/logotyper målas numera ofta på utan att de gamla målas över ordentligt; inte ovanligt är att finna godsvagnar med fragment av ett antal olika ägarmärkningar från banor som varit försvunna i tjugo år! Då storbolag köper upp en annan bana förvärvar de även rätten att behålla dennas r.m.; t ex kan i dag ses UP-målade vagnar med gamla Denver & Rio Grandes **falnande** märkning! Jfr new heritage painting. Jfr även running repairs. För fler hänvisn. se freight car, ovan.

Republic Locomotive Works – företag som moderniserar äldre diesellok.
Data?

Rerailing frog – ispåringskena. Förr även replacer eller wrecking frog.
Modernt namn: Car replacer. Jfr frog.

Resistor banks – batteripaket av elmotstånd, på nyare GP- och SD-diesellok ofta monterade i utstickande, välventilerade skåp; dessa kyler bort energin vid motståndsbromsning via traktionsmotorerna. Jfr cab och train brakes.

Restaurant car – se dining car.

Retainer valve – eg. "pressure retaining valve", en speciell bromsventil på godsvagnar som, efter manuell omställning, hindrade bromsen från att lossa helt.

Användes förr i mycket skarpa, milslånga lutningar medan godstågen ännu hade bemannade cabooser (och motståndsbromsning på dieselloken ofta saknades). Före en stark lutning stannade godståget och personalen gick längs tåget och ”set retainers”, dvs aktiverade r-ventilerna. Flera lägen fanns; dels ett par olika trycknivåer, dels en ”extra-långsam bromslossning”, som användes i kortare lutningar. Anv. knappast numera; jfr AB brake, dynamic brake, resistor banks och Westinghouse.

Retaining ring – sprängring på hjul med påsatta hjulringar.

Retarder yard – rangerbangård med vall och balk- eller spiralbromsar. Även hump yard; jfr d o.

Retractable coupler – se drop coupler.

Retriever – speciell anordning vid trolleydrift på spårväg m m, avsedd att förhindra skador på ktl om trolleyn spårar ur – the r. hindrar trolley-armen från att snabbt slå upp.

”Reuben Wells” /Å/ – troligen världens första tiokopplade ånglok, byggt 1858 som pålok/ersättning för tidigare lok med kuggstångsdrift på PRRs ”Madison Incline” i Pennsylvania, bild: <http://www.sdrm.org/faqs/boilers/fig6.jpg> – ett stort tanklok med tj.vikt drygt 50 ton, vilket var mycket då! Loket är bevarat och ingår i PRR-kollektionen i Strasburg, Pa. /?/ Foto även i TRAINS för jan. 2004

Reverse position – minusläge för en spårväxel. Se vidare switch.

RFE – Road foreman of engines, se d o.

RGS – Rio Grande Southern; se Galloping Goose.

Rhode Island Locomotive Works – ånglokstillverkare i Providence, R.I. (ganska nära Boston och ändpunkt för den tidiga Boston & Pr. RR), urspr. vapenfabrik; loktillv. startad 1866; tillverkade **nästan 6 000 lok, ofta med ovala tillv.skyltar av detta utseende: <http://abpr.railfan.net/abprphoto.cgi?july06/07-22-06/m+e2.jpg>** Fabriken slogs ihop med ALCO 1901 och **loktillverkningen** lades ner 1908. Jfr Rogers.

”Ribbed side” box car – speciell utformning av vagnssidorna, med plåtarna horisontellt skarvade och överlappande. Förekom även på cabooser. ”It was as much a signature for the Milwaukee as the ‘Wagontops’ were for the Baltimore & Ohio.” Bild:

”Ribside” – vardagsform av ovanstående.

”Ribbon rails” – långräler ihopsvetsade av korta delar.

Richardson safety valve /Å/ – vanlig typ av helt inkapslad, plomberingsbar säkerhetsventil med spiralfjäder och utan hävstång, ofta inkl. ljuddämpare; konstruerad av George R. på Troy & Boston RR redan 1866; mycket ofta använd även i Sverige och ibland också i övriga världen. Konstruktionen innefattar en speciell ställring att variera avblåsningförloppet med; ”litet och länge” eller ”mycket och snabbt”. Detta kräver god precision vid tillverkningen, vilket blev möjligt då precisionssvarvar till överkomligt pris blev allmänt tillgängliga, bl a tack vare William Sellers, se denne, nedan. Jfr ”pop”.

Richmond Car Co. – vagn tillverkare under 1900-talet. Data?

Richmond Locomotive (& Machine) Works – medelstor ånglokstillverkare i Richmond, Virginia, som 1901 slogs ihop med ALCO. Liten verkstad, öppnad 1865, som började tillverka smålok cirka 1880, nyanlagd efter brand, utvidgad av ALCO men loktillv. nedlagd 1927. Känd i Sverige bl a därför att flertalet av de ganska få amerikabyggda ångloken här i landet kom från R. Cirka 4 500 lok byggda; tillverkarlistan är omtvistad. – Loken från R. hade under 1890-talet en karakteristisk tillverkarskylt, formad som ett dubbelpisma, ”diamond-shaped”; se tidiga foton av SJs lok litt. T och U. Jfr diamond, diamond stack, diamond truck, Lima och Rogers.

Right hand drive – se left hand drive.

”Right/left hand lead” /Å/ – vilken av vevstakstapparna som går först vid framåtgång; dessa är ju 90 grader förskjutna i förhållande till varann. Vanligast på ånglok är right hand lead. Jfr main rod och Walschaert.

Right of way – banvall. Ofta förkortat ROW. Jfr MW. Obs. att många järnvägar helt saknar stängsel. – (I GB: permanent way).

Rights of trains – uttrycket ”...with rights over everything...” anv. ibland om tåg med högsta prioritet = vissa ”hotshots”, godsexpresståg/heltåg o d, sällan numera om personförande tåg! Gamla Rulebooks talade om att ”...superior trains may not be delayed unless...” samt ”...inferior trains may have to be rerouted in case of...” Spetsfundigheter fanns också i nyare Rulebooks; ”train of superior right” ansågs bära bli ”given precedence by ORDER” medan ”train of superior class” ansågs bära bli ”given precedence by TIMETABLE” (= att tågföljden inte fick ändras); jag betvivlar att detta följdes slaviskt... Jfr hole och track warrant.

”Rio Grande” – Denver & Rio Grande Western RR, ”Mainline Through the Rockies”. Urspr. stort nät av enbart smalspår, spv. 3´; senare blandat/breddat,

mycket 3-skensspår; numera bara normalspår. Bolaget blev ganska nyligen sammanslaget med Espee och är därmed, numera, en del av jättelika Union Pacific. Jfr Royal Gorge och three-rail trackage. Obs. att *Rio Grande* naturligtvis kan syfta även på floden... – (Hist.) Ett par smalsp. bandelar är sparade som turistbanor. – ”Flying Rio Grande Logo” eller ”Rio Grande speed herald” betecknar den nyare, fartiga logotypen, införd fr o m 1941, se <http://www.rockymtnrrclub.org/no0578.htm> och <http://locopage.fotopic.net/p18241790.html> ”Toilet Seat Logo” var/är den elaka benämningen på den äldre hästskoliknande logon! En annan variant var ”Moffat Tunnel herald”, se <http://www.steamfreightcars.com/gallery/boxauto/drgw66172main.html> – Denver Union Station var kanske världens största ”dual gauge station” med trol. nästan hela spårsystemet som 3-skensspår under tidiga 1900-talet. D&RGW var troligen den enda bana i USA som t o m körde smalspåriga ”name trains/limiteds” i många år. Mest känt är nog ”San Juan” (urspr. ”Silver San Juan”; silverbrytningen i Colorado var viktig) mellan Durango och Alamosa, som rullade ända till 1951; urspr. inkl. restaurangvagn, de sista åren dock mest som post- o ilgodståg. Bild av ändvagnen: <http://photoswest.org/cgi-bin/imager?00009147+OP-9147> – ”The narrow gauge circle” betecknar det sammanhängande 3-fotsnät runt en stor del av Colorado som fanns kvar till början av 1950-talet och band ihop de flesta större orterna. Se <http://www.narrowgauge.org/> Obs. att ”alp-staten” Colorado aldrig varit ngt lätttrafikerat område med tåg (jfr t ex Silverton!), vidare att många kortlivade, sedan länge nedlagda mindre bandelar ursprungligen byggdes enbart för guld- och **framför allt** silverrushens skull... Jfr Georgetown Loop, Galloping Goose och narrow-gauge railroads.

Rio Grande Southern – se Galloping Goose.

Rip track – spår för mindre vagnreparationer och avsyning; namnet kommer av intialerna i ”Repair, inspect and paint”. Enl. en annan källa dock = ”Repair in place”, dvs. ung. = ”...skicka inte vagnar med enbart småfel till verkstad i onödan...!” Den förra förklaringen är dock trol. den riktigaste/**vanligaste**; ingår bl a i UTLX lexikon, se Union Tank Car. – *Ej att förväxlas med ”the track was ripped up”*. – ● Rivarossi – har under årens lopp tillverkat en hel del H0-fordon med USA-förebilder för 2-räls likström, av både finare och enklare slag. Vissa problem fanns dock under 1950-talet då R. hade grövre/högre hjulflänsar än dåvarande normala NMRA- och NEM-standarder... Salufördes i Sverige fr o m cirka 1953. Jfr Espee, FM och Little Joe!

Road – mångfacetterat järnvägsord. Anv. dels om vissa bangårds- och/eller verkstadsspår (“...on no. 4 road /el. track/...”), dels i kombination med vissa yrkestitlar; jfr road foreman of engines och roadmaster. ”When out on the road, you always have to keep a good lookout for signals...” Jfr line.

Road engine – då koppellok kördes vid tsä-förstärkning o d brukade loket närmast tågsättet (oftast = det lok som var tursatt för tåget i fråga) kallas r.e. och loket framför ”helper engine”. Obs. alltså att ”helper” kunde/kan beteckna dels pålok, dels koppellok; *många skribenter är slarviga med denna detalj*. Praxis har dock även varierat. Även under ångloktiden kunde det förekomma tågsätt med flera lok utspridda i långa tåg, oftast p g a broar m dålig bärighet. Jfr helper, pusher och slave.

Road foreman of engines – ung. = lokmästare/instruktionsförare. Slang: ”travelling grunt”.

Road gang – banarbetslag (äldre ord); nyare oftast = steel gang.

Road length – se route mileage.

Roadmaster – banmästare.

Road mileage – trafikerad banlängd. Jfr AAR.

Road number – betecknar lokets ordningsnummer/inventarienummer på resp. bana (i GB = Running number). Ej att förväxlas med ”train number”, se train number board. R. n. sattes förr oftast ut med ganska stora målade siffror på ånglokets hyttsidor medan tendern ståtade med ban-namnet och någon gång även en logotyp (t ex den dekorativa logo med en bit av Frihetsgudinnan som Central RR of New Jersey hade). Ibland dock tvärtom; jättestort road number på tendern och liten bansignatur på lokhytten, vilket t ex Santa Fe hade en tid. – Under dieselfieringens första tid kunde det förekomma, t ex på Santa Fe, att A- och B-enheter gick ständigt kopplade med varann; de hade då ibland samma road number! – Obs. att bansignaturer på lok ibland inte överensstämde med motsv. på godsvagnar; jfr reporting marks! Motorvagnar märktes ofta ”M-xx”, ellok ”E-xx”, de allra första dieselloken ”D-xx”. Jfr class, dome number, keystone, motor car, Northern Pacific, smokebox number och ”X”.

”Road of the Streamliners” – Union Pacifics vanligaste slogan, bl a målad i stora skrivstilsbokstäver i gult på boxcars åren 1939-55; förekom även på ålderstigna wooden boxcars m m, vilket kunde se ngt märkligt ut, åtminstone för de järnvägs-kunniga...

Road Railer – (numera t o m patenterat under beteckningen RoadRailer); system av speciella boggier på vilka semitrailerskåp kan hängas upp utan att gummihjulen berörs; bara användbart med speciella semitrailers, eftersom genomgående tågbrömsledning på varje trailer erfordras; denna ansluts sedan till varje bärande boggi... Används fortfarande. Jfr front runner. *Obs. att termen ”bogie” används om den speciella RR-boggin, för att markera skillnaden mot andra ”trucks”!* Se även

<http://www.wabashnational.com/products/roadrailer/railbogier.htm> En annan variant kallas Railmate, se d o.

Road slug – se slug.

Road switcher – benämning på ”universallok” från diesellokerans tidigare skede, ofta då = växellok (ibl. med mitthytt) men utväxlade för medelhög linjehastighet. En känd modell var ALCO-fabrikens tidiga (och talrika), fyraxliga typ RS-1, -2 och -3 från perioden 1945-50, som fortfarande används en smula; trol. de äldsta USA-dieslarna i tjänst i dag, tillsammans med enstaka EMD SW-900 och -1000. Jfr EMD och Train-Master.

Roanoke – huvudverkstad på Norfolk & Western RR; byggde även drygt 450 egna ånglok fr o m år 1883, bl a den berömda ”J-class”, se d o, liksom USA:s sista linjeånglok, en stor växlingsmaskin av typ 0-8-0, levererad till hemmabanen i december 1953. (De runda tillv.skyltarna på R:s sista ånglok var ganska lika Baldwins...) Jfr ”company-built” och JAWN HENRY.

Roberts & Schaefer – en av de större entreprenörerna som förr byggde coaling towers, se d o, åt banorna! Gigantiska sådana fanns här och där på storbanorna, se t ex Altoona, ovan. Många mindre står fortfarande kvar; en del är nu ombyggda till loksandtorn. – R & S bildades 1904 och levererade allehanda nyckelfärdiga lokstationsanläggningar för mekanisk hantering av kol, loksand, aska etc. MofWC 21 beskriver stolt hur man levererade ett 2 000-tons koltorn, för kolning över sex spår, redan år 1918, åt Philadelphia & Reading...

”Robot” – se slave unit.

Robot car – se locomotive control car. Jfr repeater car

Rock Island – Chicago, Rock Island & Pacific RR. Ganska stort bolag med linjer från Chicago och Minneapolis till bl a Omaha, Denver, St. Louis, Kansas City, Oklahoma City och Memphis, och ända ner till Houston i söder, linjelängd ca 7 500 miles. R I gjorde konkurs på tidiga 1980-talet och styckades delvis upp mellan andra bolag, mest p g a alltför höga personalkostnader, orsakade av alltför omodern infrastruktur – endast några få delsträckor hade fjb = massor av småstationer krävde bemanning dygnet runt... R I nämns ofta som typexemplet på ”efterblivna”, kraschade amerikanska järnvägsbolag i slutet av tjugonde århundradet.

Rockville bridge – ”a Pennsylvania Railroad engineering triumph, the Rockville Bridge, built in 1902, is still the longest stone arch bridge in the world.”

”Rocky the Goat” – se Great Northern.

Rod engine – koppelstångslok.

Rogers – stor ånglokstillverkare i Paterson, New Jersey, som 1905 slogs ihop med ALCO. Nedlagd 1913, tillverkade 6 300 lok. Jfr ALCO. Fabriken startad under namnet Rogers, Ketchum & Grosvenor. Första loket hette ”Sandusky”, byggt 1837 av Thomas R. Byggde 1855 den världsberömda ”the GENERAL”, se d o. – R. införde ca 1855 principen att skriva ROGERS i ganska stora ingjutna bokstäver i cylindrarnas slidskåpsidor. Idén anammades av flera andra USA-verkstäder, bl a Brooks, Richmond och tidvis även Climax, Dickson, Porter och Rhode Island. – Kuriosa: R. försökte ca 1890 locka över Baldwins dynamiske unge chef Samuel Vaucelain till Paterson med en fet lön men misslyckades, se Vaucelain compounds. Om manövern lyckats hade kanske R. blivit världsledande i volym i stället för Baldwin; 1890 var dessa två verkstäder ung. jämbördiga. Mason, Grant, R. och Baldwin ansågs då vara de förnämsta, i nu nämnd ordning; detta återspeglades i priset på produkterna. – En del tillverkarskyltar på äldre R-byggda lok hade samma utseende som de från Schenectady, se d o, med runda indragningar i hörnen. – Jfr ”Paterson-built”.

Roller bearings – första användning på gods- o personvagnar ca 1910 (ej omnämnda över huvud taget i CBC årg. 1909, däremot i 1912 års uppl.); på elfordon ngt senare; på ånglok ännu senare; jfr Timken och RPKD. Liksom i Europa gjordes de första åren parallella försök med både kul- och rullager. R. b. installerades på godsvagnar i USA i nämnvärd omfattning först fr o m sena 1950-talet; t ex en ganska omfattande förteckning över nylevererade AAR standard boxcars ca 1960 listar ännu bara ett fåtal rullagervagnar på U P och Boston & Maine... Nu obligatoriska på all godsvagnsmateriel i interchange traffic fr o m 1994. Jfr friction bearings.

Rolling stock – naturligtvis = rullande materiel. En del amerikanska purister/niträknare anser dock att r.s. bara ska omfatta vagnar, inte lok...

”Rolokron” – ett speciellt fastbromsningsskydd från Budd Co.

Rome Locomotive Works – se New York L.W.

Roof walk – smala gångbrädor mitt på de täckta godsvagnarnas tak, som bromsarna sprang på medan de drog åt eller lossade handbromsarna under 1800-talet; monterades alltid i form av gallerdurk e d även på nya täckta vagnar, på ”covered hoppers” etc. ända till omkr. 1960, trots att handbromsratten på alla nyare vagnar satt lodrätt på vagnens gavel (med stege bredvid). Numera oftast borttagna. Senare ibland även kallade running boards; jfr dock anv. Av detta ord. Se även brake club och hand brake. Jfr dagens top walkway.

Roomette – liten (sovvagns)kupé. Enl. uppgift ”uppfunnen” av Averell

Harriman, styrelseordf. i Union Pacific på 1930-40-talet och känd "Presidential Adviser" i många år. Ngt äldre roomette coaches anv. i dag av Amtrak ibland som "combines"; ett par kupéer avdelas för resgods... Jfr coach, first class och parlor car.

"Rooster" – stångkoppel på timmervagnar med utskjutande last.

Rope brake – se Griggs.

Roping staple – beslag/ögla att fästa ett rep eller wire i, så att (växel)loket kan dra vagnar på spåret intill; numera avskaffade. Även "towing eye". Jfr pole pocket.

"Rosebud coal" /Å/ – en lågvärdig, närmast brunkolsliknande kolsort i nordvästra USA, tidigare använd som fartygs- och lokbränsle. Bl a Northern Pacific körde mycket på r.c.; de hade egna dagbrott och var trol. ensamma om att använda denna "matjord" även i moderna lok, t ex ett antal Challengers, se d o, som hade extra stora rostytor (och gigantiska asklådor). Utvinningskostnaden lär ha legat på under \$ 1 per ton! Rökutvecklingen var mycket stor; ilskna antirök-förordningar i några av de städer NP passerade tvingade därför fram även en del oljeeldning... (Jfr electric traction, ovan.) Smeknamnet r.c. härstammar från N. Dakota. Jfr Northern Pacific.

Roseville smoke deflector /Å/ – en speciell, uppfällbar anordning, avsedd att dämpa effekten av kraftiga ångslag mot tunnel- och snöskyddstaken! Namnet kommer sig av Roseville Tunnel på Espee... Bild:
http://www.proto48.org/images/rel_11/11-07-1000.jpg

Ross pop valve /Å/ – en speciell typ av modern säkerhetsventil med mycket stor utströmningsarea. Jfr Richardson.

"Rotary" – kortform av rotary snow plow, snöslunga. Jfr snow plow. Den första snöslungan av dagens "stora" typ, med ett enda stort vertikalt ploghjul/slunghjul, konstruerades 1883 av kanadensaren Orange Jull; verksamheten togs sedan över av bröderna Leslie, se d o och nedan. Många av dagens större el- eller dieselslungor har varit ångdrivna från början; några fungerande ångslungor finns fortfarande (2002) i USA, bl a på smalspåren i Colorado. De sista ångslungorna byggdes 1949-50 av Lima, bl a till Soo Line. En av dessa var den sista ångslungan i regelbunden drift på en class 1 RR t o m 1977. Större rotaries har nästan aldrig varit självgående. Minst en original elslunga för kontaktledningsdrift, med stort ploghjul, har funnits, byggd för Milwaukee Road 1910. "Rotary Snowplow Power Unit" = elkraftvagn för äldre ångslunga som moderniserats med elmotor, ett antal sådana finns; RSPU är ofta en äldre B unit-diesel, kopplad bakom slungan; kallas ofta "snail"! Modernare

slungor har oftast även spårrensare inbyggda i underredena; jfr flanger. Jfr snow sweeper. – (Hist.) Jull och flera andra konstruktörer hade div. idéer om olika sorters ”uppdelning” av slungfunktionen i dels sönderhackning av snön framför maskinen, dels bortforslandet av snön; den enda riktigt bra varianten, som klarar att kasta **större mängder** snö långt åt sidan, var (och är) dock ett enda jättehjul, körbart åt båda hållen, med ställbara skovlar, apterbara för att kasta snön åt endera sidan av spåret. Jfr snow plow.

Rotary coupler – se MCB coupler.

Rotary snowplow power unit – se rotary, ovan.

”Roto-Ray” -se mars light.

Roundhouse – 1. rundstall. Används av okunniga skribenter även om lokstall utan vändskiva; korrekt benämning i så fall = engine shed. – 2. ● Produktnamnet på en serie gamla zamac-gjutna H0-byggsatser, se MDC.

”Roundhouse goat” – se yard goat.

”Round-roof boxcars” – se Pennsy freight cars och Seaboard Air Line. Jfr wagon-top.

Route indicator – se indicator box. “Route of the Electrified Olympians” – se MILW.

“Route of the 400 Fleet” - godsvagnsmärkning på C&NW linjers box cars, inkl dotterbolagens. Jfr C&NW och name trains!

“Route of Southern Belle” – slogan använd på boxcars från Kansas City Southern RR.

Route mileage – trafikerad banlängd, exkl. sido- och dubbelspår. Jfr AAR!

ROW – se right of way.

”Royal Blue” – se Baltimore & Ohio.

”Royal Canadian” – se ”Angus shops”.

”Royal Gorge” – 1. en känd ravin i Rocky Mountains där Denver & Rio Grande Western passerade, först med smalspår, därefter i många år med treskenspår, numera enbart normalspår, bild: <http://www.archives.state.co.us/tour/pcr6.htm>
2. namnet på ett av banans gamla paradtåg, D&RGW ”limited” 1 och 2, från Denver till Colorado Springs och v v. Jfr three-rail trackage.

”Royal Hudson” /Å/ – ett modernt ånglok på Canadian Pacific, 4-6-4 no. 2860, som ofta användes i specialtåg under 1970-80-talet. Urspr. specialdekorerat för drottning Elizabeth II:s besök på 1950-talet. Jfr ”Angus shops”.

● **RP 25 – beteckning på nyare finskale-standard för hjul i skala H0. RP = Recommended Practice!**

RPKD – förkortning för ”repacked”; vid ompackning av lagerboxarna på glidlagervagnar skulle datum för detta målas på vagnens sidor, med RPKD framför. Jfr reporting marks och waste grab. Glidlager är nu, 2006, äntligen helt avskaffade på vagnar i samtrafik!

RPO – förkortning av Railway (!) Post Office = postvagn med bemannad sorteringskupé, ej postkontor! Kallades/kallas oftast ”an RPO”, både i tal- och skriftspråk. Introducerade 1862-64 /?/. Även poststämplarna var givetvis märkta RPO; jfr PKP i Sverige! Jfr freight motor och head end cars. ”RPO” tycks inte ha använts i Kanada, där mail car var det vanliga (?). Vissa USA-banor var inte heller fullt konsekventa i anv. av mail car/RPO; jfr mail car och storage mail car. Bilder och förklarande text här:

<http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs1.html> – Sortering av post i RPO under gång upphörde ca 1977, då de sista bemannade postvagnarna på bl a AMTRAK togs ur tjänst. – (Hist.) Transportkontrakten med US Post Office var viktiga inkomstkällor för banorna och bidrog till att många banor med förlustbringande persontrafik ö h t hade några persontåg kvar efter 1950... Även ganska små RPO’s förekom, se <http://espee.railfan.net/sp-rpo-475.html> Jfr också interurban!

RS type – förkortning för diesellok avsett för blandad tjänst; ”RoadSwitcher”, se d o. Alcos gamla road-switcher typ RS-1, tillverkad åren 1940-57, var mycket populär; enstaka sådana typ RS-1, 2 och 3 är ännu i tjänst på småbanor, någon t o m med ursprunglig drivlina. Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/cnw53.jpg> Målning med grova sneda gula ränder i kortändarna av RS-loken, safety striping (se d o), var förr inte ovanligt, se även doodlebug. Jfr ”Hammerhead”. Jfr även PA och SW.

RSPU – se rotary.

RTA – Rapid Transit Authority. Jfr MTA. RTA betecknar i princip bara huvudmannen för en viss storstads förortstrafik. Jfr Rapid transit!

● ”RTR” – ready to run, se tinplate trains.

“Rubber stamp” cars – smeknamn på spårvagnar byggda av Cincinnati Car

Co. med inåtsvängda sidor,
bild: http://www.ironhorse129.com/RollingStock/builders/cincinnati_carco.
Htm , andra fotot.

Rue injector /Å/ – se Little Giant.

Rule Book – vardagsbenämning på den amerikanska ”sao”. Tidigare bl a benämnd ”Operating Book of Rules”. Observera t ex överflödet av ljudsignaler förr – tveksamt om dessa i praktiken användes allesammans... Medan tågordergivning på papper var förhärskande, användes ofta förklaringar av typen ”issue ’23 orders’, issue ’72 orders’ ” osv., med hänsyftning på viktigare standardparagrafer i the Rulebook (proceduren jämförbar med rutinerna kring våra svenska ”s-blanketter”). Jfr BOR, dispatcher, flimsies, GCOR och train orders. – Historiskt: Omkr. 1941 införde ett antal av storbanorna en gemensam Rule Book, bl a UP, Milwaukee och Great Northern. Tåganmälan per telegraf var länge förhärskande; se även telegraph.

”Rule G” – urgammal ordningsregel i sao m fl författningar ang. att trafikpersonal inte får vara berusad.

Ruling grade – genomsnittligt värde på en stigning, dvs. den medelstigning/-lutning som bestämmer minimibehovet av drag- och bromskraft.

Run – jfr switch.

”Run the red board” – gå mot stopp, dvs. efter tillstånd från DS, tågledaren.

Running boards – gångbord på lok. Uttrycket tyvärr numera även använt om takspångar på vissa gv (urspr. = roof walks, se d o), vilket ibland förvirrar. – /Å/ ”Leap-frog r.b.” = trappstegsformat gångbord på ånglok med ”urtag” för luftpump, matarvattenpump, power reverse o d tillbehör; bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_erie2701.jpg och http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr1361.jpg

Running board skirts = olika ”kjolar”, som monterades nedanför gångborden på (äldre) ånglok och målades på olika sätt, i ett försök att ge strömlinjeeffekt. – Jfr roof walk.

”Running light” – se light engine.

Running repairs – mindre reparationer på rullande materiel, i motsats till ”heavy repairs”. Det senare motsv. närmast ”storrevision” på sv. Amerikanska godsvagnar underhölls i regel bara efter behov, inte på tidsbasis e d. Detta har nu ändrats med datateknikens hjälp men är fortfarande ett problem, jfr peddler

freight. Jfr även C.O.T.S. (Lok- och personvagnsunderhåll har däremot alltid varit tids- eller mileage-bundet.)

Rushton stack /Å/ – se balloon stack.

Russell – tillverkare av snöplogar i Ridgway, Pa. för både järnvägar och spårvägar. Jfr snow plows.

”Russian Decapod” – under senare delen av 1. världskriget tillverkade amerikanska verkstäder ett tusental 2-10-0-tenderlok till Ryssland. Efter revolutionen 1917-18 förblev närmare 200 färdigbyggda lok osålda och övertogs av några av USA-banorna efter omspårning; löp- och tenderaxlarna byttes ut och drivaxlarna fick bredare hjulringar! Ett par av dessa har överlevt som museilok, inget dock körbart f n, såvitt känt. Jfr data om ”krigslok” under bl a ALCO och Baldwin! Bild: <http://www.steamlocomotive.info/vlocomotive.cfm?Display=955> och <http://www.railarchive.net/randomsteam/slsf1630.htm>

S – jfr ”S.S.”

”S-1” /Å/ – beteckningen på Pennsylvania RRs första stora superånglok, nr 6100, med stelt ramverk; hade 21 atö panntryck och två fyrkopplade högtrycksmaskinerier med TREaxliga löpboggier fram och bak!! Byggdes i ett enda exemplar inför världsutställningen i Chicago 1939; formgivet av Raymond Loewy, se denne. Loket har enligt flera inofficiella källor gått fortare än vad ”Mallard” gjorde... Tyvärr skrotat. Se vidare Duplex locomotive, ovan. Ny bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr6100.jpg
Jfr HIAWATHA och ”T-1”.

”S-2” /Å/ – beteckningen på Pennsylvania RRs stora ångturbinlok, bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr6200.jpg Se vidare steam turbine locomotives.

”Sacred Cows” – smeknamn på de tre misslyckade ångturbin elektriska jättelok som Chesapeake & Ohio lät bygga på 1940-talet; se Chessie turbine engines, ovan.

Saddle tank engine /Å/ – i USA jämförelsevis ovanliga, dock fanns en del sådana dels på logging-banor (ibland rätt stora lok; Mallet-tanklok med sadeltank förekom), dels i industrin. Betecknades med ”ST” efter hjulställningen. Jfr Dinky, Heisler **och Whyte!**

S A E – Society of Automotive Engineers, bildat 1905 i New York med

ursprungsnamnet Soc. of Automobile Engineers. Verksamheten syftade redan från början till att uppnå olika typer av standardisering inom bilindustrin, senare även all mekanisk m m industri. Tack vare den stora hemmamarknaden kunde vissa egna idéer odlas utan större protester från exportmarknaderna; t ex är en SAE-hästkraft en mindre enhet än sin tyska DIN-motsvarighet. Även gängsystem, fogningsteknik och diverse standarder har reglerats av SAE-idéerna. Jfr unified.

Safety Appliance Act – införd 1911; bl a skulle godsvagnarna utrustas med fler och bättre växlar- och bromsarhandtag än förut. ”Some older freight cars were modernized with safety appliances just a few years before they were scrapped”...”Safety brake” – se automatic air b., Creamer s.b., New York air brake och Westinghouse.

Safety cab – nyare typ av rymlig diesellokshytt, högre placerad, som ger lokpersonalen större säkerhet vid bilkrockar o d. Kallas även comfort cab. Jfr standard cab.

”Safety car” – Benämn. ”...safety cars” infördes på spårvägar och interurbans då dödmansgrepp blev vanligt, i samband med att enmansbetjäning i eldrift infördes allt oftare på 1920-talet.

Safety painting – många idéer har funnits om detta; skarpa kontrastfärger, mönster m m. Canadian National (med rödmålade lok) har tidvis t o m målat halva dieselloksidor med jättelika vita snedränder. Vanligast på tidiga spårgående el- och motorfordon (som inte gav ifrån sig samma stora rök- och ångplym som ångloken!) var snedrändning i vitt eller gult i framänden, ”safety striping”, jfr doodlebug. Amerikanska spårvagnar hade ibl. några stora påmålade schackrutor inunder framrutorna (trol. för att motverka effekten av bländande reflexer, från glasen, mot gatutrafiken). En annan variant, mera ägnad som hjälp åt personalen vid dimma o d, här:

http://www.morscher.com/rr/2004/20040701_01.jpg Betr.

plankorsningssäkerhet jfr auxiliary lights, crossbuck, crossing alert, ditch lights, mars light och wigwag. – Jfr även

http://www.morscher.com/rr/1977/19771221_17.jpg Alltsammans har naturligtvis syftat till att öka tågens siktbarhet och få ner antalet kollisioner med vägfordon.

Safety rules – jfr rulebook.

Safety striping – se safety painting.

Safety switch – uppkörbar växel. Sv. ”skyddsväxel” kallas däremot derailing switch. Jfr (trailing) switch och Wharton.

St. Charles Car Mfg. Co. – vagnfabrik i Charles, Missouri, öppnad 1872-73. Tillverkade alla typer av vagnar; fr o m sammanslagningen 1899 med ACF (se d o) mest personvagnar, den sista 1959. Numera ACF-koncernens huvudverkstad.

St. Louis Car Co. – se SLCC.

St. Louis Southwestern Ry. – mera känd som ”Cotton Belt (Route)”.

Sand car – större spårvägsnät hade oftast en egen s.c., bild från Denver här: <http://www.davesrailpix.com/dentram/htm/dt025.htm>

”Sandy River” – oftast använda benämningen på de sammanslagna 2-fotsbanorna i Maine, ett antal separata småbanor som sedan bildade ”The Sandy River & Rangeley Lakes RR”, USA:s enda ngt större smalspårnät som INTE hade 3 fots spv. (jfr ”narrow-gauge railroads”). Föreningsstation med normalspåret var bl a Phillips, Maine. Större delen nedlagd före 1935; ett par andra 2’-banor i Maine överlevde ngt längre... Jfr Edaville & Wiscasset.

Sand tower – jfr Roberts & Schaefer.

Sandwich car – en speciellt väl isolerad tankvagn; modernt uttryck. Jfr Union Tank Car Co.

”San Juan” eller ”Silver San Juan” – se ”Rio Grande”. Obs. att silverutvinningen i Colorado långsiktigt var av mycket större betydelse än den kortvariga guldrushen!

Santa Fe – se ATSF, BNSF och war bonnet.

Saxby & Farmer – (hist.) tillverkare av mekanisk ställverksutrustning, inkl. förreglingslinjaler etc. Ett medelstort hävstångsställverk (i allmänhet placerade i signal towers, se d o), kunde t ex kallas ”a 40-lever rack” o d. (I GB = a 40-lever frame.)

SC – se SW.

- Scale – observera att många mj-skribenter har svårt att hålla isär scale och gauge; problemet är dock uthärdligt så länge man endast diskuterar ”gauge H0” och liknande, vedertagna benämningar. Efter att numera smalspårsmodellbyggena ökat starkt påpekas därför då och då att ”the track gauge which a model train runs on does not determine its scale!” Jfr gauge.

Scale test car – se track scale test car..

Scenery car – se <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs2.html>

Scheffler engine – ”a number of steam storage motors were built in Paterson, New Jersey, by Theodore Scheffler in 1876” – kanske världens första eldlösa ånglok? ”Before the perfection of electric street traction in the late 1880's, American city railways (spårvägar!) tried many exotic forms of power in an effort to displace horse-propelled cars. In the 1870's the Crescent City Railway of New Orleans tried some steam storage motors built in Paterson, New Jersey, by Theodore Scheffler in 1876. These locomotives were fireless and obtained a "charge" of steam from a stationary boiler house.” Jfr fireless engines.

Schenectady Locomotive Works – medelstor ånglokstillverkare i Schenectady, New York, startad 1848, som 1901 blev huvudfabrik inom ALCO, se d o. Uttalas skenne kttöddi. Före sammanslagn. hann ca 4 000 lok levereras från S. /?/ All slutmontering av Alco-lok (i USA) gjordes fr o m 1931 här. Tillverkningen ställdes gradvis om till diesellok under 1940-talet; sista ångloksleverans 1948 (jfr Montreal). Det var i montagehallen i S. som den första ”Big Boy” blev ”döpt” av montören som skrev det nu odödliga BIG BOY med krita framtill på sotskåpet år 1943...! – Fr o m ca 1885 och fram till sammanslagningen 1901 hade ångloken från S. oftast en karakteristisk, rektangulär tillverkarskylt med rundade indragningar i hörnen; jfr Rogers och ALCO. (Namnet McQueen figurerar på ngt sätt i samband med S., kanske en uppköpt tidig, mindre konkurrent...?)

Scissors crossing – gammal benämning på korsningsväxel; nu antikverad? Anv. ibland som synonym till double crossover, alltså växelkryss, dvs. fyra växlar (med el utan mittre korsning) inlagda i ett dubbelspår. Jfr slip switch.

”The Scott Special” – en berömd rekordkörning på Santa Fe i juli 1905; trevagnarståg på ca 150 ton, beställt av Walter Scott, en rik gruvmagnat, från Los Angeles till Dearborn Station i Chicago; 19 olika lokbyten på vägen; div. olika maskiner av typ Atlantic, Prairie, Ten-Wheeler och Pacific användes. Sträckan (då 2 265 miles) tillryggalades på TOTALT 44 timmar 54 minuter inkl. alla uppehåll, vattentagningar, lokbyten, nedsättningar m m = medelhastighet 50,4 mph. Bl a uppmättes 106 mph på ett kort linjeavsnitt utanför Chicago.

Scullin disc drivers /Å/ – ångloksdrivhjul av typen extra lätta skivhjul med runda genomgående hål i; introducerade ca 1935. Använda bl a på NYC Hudsonlok. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/nyc5450.jpg> Jfr boxpok.

”SD-7” – ett av de tidigaste 6-axliga universaldieselloken, ”Special Duties”, från EMD; första leverans 1952. Jfr EMD.

”Seaboard” – talspråksförkortning för f d Seaboard Air Line RR, ”the Route of Courteous Service”. Reporting marks(se d o): SAL. En av de tidigaste användarna av lätta ”Pioneer type railcar trains” i mitten av 1930-talet, jfr Burlington Zephyr; minst ett av dessa var i tjänst ända in på 1970-talet efter det

att SAL slagits ihop med ACL, Atlantic Coast Line. SAL hade även de ovanliga round-roof box cars, jfr B & O och wagon-top. Ett av Seaboards limited trains hette "Silver Meteor". Jfr name trains.

Searle heater – varmvattenvärmsystem i personvagnar, infört ca 1870 och tillverkat av Union Brass Company of Chicago; konkurrerade med Bakers system, se d o.

Second section – förstärkningståg till ord. tåg; anordna(de)s med samma tågnummer som "huvudtåget" men med en tvåa och ett streck framför! Ev ytterligare "sections" fick en trea, fyra osv.; 2-89, 3-89, 4-89 etc. (Utlästes "second eighty-nine" osv; huvudtågsättet var "first eighty-nine"). Förekom ofta förr då t ex de dubblerade kvällstågen New York – Chicago och v v gick på fredagarna! Jfr train number board och classification lights.

"Section..." – olika sammansättningar syftande på banavdelningen; personal, materiel, arbete etc.; "section foreman", "section motor car" osv. Jfr även lineman, MW, Roadmaster, steel gang och track car. Obs. att "second section" har annan betydelse, se ovan.

"Self-Propelled Vehicle" – se SPV.

Sellers /Å/ –tillverkare av bl a smörjtpumpar, lubrikatorer och injektorer till ånglok. William S. (1824-1905) introducerade med stor framgång Giffards injektor i USA år 1860 och var även stor tillverkare av verktygsmaskiner. En tidig konkurrent betr. injektorer var firman Lunkenheimer. – Redan omkr. 1870 fanns i princip alla dagens mekaniska verktygsmaskiner att köpa från Sellers; firman bidrog därmed kraftigt, tillsammans med gjutståltekniken, till de konkurrenskraftiga amerikanska ångloken utbredning över världen, bl a tack vare korta leveranstider. Jfr Commonwealth Steel. – Kuriosa: 1864 föreslog S. i en skrivelse till Franklin Institute att den brittiska Whitworthgängen skulle accepteras som standard även i USA. Han framlade även ett alternativt förslag, vilket i stället blev normerande för "Unified threads" = dagens amerikanska system, som man envist håller fast vid...

Semaphore – T-type semaphores har förekommit i USA, bl a på Milwaukee Road, men trol. bara som train order semaphores, se d o. – Historik: Andelen semaforer av totala antalet signaler angavs av ICC ha minskat till ca 40 % år 1947. I dag återstår trol. bara ett fåtal – utom på museibanor och motsv. Jfr highball.

"(Semi-)convertible car" – olika varianter av spårvagnar med uppfällbara sidoväggar; förr mycket vanlig vagntyp i många av USAs städer.

Semitrailer train – se Road railer.

”Sentinel” – se Baltimore & Ohio.

SEPTA – Southeastern Pennsylvania Transportation Authority.

Service application – driftbromsning.

”SERVICE CONNECTIONS” – varningsskylt uppsatt vid fordon som har t ex stationär ång- eller elvärme kopplad.

”710” – den nyaste huvudmotorvarianten från EMD – jfr ”567” och ”645”.

”70-tonner” – se GE.

SFRD – Santa Fe Refrigerator Despatch.

S G / SG – vanlig förkortning för standard gauge. Se vidare gauge

- S gauge – modelltåg i skala cirka 1:64 och spårvidd omkring 22 mm... Normerna tycks ha varierat under årens lopp och detaljerna kring hur denna udda skala uppkom tycks vara hur komplicerade som helst; uppgifterna går isär... Bl a lär Lionel ha tillverkat S-materiel med alltför bred spårvidd... Jfr American Flyer och Lionel.

”Shadow Keystone” – se Keystone och Pennsy.

”Sharknose” – en speciell typ av cab unit-diesellok, byggda av Baldwin och bl a använda i ganska stort antal på Pennsylvania RR, Delaware & Hudson och New York Central. De första kom år 1953. Kortformen är naturligtvis ”shark” bland dieselälskarna! Typen blev relativt kortlivad; jfr Baldwin och ”Babyface”. Bild: http://www.morscher.com/rr/1977/19770615_06.jpg och <http://www.railfan.net/railpix/submit/edkaspriske/.p.cgi?DRX6-4-20XRahwayX1956.jpg> <http://exotic.railfan.net/baldwinlocos.htm> – (Hist.)

Benämningen

”Sharknose” användes allra först på PRR 1941 om deras speciella ånglok typ T-1, se d o. http://www.railfan.net/cgi-bin/thumb/subphoto.cgi?/railpix/submit/miscsubmit/T-1_smoke_collector.jpg Designen har t o m kopierats i Australien! Jfr bulldog-nose, long-nosed, shovel-nose och streamliner.

Shaw Balanced Locomotive – byggt i ett enda exemplar 1881 hos Hinkley, se d o. Loket hade dubbla cylindrar och vevstakar på vardera sidan. Bild: <http://www.aqpl43.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/balanced/balanced.htm> Jfr Vauclain.

Shay /Å/ – boggiånglok med kardandrift; se Lima. Jfr Denver Tramway. Se även <http://www.gearedsteam.com> och <http://www.railsusa.com/cgi-bin/links/go.cgi?id=1165>

Shelf coupler – ”A special coupler, required on some (tank) cars designed for transporting hazardous commodities...”, säkerhetskoppel, med små påbyggda ”hyllor” inunder och ovanför urtaget för koppelkäften, för att förhindra dels självavkoppling vid kraftiga sammanstötningar/slack action (se slack), dels ev. urspårning om ett avbrutet koppel ramlar rakt ner i banan (detta förekommer). Olycksutredningar visar också att tankvagnars kortändar ofta punkterats av just vagnskopplarna; s.c. är därför obligatoriska på alla (nya?) tankvagnar från 1983. Svensk benämning ev. = urhåkningskydd? Jfr Janney.

Shoo-fly – provisoriskt spår utlagt för att komma runt ett hinder, en bankskada efter ras, större urspårning e d.

Shortline – allmän benämning på mindre bolag; ett relativt begrepp, jfr Class 1 RR etc.

”Shovel-nose” – vanlig strömlijnjeutformning av tidiga lok- och motorvagnsfronter med sluttande profil, se **BURLINGTON ZEPHYR**, **HIAWATHA** och streamliner. Jfr även Budd, bulldog nose, E-type, FLYING YANKEE och Sharknose.

Shuttle train – ung. = pendeltåg; oftast dock bara om kortare förbindelser. Jfr commuter train.

”Side-door Pullman” – slang för (tom) box car; luffarnas vanligaste transportmedel för femtio-hundra år sedan...

Side-dump car – vanligaste benämningen på ballastvagn med sidotömning, bra bild här: http://www.railfan.net/railpix/railfan/ohio04-10-01/img_0423.jpg

Side rod /Å/ – koppelstång på (ång)lok (i GB: coupling-rod).

Siding – det vanligaste ordet för sidospår. ”Take siding” = gå in på sidospår. Speciella tilläggslyktor på vissa blocksignaler/försignaler kunde förvarna om att inledning på ett mötesspår mellan två stn var att vänta... Stub s. = stickspår med stoppbock. – Jfr ”in the hole”, loop, road, track och wye. – *Siding kan även betyda ”väggbeklädnadsmaterial”, både på hus och godsvagnar!*

Sight-feed lubricator /Å/ – samlingsnamn på oljesmörjkoppar med någon form av synglas och reglerbar oljetillförsel. S-f.l. är vanligaste allmänna beteckningen

(tillsammans med "hydrostatic lubricator") även på kondensationslubrikatorer med synglas (för cylindersmörjning m h a ånga), där antalet oljedroppar som stiger upp i vattnet bakom glaset kan regleras efter behag. Bland de vanligaste tillverkarnamnen kan nämnas Detroit, Sellers, De Limon, Barco, Michigan, Nathan och Ohio. Jfr displacement lubricator.

Signal – signaler i USA har funnits och finns av bokstavligen oräkneliga varianter; benämningarna och betydelseerna är därför en enda snårskog... Jfr ATC, automatic block signal, ball signal, cab signals, CTC, dwarf signal, disc signal, (hand signals), position-light signals, semaphore, siding, track circuits och train order signal, som förhoppningsvis ger läsaren åtminstone ett hum om benämningarna...

Signal line – (äldre) signalkabel eller -luftledning installerad i olika fordon för kommunikation mellan tåg och lok. Den senare = den smalare luftslangen, **nära kopplet**, som syns på många lok- och vagnsfoton!

Signalman – benämningen (endast på vissa banor) på ställverksoperatörer. Annars oftast towerman/tower operator. Jfr agent och leverman.

Signal territory – äldre benämning på bandel med någon typ av sammanhängande signalsäkerhetssystem, t ex linjeblockering. "Non-signal territory" betecknade då banor med tåganmälan e d. Jfr ABS, form D, telegraph och track warrant.

Signal tower – ofta = interlocking tower eller switch tower; gränsen dem emellan var/är ej skarp; den senare benämningen även om kontrolltorn för balk- eller spiralbromsar vid bangårdar med vall! Kallas ibl. även bara "cabin" (c. i GB = signalbox). Jfr "armstrong", diamond, leverman och Saxby & Farmer. – (Hist.) Det första USA-ställverket av ren relätyp med tryckknappar kom 1937 på New York Central RR i Girard Junction, O.

"Silver front ends" /Å/ – syftar på att en del lok hade sotskåpsluckan eller hela sotskåpet målat med silverbrons, speciellt oljeeldade lok. Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/cs60.jpg> Jfr Coast Daylight. Även mellangrått/grafitgrått var tidvis ganska vanligt.

- Silver Streak – gammal tillverkare av vagnsbyggsatser i H0; på 1950-talet ofta i blandat utförande med både trä- och zamacdetaljer. (Jfr Red Ball.)

Silverton – f d silvergruvdistrikt i Colorado, en bit ifrån Durango, då med ett antal konventionella 3-fotsbanor med adhesionsdrift men delvis otroliga stigningar och skarpa kurvor.

Simple articulated locomotive /Å/ – ånglok med dubbla maskinerier av Mallet-typ men med enbart högtryckscylindrar. (Urspr. kallat "simple-expansion articulated". Mest kända exempel är "Big Boy" på Union Pacific.) Jfr Duplex.

"Simplified" /Å/ – adjektiv; anv. ibland för att ange att loket byggts om från kompond- till tvillingtyp (som fallet ofta var med Baldwinlok från ca 1890-1905; jfr Vauclain).

Single (driver) locomotive /Å/ – kanske den första "standardloktypen" i USA, med en främre fyrhjulig boggi och två drivhjul. Första loket av typen, "Experiment", byggdes av Jervis vid Mohawk & Hudson 1833; ansågs lyckad och ersattes sedan successivt av 4-4-0 "American"-typen som standard. Jfr Mason och Standard engine.

Single-end... – vanlig benämning på dragfordon/manövervagn med förarhytt i bara en ände.

Single line running – enkelspårsdrift. (I GB ofta = wrong line running/working.) Både höger- och vänstertrafik har förekommit/förekommer på amerikanska dubbelspårs/flerspårslinjer.

"Single-truck car"-tvåaxlig spårvagn/interurbanvagn. Jfr "double-truck car".

Siphon /Å/ – samlingsnamn på olika sorters cirkulationstuber, ofta av ganska stor diameter, monterade inuti ett ångloks fyrbox, vanligen utgående från eldstadstaket och anslutna till fyrboxväggen/väggarna i en eller flera punkter längre ner. (Den allra första, tidiga varianten bestod av några snedställda, vanliga loktuber från ena fyrboxväggen till den andra.) Ibland var s. hopbyggda med valvet, "arch tubes". Ofta även kallade "thermic siphons" eller "circulators". Dels förbättrade s. ångbildningen, dels minskade de risken för torrkokning. Med de allt högre panntrycken på 1940-talet tillkom dock i stället ett nytt riskmoment – vid materialbrott på en s. kunde effekten bli som vid en mindre pannexplosion. åtminstone några lokmän har dött på kuppen under årens lopp p g a en brusten s. (eldstadsluckan sprängdes då den våldsamma ångbildningen inte hann släppas ut tillräckligt fort via tuberna och asklådan; detta har faktiskt inträffat i Australien med ett museilok så sent som på 1990-talet). –Moderna amerikanska ånglok hade alltid även "combustion chamber", se d o. Jfr Nicholson.

Siren – se air horn och Leslie.

SIT yard – storage in transit yard; inte ovanliga vid stora processindustrier, t ex för uppställning av "jumbo hopper cars" med plastpellets; kemiska produkter och halvfabrikat är f ö ett av de viktigaste godsslagen på USA-banorna i dag! Jfr

hopper car.

”6100” – Sixty-one hundred, ett av de mest berömda ångloken i USA, se ”S-1”.

”645” – den nyare lokmotorn från EMD, framtagen ca 1965, med 645 kubiktums cylindervolym. Olika motorbeteckningar från EMD börjar numera oftast med två siffror, som anger antal cylindrar. Många varianter finns naturligtvis. Jfr ”567” och ”710”.

Skagit Iron Works – gammal tillverkare av motorvagnar (1920-30-talet) i Washington.

Skate – stoppsko. Jfr brake shoe och skid shoe.

Skeleton car – timmervagn med enkelt underrede (ibl. endast en kraftig mittbalk) och boggiar. Även log eller logging car. Jfr disconnected logging truck, log car och spine car.

Skid shoe – (äldre, korrekt benämning på) stoppsko. I talspråk ofta skate.

”Skunks” – smeknamn på alla de olika motorvagnarna på California Western RR i Mendocina county norr om San Francisco, som allesammans var målade i svart och gult (nu ändrat). En skunk, med svansen i vädret, ingår t o m i bolagsloggan! CW, som haft bl a motorvagnsdrift ända sedan sena 1920-talet, var tidigare starkt nedläggningshotad men The Skunk Train (nu både motorvagnar, diesellokståg och ångtåg) marknadsförs numera som rent turisttåg i jätteträdens skugga, med vinprovningar i salongsvagn m m, m m... Banlängd 40 miles och 30 broar! Hemsida: <http://www.skunktrain.com/> Kuriosa: Ursprunget till smeknamnet debatteras – enligt minst en källa skulle de tidigaste motorvagnarna urspr. luktat mckt illa; orsakat av ngt tidigt försök med sekunda bränsle? (Jfr Dilworth.)

”Skyline shroud” – se streamliner.

”Sky top” observation car – se HIAWATHA.

Slack – glappet i amerikanska automatkoppel. I långa tågsätt kan s. bli flera meter sammanlagt; tågen måste därför startas försiktigt; ”to take up the slack”. Omvänt kan även vårdslös ansättning av enbart direktbroms på lok ge våldsam ”slack action”. ”To bunch the slack” = att trycka ihop kopplarna för att underlätta igångsättning. (Slack coal ibl. även = stybbrikt kol.) Jfr cushion, ”D-type coupler”, MCB coupler och platform buffer.

Slack adjuster – se brake slack adj.

Slater spark arrester /Å/ – Data?

Slave (unit) – obemannat, radiostyrt diesel- eller ellok avsett att kopplas i mitten eller slutet av långa tågsätt. I Kanada = ”robot”. Jfr control sled, Cow 'n Calf, helper och road engine.

SLC(C) – vanlig förkortning av vagn tillverkaren St. Louis Car Co. Stortillverkare av alla typer av spårvagnar och järnvägsfordon. Öppnad 1887, i verksamhet till 1973 (?). Jfr Brill och PCC.

”Sled” – se brake tender. Jfr control sled.

Sleeper – kortform av sleeping car. Jfr duplex coach, interurban line och tie.

Sleeping car – den första varianten, med änderingsbar kupéinredning, anses vara konstruerad av Theodore Woodruff cirka 1857. Naturligtvis blev det många patenttvister på detta område, bl a med George M. Pullman, se ovan... En nyare variant kallades t ex ”6-4-6 type sleeping car, with 6 roomettes, 4 bedrooms, and an open six-seat section”. Många sleepers byggdes om till baggage och mail cars/RPOs då trafiken minskade under depressionen. Jfr head end cars, heavyweight cars, Mann, Pullman, slumber coach, troop sleeper och Wason Car Co.

”Slim Princess” – smalspårsbanan i södra Kaliforniens öken, ”the Keeler to Laws branch”, som Espee övertog. Sista smalspåret med allmän trafik väster om Rocky Mountains; spv. 3 fot, nedlagt 1959; sista trafikuppgift trpt av olika mineral. Urspr. en del av ett större linjenät in i Nevada och fram till gränsen mot Oregon. En del av den ålderstigna materielen kom till användning på Hawaii under 2. världskriget, då trafiken på smalspårarna runt Honolulu och Pearl Harbor mångdubblades... Ironiskt smeknamn på senare år: ”Owens Valley Daylight Special” (jfr Espee Daylights...!) Jfr NevadaCalifornia-Oregon RR, Oahu RR och whaleback tender.

Slip control /Å/ – tryckluftdriven automatisk ventilanordning, med mekanisk givare från axlarna, på (några av) de stora Duplexloken på PRR på 1940-talet, som skulle förhindra att ena maskineriet började slira. Även försedd med kontrollampor, som också visade ev. fastbromsning. Jfr Duplex.

Slip switch – korsningsväxel. (Detsamma även i GB – hade där ingenting att göra med de engelska ”slip coaches”, personvagnar som avkopplades I FARTEN från tågets bakände och bromsades in till en mellanstation av en särskild ”slip guard”...!)

Slopeback tender /Å/ – den typiska amerikanska växellokstendern med sluttande

bakdel. Jfr centipede, coast-to-coast tender, Vanderbilt tender och whaleback tender.

Slot – jfr cable slot och electric slot.

Slotted knuckle – se MCB coupler.

Slow order – subst. för dels varsamhetsorder, dels en bansträcka med hastighetsnedsättning! – Kommentar från den gamle föraren till förareleven: "Don't work her too hard over that slow order!"

Slug – eg. snigel utan skal, lokenhet utan egen strömavtagare eller generatormaskineri (och ofta även minus hytt) men med traktionsmotorer, kopplad till vanligt el- eller diesellok, som förser the slug med ström. Slugs är ofta lägre än vanliga diesellok; ofta ombyggda o extra barlastade äldre lok. Bilder: <http://www.trainweb.org/gggrs/LVslug.html> Vanligt (smek)namn på det hyttförsedda lok som the slug går kopplad med är "mother" eller "slug mother"! Grundtanken är givetvis att utnyttja all tillgänglig elkraft vid start och enstaka svåra stigningar genom extra drivaxlar, som fördelar adhesionen. "Mate" eller "power mate" kan även vara en specialvariant nybyggd av GE ("Motor to Assist Tractive Effort"), "Drone" en annan. Har också förekommit kombinerad med "fuel tender". "Road slug" anger en variant som drar upp till viss linjehastighet, t ex 35 mph. Jfr booster, cow 'n calf och snail.

Slumber coach – en typ av sovvagn med extra små kupéer, som kunde bokas till låg extraavgift.

Smith & Jackson – tidig loktillverkare i Paterson, N.J.

Smith & Porter – tidig loktillv. i Pittsburgh, Pa. Data? Ngn maskin lev. t ex år 1870 till NP.

Smith buffer brake – ett mycket tidigt, mekaniskt tågbrömsystem, patenterat redan 1835; viss bromsverkan av de hoptryckta kopplen (då loket bromsades) kunde överföras till vagnarnas hjul. Även andra liknande system provades innan tryckluftbromsen gradvis tog över fr o m 1870-talet. Jfr Griggs rope brake.

Smokebox damper /Å/ – överhettarspjäll.

Smokebox number (plate) /Å/ – flertalet ånglok i USA hade, åtminstone under perioden 1860–1920, en prydlig, oftast rund nummerskylt på sotskåpsluckan med lokets "road number" och (fram till ca 1910) ofta även tillverkarens namn utsatt runt skyltens kant. Div. lustiga undantag förekom naturligtvis, bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/pr206.jpg> Senare, då pannlägena höjts,

placerades ofta moderna "headlights" kombinerade med belysta "train number boards" på luckorna, med (en mestadels rektangulär) "road number"-skylt ovanför eller nedanför i stället. På Baltimore & Ohio hade man på en del lok under senare delen av 1900-talet runda, ganska små skyltar utan road number men med B&O-loggan på (och ovanför, ibland, en separat, rektangulär number plate), se t ex <http://www.northeast.railfan.net/images/bo2855s.jpg> Liknande skyltar, av olika storlek, förekom på både B&O linjedieslar och RDC-motorvagnarna: <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=1616> – I takt med att dubbla luftpumpar m m ofta började sättas upp framför sotskåpen blev det mer och mer "trångt framtill" på nyare lok; många saknade då frontskylt (förutsatt att de hade train number boards). Jfr dome number, keystone, road number och train number board.

Smoke collector /Å/ – anordning liknande en vattenhäst för uppsugning av lokrök; använd på bl a PRR (trol. bara under sena 1930- och 40-talet, eventuellt bara i Chicago; rören anslutna via sugfläkt till någon större centralskorsten).

Bild:

http://www.railfan.net/cgi-bin/thumb/subphoto.cgi?/railpix/submit/miscsubmit/T-1_smoke_collector.jpg Bilden visar dock en loktyp som ev. INTE kunde anslutas till dessa... – N&W hade enl. uppgift någon liknande anordning inne i några lokstall.

Smoke deflector /Å/ – rökupptrivarskärm. Slang: elephant ears! Några varianter: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_nyc6000.jpg och http://railpix.railfan.net/steamgif/up_804.gif Även sm. lifters! Jfr Roseville...

Smokejacks – smala skorstensrör på dels cabooser, dels äldre personvagnar. Jfr stovepipe stack.

Smoke lifters /Å/ – rökupptrivarskärmar. (I GB: smoke deflectors; termen anv. även i USA.) Slang: Elephant ears!

"Snail" – en f d B-unit road diesel, använd som kraftaggregat, se rotary. Jfr sled.

"Snapper" – Pennsy-slang för "helper", pålok.

"Sneaker" – slang för vagn med tjuvbroms. Jfr Westinghouse.

Snow dozer – se nedan. **"The Great Northern developed a large spreader, which it called a snow dozer. The spreader blade height was adjustable."**

Snow plows – ngt om olika amerikanska typer: Wedge plow = spetsplog. **Text** <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=2109> En "double track plow" har fast eller rörlig "sidovägg" för att föra snön åt endast en sida; plogen

måste i förra fallet vändas på vändskiva, balloon track eller ”wye” **och kan då bara ploga i en riktning!** Även ”spreaders”, dvs egentligen/ursprungligen = ballastplogar, används mckt i amerikansk snöröjning; flera varianter finns; en ”straight wing spreader” makar undan snön åt endast en sida; en ”snow dozer” är en speciell, självgående variant. Jfr flanger, rotary, Russell, snow sweeper och spreader. Hembyggda plogar är fortfarande vanliga, t ex denna: <http://www.rr-fallenflags.org/tpw/tpw-k402ads.jpg> – (Hist.) ”Jull Experimental Snow Plow” var ett slags snöslunga med en jättelik korkskruv i stället för ploghjul; ett par provex. byggdes ca 1890 men ansågs misslyckade. Se vidare rotary!

Snow shed – snögalleri.

Snow sweepers – olika typer av borstaggregat, främst använda av spårvägar och interurban lines. Bilder:

<http://www.davesrailpix.com/dentram/htm/dt147.htm> och

<http://www.ironhorse129.com/RollingStock/builders/brill2.htm#Brill%20Narragansett%20Car> och

<http://www.davesrailpix.com/odds/ab/htm/cmr02.htm> Jfr works motor.

Snubber – ett slags stötdämpare, placerade tillsammans med fjäderpaketen i godsvagnsboggierna. I princip en extra hård specialfjäder med andra kompressionsdata än de övriga, för att minska uppkomna svängningar; sv. benämning ”friktionsfjäder”.

Solid state electronics/interlocking etc. – olika halvledarstyrda funktioner, ställverk m m. Även Computer-based interlocking. Ett antal trade names används:

VPI – Vital Processor Interlocking, f d General Railway Signal Co.; nu = Alstoms amerikanska ben.

MicroLok – Union Switch & Signal, del i Ansaldo Signal (sådana ställverk finns i ett antal på Roslagsbanan).

VHLC – Vital Harmon Logical Computer – f d Harmon (ingick en tid under 1980-talet i svenska Sonesson via SAB-Nife), i dag General Electric (GETS Global Signaling), samt ytterligare några nordamerikanska varianter som utvecklats av Alcatel Canada (Intersig), Bombardier (Flexiblok), Safran m fl.

Soo line – Minneapolis, St. Paul & Sault Saint Marie RR.

Soot blower /Å/ – apparat för tubrensning. Fanns både portabla, med ångslang från lokets ventilställ, och permanent monterade i pannans bakgavel, inkl. pådrag och ”styrratt” för att täcka hela tubsatsen (de permanenta var rel. ovanliga). Jfr blower och oil-firing.

Souther box – summer för telegrammottagning. Jfr telegraph.

Souther – loktillverkare i Boston en kort period under mitten av 1800-talet; tillv.

ca 100 lok; även känd under namnet Globe Locomotive Works. Bl a var Central Pacifics första lok från ca 1860 byggt i Boston och skeppades runt Kap Horn...

SOUTHERN BELLE – namn på ett ganska känt f d ”limited train” på Kansas City Southern.

Southern Car Works – se Perley Thomas.

Southern green /Å/ – ganska ljus grön färg, som Southern Ry. länge hade på persontågslök. Grönt var annars ganska ovanligt på amerikanska ånglok, åtm. efter 1900. SR´s paradtåg på ångloktiden hette CRESCENT LIMITED och gick mellan New York och New Orleans. ”The Crescent” rullar fortfarande, nu i Amtraks regi. Jfr ”PS-4”.

Southern valve gear /Å/ – amerikansk slidstyrning; arbetar i princip på samma sätt som Walschaert, se d o. Jfr Baker.

”South Park” – talspråksförkortning för den legendariska f d smalspårsbanan Denver, South Park & Pacific i Colorado med bl a den berömda ”Georgetown Loop”, en av USA:s få spårslingor av schweizisk modell. G.L. togs åter i bruk för turisttrafik för en del år sedan men lär nu (2004) åter vara i farozonen... Bild: <http://lcweb2.loc.gov/pnp/det/4a30000/4a32000/4a32500/4a32573r.jpg> Jfr Tehachape Loop.

”South Shore” – vardagsbenämning på Chicago, South Shore & South Bend RR, egentligen landets enda överlevande ”ursprungliga” interurban line, med ytterst bastanta, järnvägsliknande motorvagnar. Bild från 1966: <http://www.rr-fallenflags.org/cssb/css11bds.jpg>

SP – se Espee.

Spark arrester /Å/ – en mängd varianter av gnistsläckare har förekommit, bl a hopbyggda med skorstenarnas överdelar, jfr här t ex balloon stack, bear trap, diamond stack och sunflower stack.

”Speed Herald” – se Rio Grande.

Speeder – motordressin. Slang: pop car (på White Pass & Y.: ”Casey”). Jfr Fairmont, motor car och ”section...” Bild: <http://www.members.shaw.ca/abmotor/Gallery/slucassylvestor.jpg> och <http://www.trainnet.org/Libraries/Lib022/7609A.JPG> Notera att flertalet småfordon i USA har haft, och har, helpressade hjul av plåt! Jfr även hand car.

”Speedliners” – se HIAWATHA.

Sperry Rail Service – tillverkare/uthyrare av fordon, utrustning och tjänster för ultraljud- och/eller magnetisk undersökning av räls i trafikerade spår. ”Sperry detector cars” är m a o spårundersökningsvagnar av några olika varianter; S. är det största företaget i branschen. Flertalet detector cars är fortfarande ombyggda, äldre f d Doodlebugs. En ”chase car” är en följevagn, oftast = en spårgående pickup-lastbil, som finkontrollerar misstänkta ställen, vilka upptäckts av the detector car. Jfr Doodlebug och inspection car.

”Spike ceremony” – syftar oftast på invigningen av UP/CP kontinentalbana, se Promontory Summit.

Spine car – containervagn utan flak. Jfr front runner, skeleton car och stack.
Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/intermod1.html>

Spiral – se Tehachape Loop.

Splice bars – äldre benämning på skarvjärn; se fishplates.

Split the switch – om en växel sluter dåligt (eller blivit omlagd mitt under en vagn), så att hjulen går på olika spår och vagnen spårar ur.

Sprague – Frank S. (1857-1934), en av elspårvägsdriftens pionjärer och även tidig konstruktör av multipelkörningsutrustning (ca 1898). S. kan sägas vara fader till såväl tasslagermotorn som trolley-rullen och byggde bl a den första väl fungerande elspårvägen ca 1888 i Richmond, Virginia. Ett antal tidiga spårvagnar m m tillverkades av firma S., Duncan & Hutchison i New York. Se vidare motor och trolley. – J.W. Sprague, kanalingenjör och vagnfabrikör under 1800-talet, jfr Ohio Falls Car Mfg.

Spreader – se Jordan. Jfr snow plow.

Spring switch – uppkörbar fjäderväxel. Se även S.S., switch stand och trailing switch.

”Sprinkler” – gatuspolningsvagn på spårväg.

SPV – “Self-Propelled Vehicle”, en ny försöksgeneration motorvagnar från Budd år 1980. Misslyckad konstruktion med många barnsjukdomar; alla byggdes om till rena personvagnar men kallades dessförinnan ofta ”seldom powered vehicle”! (Naturligtvis kan uttr. SPV även användas som allmän beskrivning av alla spårfordon med egen drivmotor.)

SRS – se Sperry Rail Service.

”S.S.” eller ”SS” – (ibl. även bara ”S”); ”spring switch”; förkortningen ibl. målad på lägespilen till ”switch stands” vid växlar med både omläggbara och fjädrande tungor. Jfr switch stand.

St. Louis Car Co. – se SLCC.

St. Louis Union Station – Union Station i St. Louis invigdes 1909 och hade som mest 42 spår under tak. Idag består den enda spårtrafiken av light rail och spåren går utanför själva stationsbyggnaden. Jfr TRRA.

Stack – 1) a /Å/ ångloksskorsten (i GB = chimney). Jfr balloon s., Congdon s., diamond s., double s., funnel s., stovepipe s. och sunflower s. Betr. double s., jfr även Kylchap. ”A clear stack” syftar på att ångloket eldas väl och avger minimalt med rök. – 1) b Uppstickande avgasrör på diesellok. 2) Obs. att s. även kan betyda ”stapla på höjden”; (double-)stack car = extra låg containertransportvagn med dubbla lager containrar på; ”stack train” = godståg m. huvudsakl. containervagnar. Jfr articulated stack car och well car.

Staff hoop/staff system – se order hoop.

Stafford – jfr diamond truck.

Staff system – se token system.

”Staggered” – bl a om boxcars med ej mittplacerade specialdörrar samt nyare 1 ½-vånings sovvagnar med sicksackfönster.

Staggers Rail Act – undertecknad av president Carter år 1980. Innebar en partiell avreglering av amerikansk järnvägstrafik och därmed en ytterst viktig vändpunkt; bolagen fick nu själva bestämma sina taxor m m, vilket de inte fått tidigare, jfr ICC!

Stained glass – ofta = matterat och/eller färgat glas (i gammaldags vagnsfönster etc) – *alltså inte någon nedsättande beskrivning av smutsiga rutor!*

Stake pockets – stolphyllsor på öppna godsvagnar. Kallas ibland även post pockets då de förankrar mera permanenta vagnsöverbyggnader. Jfr pole pocket.

Standard – allmän beteckning på fundament, stativ, stödbock och liknande. I äldre ånglokslitteratur hittar man ibland ”bell standard”, som varningsklockan var upphängd i.

Standard cab – den typ av diesellokshytt som de flesta av de olika, äldre GP-loktyperna har i dag. Jfr safety cab.

Standard colors – betr. godsvagnar se box car red, caboose red, reefer, reporting marks och Tuscan red, betr. personvagnar se coach green och Pullman green.

Standard engine /Å/ – vanlig benämning cirka åren 1855-1900 på tenderånglok med djup, långsmal fyrbox och hjulställning 4-4-0 (axelföljd 2'B0); konstruktionen patenterad redan 1836 av Henry R. Campbell (1810-70).

Kallades även "American" eller "Eight-wheeler" (vanligaste vardagsbenämningen var troligen, i tur och ordning, S. e., 8-wheeler och slutligen American). Tidigt exempel:

http://www.northeast.railfan.net/images/pr_gm.jpg Jfr Dutch wagon type.

Bild av klassisk Eight-wheeler ca

1895: <http://spec.lib.vt.edu/imagebase/norfolksouthern/full/ns1319.jpeg> Här en nyare maskin med överhettning, byggd så sent som 1922:

<http://www.yesteryeardepot.com/LE02.JPG> Några år senare byggdes det sista USA-exemplaret av denna klassiska loktyp. – Ett av de äldsta bevarade torde vara denna Norris-byggda maskin från 1850:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?id=115738> – Enstaka lok av samma grundtyp men med en extra koppelaxel, hjulställning 4-6-0 (axelf. 2'C0), började byggas redan före 1860, t ex till B&O och Central Pacific. Jfr Mason, Ten-wheeler och Whyte.

Standard freight cars – ett ytterst relativt begrepp, knappast relevant längre.

(1900-talet:) I samband med USA:s inträde i 1. världskriget gjordes viss standardisering av nya godsvagnar, bl a under ledning av Samuel Vauclain på BLW (jfr USRA och Vauclain compounds). Bl a byggdes ca 24 000 nya enhetliga "USRA 40-foot box cars", de första dock inte lev. förrän i slutet av 1918, då kriget var slut. – Dessförinnan nybyggda box cars och reefers (se d o) omkring 1. vkr var i allmänhet 36 fot långa. Under perioden ca 1925-50 var det övervägande flertalet nybyggda godsvagnar av nya standardlängden, "40-footers", med undantag för hopper cars och ore cars, som oftast var kortare (trots höga lokaxeltryck ville man bibehålla de låga vagnsaxeltrycken; jfr ore cars). Ngt kortare täckta vagnar, t ex stock cars, byggdes dock ännu under 1920-talet. Vagnar längre än 40 fot, t ex många gondolas, auto cars och flat cars, beskrevs då i allmänhet som "50-foot ... car" osv. De första box cars med ändar (delvis) av stålplåt kom ca 1915 för att minska vagnsskadorna vid lastförskjutningar; enstaka specialvagnar helt i stål ung. samtidigt; de första vanliga box cars med hel stålkorg kom först ca 1925 (jfr nedan); bild:

http://www.railfan.net/railpix/railfan/ohio04-10-01/img_0419.jpg Jfr Pressed Steel (och reefer)! ARA, se d o, inledde en hårdare standardisering ca 1925, därefter fortsatt av AAR 1935, se d o. – Ett par dåliga konstruktioner med nya boxcars i stål som rostade upp alltför snabbt, bidrog till att bromsa upp övergången från trä- till stålvagnar. Modernisering av trävagnar med hela stålgavlar började dock införas ganska allmänt ca 1920. Den standard 40-fots boggifinka, "the AAR Boxcar", som togs fram 1937,

bild: <http://www.rr-fallenflags.org/acfx/acfx30000asw.jpg> hann troligen bli en

av världens vanligaste godsvagnar och byggdes i ca 134 000 ex. åren 1937-50 (uppgifterna går isär om vad som var de egentliga standard box cars och mellan vilka år dessa byggdes; en del säger i stället åren 1932-45...) Jfr War Emergency Boxcar! – Avvikelser från ”standard car thinking” var ovanliga men förekom ibland: <http://www.northeast.railfan.net/images/cbq19840.jpg> AAR tog ca 1939 fram en ny lång standard gondola car med längden 52 fot för profiljärn, långtimmer, skrot o d, jfr ”gon”. – I dag anger ”wheel reports”, vagnslistorna, även tåglängd i fot, eftersom tågledarna annars inte skulle kunna lägga om möten o d på vissa bandelar med ont om långa sidospår. – *Smalspår*: Modernare godsvagnar på spårvidd 3 fot var i allmänhet 30 eller 32 fot långa; många gamla 24-28-fotare fanns dock kvar i trafik i Colorado även efter 2. världskriget. – Jfr box car, cushion, Federal Railway Safety Appliances Act, 40-footer, freight car, freight car trucks, head end cars, plug door, ”steel savers” och truss rods. – (Hist.) Godsvagnar med boggier började införas i stor skala redan på 1840-talet.

Standard gauge – den normalspårvidd (4 fot 8 ½ tum / 1 435 mm) som sent omsider blev vanligast i USA; många tycks vara omedvetna om att ett myller av olika, ganska breda spårvidder existerade i USA före 1880, speciellt i sydstaterna (smalspåriga järnvägar för allmän trafik var dock förhållandevis mer ovanliga i USA än på många andra håll i världen; jfr narrow gauge). Problemen accentuerades under inbördeskriget, då nordstatarna så småningom trängde söderut med stora truppstyrkor. Den tilltänkta, första transkontinentala linjen var planerad som ”normalspårig” ung. samtidigt som kriget bröt ut 1861: ”Through a combination of discussions and circumstances, capped by the Pacific Railway Act of 1864, that ‘standard’ became 4 feet 8½ inches.” Se vidare U P, nedan. Behovet av standardisering även av rullande materiel ledde till att MCB tidigt bildades, se d o. Jfr broad gauge och gauge.

”Standard gauge” ● – speciell större tinplate-spårvidd som tillverkades av bl a Lionel under ett antal år med början 1906; var tänkt att bli = Märklins Spår 2 (2 tum/51 mm) men blev p g a missförstånd ngt större, ca 54 mm. Kallades även ”Lionel Standard gauge”. Jfr Lionel.

Standard passenger cars – flertalet nybyggda personvagnar under perioden/guldåldern 1925-50 hade oftast längden 70-80 fot och mycket ofta treaxliga boggier för att fördela den stora vikten (många sitt- och sovvagnar fick luftkonditionering redan fr o m ca 1927-28). Stålvagnar började införas cirka 1905 (treaxliga boggier dock långt tidigare), jfr Pullman samt electric traction. Då lättare psv-konstruktioner, ”streamlined coaches” etc. tillkom under 1930-talet började de äldre stålvagnarna kallas ”heavyweight cars”, se d o. En hel del heavyweights var i trafik in på 1980-talet, t ex restaurangvagnar och gamla observation cars; enstaka rullar fortfarande, även kommersiellt. ”Platform buffers”, se d o, förekommer i viss mån också fortfarande (2005). – Hist.: Snygg bild på en klassisk coach ca 1900 finns här: <http://www.midcontinent.org/collectn/woodpas/cr60m.jpg> Psv med tråkorg togs

i allmänhet ur trafik tidigare än i Europa, dock inte på interurban lines o d. T ex the L i Chicago, se d o, var ända in på 1960-talet full av gamla brandfarliga trävagnar. En del interurbans började dock skaffa stålvagnar redan på 1910-talet även de. Jfr framför allt coach, lightweight coaches, passenger cars, PE, Pressed Steel, Pullman, Steel coaches och Stillwell coach. Bl a Pullman använde ett slags "litreringssystem" för psv som var baserat på antalet kupéer/salonger och/eller fåtöljer; se parlor car! – Psv med boggier började införas i stor skala i USA redan på 1840-talet.

"Standard Railroad of the World" – Pennsylvania RRs officiella, inte direkt blygsamma benämning på sig själv under åren ca 1910-1950! Jfr Altoona, Duplex locomotive och Pennsy. – Atlantic Coast Line lär under ngn period ha kallat sig "Standard Railroad of the South"...

Standard Steel (Car) Co. – vagn tillverkare i bl a Butler, Pa., Hammond, Indiana och i Baltimore (f d Baltimore Car & Foundry.) Tillverkade tidigt bl a hopper cars helt i stål, t ex till Wheeling & Lake Erie redan 1906.

Standard Tank Car Co. – mindre vagn tillverkare i Sharon, Pa., under 1920-30-talet. (?)

Standpipe – vardagsbenämning för vattenkastare. Jfr water column.

Starrucca Viaduct – känd, hög stenviadukt på Erie RR i Pennsylvania, byggd 1848 och fortfarande i bruk /?/.

Station – se depot.

Station agent – stationsföreståndare på småstationer (formellt trol. även på större stn (?)). Småstationernas personal fick naturligtvis syssla med allt, precis som i Sverige; här en lakonisk beskrivning från en äldre förteckning över arbetsplatser vid en av B&Os trafiksektioner: "Masontown (MS) - agent/clerk/block opr (2 shifts)". **Även inte helt obetydliga mindre stn hade ofta bara en enda agent i tjänst.** Växling med lokalgodståg, "way freights", på småstn sköttes dock mest/enbart? av tågpersonalen; medelhastigheten hos way freights var om möjligt ännu uslare än i Sv. Jfr agent och switch tower. – I GB = Station-master.

Station car – (hist.) använt bl a på Central Pacific under snabbspårläggningen mot U P och Promontory 1867-69: speciella vagnar med liten väntsal och d:o expedition, som ställdes upp på ett provisoriskt stickspår i stället för stationshus! Jfr way car.

STB – Surface Transportation Board; inrättades 1995 och ersatte då ICC, se d o.

Steam brake /Å/ – ångbroms, alltså direktlokbroms matad med ånga; verkade oftast bara på lokets drivhjul. Bromscylindern (på större, modernare lok flera cyl.) försågs senare ofta med luft i stället för ånga, vilket bl a minskade risken för dålig bromsverkan, spec. vintertid, om bromsen inte använts på en stund. Bilden här är intressant: <http://www.northeast.railfan.net/images/bo99s.jpg> T v inne i hytten syns direktbromshandtaget, placerat så att det var lätt åtkomligt även vid backning!! Notera också att även denna rena växelmaskin, byggd ca 1898-99, har fullständig tågbröms med förarventil. Jfr brake valve, Griggs och straight air brake.

Steam chest /Å/ – vanlig benämning på hela det stora, oftast hopbultade blocket av de två cylindrarna tillsammans med pannsadeln under sotskåpet. Enligt ång-puristerna dock endast = slidskåp!

Steam coach – sällan använd benämning på ångmotorvagn; dessa var fö ytterst ovanliga i USA, med undantag för spårvägarna ca 1860-85. Se railcar! Jfr streetcar.

Steam dummy /Å/ – tidig benämning på inklädda ångspårvägslok, de första redan på 1850-talet i N Y City; urspr. kallade "dumb engine". Jfr box cab type. ("Steam engines which operated on street railways were called dummies because they were camouflaged to look like enclosed horse cars, so they wouldn't scare horses in the street.") Språkbruket tycks ha vacklat; s.d. har ibl. betecknat både ångspårvagnar med resande- och godsutrymme, ibl. ganska stora, och rena små spårvägslok av holländsk modell. Bilder: <http://sandiegohistory.org/collections/streetcar/images/op5360.jpg> och <http://www.northeast.railfan.net/images/nyc1904.jpg> Jfr Baldwin och Mason. En summarisk tabell från 1888 och 1899 nämner siffran ca 400 spårvägslok och ångspårvagnar i drift, sammanlagt i USA, båda dessa år (på linjenät som var blott en bråkdel av de totala; trol. ingår då ett antal av dragfordonen på Elevated Lines i N Y och Chicago m fl). Eldriften bredde redan då raskt ut sig men en hel del hästspårvägar fanns kvar ganska länge i småstäderna tills dessa fick eget elverk... Jfr även **Box motor**, El, Railway & Light och rapid transit.

Steam generator – observera att persontågen i USA ända till ganska nyligen hade kvar ångvärmen; alla el- och diesellok för p-trafik hade därför ånggeneratorer! Lär dock numera vara helt avskaffad. Jfr Head End Power och nedan!

Steam header /Å/ – ånglåda (som överhettarelementen är fästade i; **sitter på främre tubplåtens framsida**). Jfr front end throttle.

Steam heating – ångvärme i personvagnarna började införas ganska tidigt (1890??) och bibehölls faktiskt till ganska nyligen, även i el- och dieseltåg.

Foton från personbangårdar i norra/östra USA visar därför ofta rörledningar för värmekoppling av uppställda tågsätt; större bangårdar hade mestadels egen panncentral inkl. driftverkstad (ångören var ofta fastsatta på slipersändarna!). Många psv fick dock aldrig något annat än en eller två ved- eller kolkaminer, oftast invändiga. Speciella train heating cars infördes delvis men ganska sent (bara på vissa banor med mycket långa persontåg; numera = generatorvagnar). Amtrak avskaffade gradvis ångvärmen fr o m 1975 då de nya Amfleet-vagnarna kom; sista ångvärmda tåget gick 1982 (antagligen i samband med att gamla elloken GG1 togs ur trafik; se d o). – Business cars/private cars hade/har oftast även inbyggda värmesystem för att kunna ställas av var som helst, liksom bunk cars och andra tjuv. Jfr Baker heater och Vapor.

Steam jam brake /Å/ – enkel typ av ångbroms med cylindern lodrätt placerad mellan (bakre) drivaxlarna på 6- eller 4-kopplade mindre, äldre lok.

”The Steamliners” – samlingsnamn på 9 st kraftiga Hudsonlok byggda av Alco 1938 för Chicago & Northwestern.

Steam motor – se steam dummy.

Steam motor car – se railcar.

Steam storage motor /Å/ – ovanlig, tidig beteckning på eldlösa ånglok, se Scheffler.

Steam tender /Å/ – se booster.

Steam traction – ångdrift. År 1949 beräknades USA-banor med allmän trafik fortfarande ha 36 000 ånglok i tjänst (vid krigsslutet 1945 hade siffran trol. legat kring 50 000 maskiner). Antalet sjönk sedan ganska snabbt; redan 1955 var antalet nere under under 10 000 lok. Ofta räknade förvaltningarna med att ett nytt diesellok ersatte minst två, ofta tre ånglok. Jfr diesel traction, electric traction, Jawn Henry, Penn station och traction.

Steam turbine locomotives /Å/ – USA:s enda ångturbinlok för direktdrift byggdes på försök av Baldwin och Westinghouse åt PRR år 1944, bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr6200.jpg
Jfr Chessie, Jawn Henry och Super power. Även UP hade dock ett ytterst kortlivat försökslok, <http://www.dself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/upturb/upturb.htm>, dock ej med direktdrift. Ang. andra försöksånglok, se t ex Baldwin och Delaware & Hudson.

Stearns – se Heisler.

Steel – noteras bör att skillnaden mellan ”iron” och ”steel”, metallurgiskt sett, är densamma i engelskan som i svenskan och andra språk (= kolhalten och ev. legeringsmetaller); dvs. i praktiken är det förf:s sakkunskap som avgör om det ena eller andra korrekt/inkorrekt används. Räkna alltså inte med att flertalet förf. ö h t kan skilja på ”cast iron”, ”wrought iron”, ”cast steel” och ”rolled steel”...

Steel castings – jfr Big Boy, Commonwealth Steel och SW. Ett tidigt, smått otroligt exempel: <http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=688>

Steel coaches – banorna i USA och Kanada övergick ung. samtidigt, åren 1915-20, till att beställa enbart stålvagnar för persontrafiken; godsvagnarna byggdes delvis ännu med träkorgar i 10-15 år till (vilket även återupptogs i viss mån under 2. världskriget; se war emergency cars). Detta medförde också stora omvälvningar bland vagn tillverkarna. Många mindre verkstäder hade inte råd att anskaffa all ny skärutrustning, plåtvalsar, stora radialborrar osv. som behövdes för detta och lades i stället ner helt. – (Hist.) De första försöken att bygga personvagnar i stål gjordes redan på 1880-talet, bl a för att förbättra brandsäkerheten; ett av många påtänkta nya företag var ”American Fire Proof Steel Car Co” omkr. 1890. Men företaget för dessa nymodigheter var ytterst trögt och många banor ville undvika att tågvikterna ökade i onödan; obs. att de ofta dåliga banprofilerna ökade dragkraftsbehovet oerhört vid stigande tågvikter!! Jfr standard passenger cars.

”Steel gang” – modern vardagsbenämning för banarbetslag. Jfr ”gandy dancer”, road gang, ”section...” och trackwalker.

”Steel savers” – smeknamn på de allra sista box cars helt i trä och med spännstag på underredena, truss rods, byggda cirka 1917-18.

Steelyard – (hist.) gammaldags balansvåg med flyttbar motvikt, som hängde i taket på **godsmagasinen**.

Steeple cab – anv. om olika typer av äldre ellok med mitthytt och sluttande ”motorhuvar”. (Jfr SJ litt. Hg!) Bild:

<http://www.northeast.railfan.net/images/nyc167.jpg>

och <http://www.yesteryeardepot.com/CNS08BH.JPG>

och <http://www.yesteryeardepot.com/PE1557.JPG>

och <http://www.railarchive.net/rlsteam/index.html> , gå vidare till ”nonsteam rarities”; fjärde bilden. – Jfr box cab type.

”Stem brake cars” – proffsslang för äldre boxcars som hade kvar de uppstickande bromsrattarna på lodrät spindel längs med vagnsgavlarna.

Stephenson – John S. Car Co., en av USAs första vagnfabriker, startade i mckt

liten skala i New York ca 1830, efter växlande öden till sist erkänd tillverkare av spårvagnar och hästomnibussar, stor export; fabriken flyttad till Elizabeth, N.J.; uppköpt av Brill 1904; sedan stor tillverkare av interurbanvagnar; nedlagd 1917. Jfr Brill. – (Hist.) S. var först i världen med ”låg golvs-konceptet” på spårfordon; hans allra tidigaste spårvagnar hade insteg mellan hjulaxlarna, i höjd med dessa!

Stephenson valve gear /Å/ – slidstyrning på ånglok, i USA nästan alltid invändig; vanligast till ca år 1900. Jfr Baker v. g. och Walschaert v. g.

”Stevens engines” - Ett antal ”high-speed engines” byggda omkr. 1850 av Norris med axelföljd 3A; drivhjulsdiametern varierade mellan 7 och 8 fot!

”Stick rail trackage” – slang för skarvspår!

”Sticking brakes” – (vagn med) bromsfel, ev även tjuvbroms /??. Jfr dragging brakes.

Stillwell coach – personvagns/motorvagnstyp framtagen 1911-12 av L.B. Stillwell, konsulterande ingenjör vid bygget av commuterlinjen New York, Westchester & Boston, med speciell takprofil och lätta, delvis självbärande korgar. Vagnarna byggdes av Pressed Steel Co. för multipeldrift (m. strömavtagare) redan från början. Konstruktionen bidrog till att den nya banan kunde hålla goda restider. Linjen dock nedlagd 1937-39 (banan närmast NY ingår numera i T-banenätet). Bland vagnarnas finesser märktes tryckluftmanövrerade dörrar.

”Stillwell coaches”, både person- och motorvagnar, beställdes sedan även av Erie RR och var i trafik långt in på 1970-talet, ”long distance commuter coaches”. Några vagnar även sålda till California Western, jfr ”Skunks”. Bild och mera data: <http://www.nycsubway.org/us/nywb/nywb1-03.jpg>

Stock car – boskaps/kreatursvagn i allmänhet, oftast = vagn med glesa väggar och ett eller flera golv. Boskapstransport per tåg i USA har enl. uppgift upphört fr o m 1985. Jfr drover caboose.

Stock rail – stödräl (den som växeltungan stödjer emot och som moträlen är fastbultad i).

Stoker /Å/ – se Crawford, Duplex, Hanna och Kincaid. Helt korrekt benämning borde egentl. alltid vara ”mechanical stoker”; obs. att okunniga författare ibland kallar lokeldaren, the fireman, för ”stoker”... ”Stoker-equipped engines became common as the grate areas got larger and larger...” ”Stoker engine”, ensamt, syftar på den lilla ångmaskin som drev **nyare typer av** anordningen, ibland placerad på tendern:

Stop sign – enkel, rund varningstavla vid privat ägoväg med texten STOP – R.R. Jfr crossbuck.

Storage cars – ibl. använt om både storage mail cars, nedan, och baggage cars, där personal ej medföljde för sortering o d.

Storage in transit – jfr SIT yard.

Storage mail car – postvagn utan sorteringsutrymme (*tidigare märkt "US Mail" men aldrig "Railway Post Office"*). Ibland även "postal storage car". "Closed-pouch traffic" syftade/syftar på sorterad post i säckar som transportera/de/s i dessa s.m.c. Ofta = f d resgodsvagnar, som blivit överflödiga då persontrafiken sjönk. S.m.c. kunde även kopplas intill en RPO för att utöka lagringsutrymmet; färdigsorterad post bars då säckvis över till denna. Jfr RPO.

Storage track – uppställningsspår. Jfr team track.

Stovepipe stack /Å/ – rak ångloksskorsten, i USA ofta med en "förstärkt" och pryddigt rundad övre kant. Då äldre lok ibl. byggdes om för oljeeldning fick vissa av dem sina gamla höga skorstenar ersatta av väldigt låga sådana, vilket förryckte lokets proportioner fullständigt. Bild:
<http://www.northeast.railfan.net/images/iir72.jpg> och
http://www.ironhorse129.com/Prototype/MasonBogie/Graphics/BRBL/BRBL_6_Bldr.jpg Jfr smokejacks.

"Straddle lines" – tidiga fyrskensspår med bredspår/normalspår (6'-spår, med 4' 8 1/2" innanför). Använda på USA:s östkust; de sista trol. borta före 1890. Jfr gauge.

"Straight air" – se nedan.

Straight air brake – direktluftbroms, i första hand på lok, som arbetar med direktreglerat övertryck från förarens direktbromsventil/motsv. Har dock funnits även som godstågsbroms under perioden ca 1870-90. Jfr Christensen, steam brake och Westinghouse. S.a.b. har nu även börjat kallas independent brake, dvs. om direktbroms/ar på lok eller motorvagn. Obs. att särskild direktbromsförbindelse mellan multipelkopplade dragfordon/tågsätt alltid bör finnas, elektrisk eller pneumatisk, speciellt om flera lokdelar deltar i växlingen.

Strasburg RR – 1) en av USAs äldsta järnvägar med koncession från före 1840, normalspårig, i Pennsylvania; numera museibana. 2) I Strasburg finns även det stora delstatliga RR Museum of Pennsylvania, med samlingar som visar främst PRR utveckling; för bilder se <http://donross.railspot.com/dr221.htm> 3) Här finns också Red Caboose Motel med ett 50-tal cabooser m m, inredda som

övernattningsrum!

”Streamliner” – benämning på mer eller mindre strömlinjeformade tåg, gradvis införd i mitten av 1930-talet efter det att de första, något strömlinjeformade dieseltågen satts i trafik av Union Pacific och Burlington Road ca 1934. Jfr armour yellow, Budd, ”Burlington Zephyr”, COMMODORE VANDERBILT, FLYING YANKEE, HIAWATHA och ”M-10 000”. Lokbild:

<http://www.pioneer.net/~fitzrr/mm7002a.jpg> – ”Streamlining” var ganska länge ngt högst relativt; div. egendomliga mellanformer förekom i början. Första nybyggda riktiga streamline-ångloket var Milwaukee Roads fantastiska Atlantic-maskin från maj 1935; se HIAWATHA. En mycket sober variant var denna: <http://www.angelfire.com/film/prrrpics/fav1120.jpg> Mängder av halvgamla Pacificlok fick olika ”kåpor”; vilda fantasivarianter förekom också (ibl. tillsammans med ”ny-fejkade” tågsätt, som här) på banor som inte ville kosta på helt ny materiel:

<http://www.northeast.railfan.net/images/lv2102sa.jpg> En annan variant: <http://www.yesteryeardepot.com/CNW6004.JPG> En av de snyggare varianterna på streamlined steam engine ansågs även vara the B&O ”President class”: <http://www.northeast.railfan.net/images/bo5301sa.jpg> Jfr Pacific type.

Ytterligare ett exempel här:

http://www.railfan.net/railpix/submit/subphoto.cgi?bobblack/GTW_64-1.jpg
En annan känd (fusk)variant med sin traditionella lokfront kvar var förstas Espee GS class: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_sp4449.jpg – De sista streamliners med ånglok gick ca 1953 (bl a på Espee, se d o, med mindre, ganska gamla, inklädda Pacificlok). Enstaka äldre streamline-vagnar/-tågsätt såldes till småbanor och var i drift in på 1960-70-talet, ibland som ersättning för interurbanvagnar: <http://donross.railspot.com/dr0300/slgmc3a.jpg> – Streamlined coaches var i allmänhet byggda i rostfritt stål med längd 80-85 fot och förekom både målade och omålade. Många nya färgsättningar infördes på 1950-talet, även om en del ”heavyweight cars”, se d o, hade fått relativt glada färger redan på sena 1920-talet, då främst i tågsätten för vissa ”limiteds”, se d o. Jfr National Rail Passenger Service Act.

Streetcar – det gamla amerikanska universalordet för i första hand hästspårvagnar (från ca 1840), senare för alla sorters spårvagnar. De första ångspårvagnarna provades redan på 1860-talet med viss framgång; elektriska s. började komma omkr. 1885 (utvecklingen skyndades på bl a av storstadsbolagens skräck för ”another 1872”, då massor av hästar, även spårvagnshästar, i New York, Philadelphia etc. hade dött i en epidemi). Första försöksbanan i Kanada byggdes utanför Toronto redan 1883 /?/. Numera är ”s.” vanligaste benämningen i västra USA och ”trolley” i östra delen, oavsett den exakta varianten av tekniskt system! Jfr Baldwin, Brill, conduit system, double-truck, horse car, interurban, motor, PCC, Peter Witt, single-truck, Sprague, steam dummy, traction, tram och trolley. – (Hist.) Första hästspårvägen i USA var ”New York & Harlem Railroad”

år 1832; New Orleans följde efter tre år senare... I annonser från vagnfabrikerna för hundra år sedan kunde man ofta hitta distinktionen "...City and Interurban Cars built". – Ang. mellankrigstiden, se "Great American streetcar scandal!" – Även amerikanska och kanadensiska spårvagnar kunde ibland se ut lite hur som helst: <http://www.yesteryeardepot.com/BCE124.JPG> och <http://www.davesrailpix.com/odds/ca/htm/mont01.htm>

Streetcar line – spårväg. Skillnaden mellan järnväg och spårväg var urspr. ej skarp, eftersom även många tidiga järnvägar hade sina huvudspår mitt i (de gamla huvud)gatorna, t o m i New York under tidiga 1800-talet; jfr N Y & Harlem RR! En del sådana stadsspår finns fortfarande kvar (2012) i större och mindre städer (som t o m trafikeras av Amtrak) men byggs nu successivt bort, dock rätt långsamt. Jfr horse car line, municipal railway, interurban, railway, light rail, rapid transit, traction, transit och wigwag.

Street railroad – också =spårväg; denna benämning tycks dock vara helt antikverad i dag.

"Street running" – betecknar tågtrafik på stadsgator, se ovan!

Street stoker /Å/ – se Duplex stoker.

Stretch braking – se power braking.

Striker – buffertbalk på gods- och personvagnar. – *Obs: "Length 74 feet over buffer plates..." syftar inte på l.ö.b./koppel utan på de speciella "buffers" som många person- och resgodsvagnar hade, ovanför kopplen, se platform buffers.*

Strong locomotive /Å/ – betecknar vanligen någon av de konstruktioner som George S. Strong ritade på Lehigh Valley RR på 1880-talet, bl a med korrugerade fyrboxar liknande Lentz-lokens på Saltsjöbanan! S. byggde även världens första lok med axelanordning 2C1 (hjulställning 4-6-2) vid LVRR verkstäder i Wilkes-Barre, Pa. år 1886 (dock inte med den breda fyrbox som sedan blev "Pacific"-lokens kännemärke). Observera alltså att, riktigt noga talat, Missouri Pacifics och Nya Zeelands 2C1-lok från 1901-02 ingalunda var allra först! Betr. namnet Pacific kan noteras att just detta, ensamt, som just loknamn, kom att användas över nästan hela järnvägsvärlden! Jfr Whyte system.

"Structural grey" – den ljus mellangrå färg som förr var vanlig på alla typer av tjänstevagnar och arbetsredskap. Började ersättas av gult i något fall under 2. världskriget, på t ex Pennsylvania RR under år 1953; jfr liknande utvecklingar i många andra länder.

Stub siding – stickspår med stoppbock. Se vidare siding.

Stub switch – växel med rörliga rälsändar i stället för tungor. Jfr harp switch stand. Vanliga långt in på 1900-talet, inte bara på timmerbanor o d. Även 3-way s.s., ”three-throws”, var vanliga. Obs. att dagens slanguttryck ”bend the iron” för ”lägga om växeln” har sitt faktiska ursprung i denna växeltyp!

”Stump Dodger” – allmänt, nedsättande smeknamn på enkla järnvägsförbindelser, ung. = sv. ”gurklisten”.

Substation car – spårgående omformarvagn att anslutas till trefasnätet vid behov av förstärkt 600 V DC-matning. Bild:

<http://www.davesrailpix.com/dentram/htm/dt160.htm>

Suburban tank engine /Å/ – olika varianter av ångtanklok byggda speciellt för förortstrafik; kunde hålla samma sth i båda riktningarna. Jfr Forney. Intressant är dock att andelen tanklok i USA alltid varit liten, med undantag för rena industrilok. Push-pull-trafik med ångdrift och manöverbagnar, dvs. pendeltåg med dragkraften ständigt gående i ena änden av tsä, har endast förekommit i ytterst begränsad omfattning i USA; sakkunskapen debatterar om detta ö h t förekommit egentligen (man misstänker att detta förväxlats med ”in-backning av tåg” till vissa säckstationer, vilket var och t o m är en inte helt ovanlig procedur; ganska ofta t o m kilometervis...) Däremot förekommer en hel del riktig push-pull-trafik, alltså manöverbagnsdrift med diesel- eller ellok, i dag; de första exemplen i USA torde vara från cirka 1950 (ev. var Milwaukee Road först). Jfr cab car.

Subway – USA: tunnelbana. Första s. i New York öppnad 1904. Jfr EL, metro och MTA. Newark City Subway utanför NY är ett särfall; en delvis överdäckad spårväg, till stor del anlagd i en f d kanal! För allmänna data om T-banor, börja här: <http://www.nycsubway.org/us/nywb/> NY Subway omfattar i dag tillsammans 722 miles; världens utan jämförelse största T-banenät, dock till större delen ovan jord och urspr. delvis = de gamla högbanorna! (I GB är ordet s. i stället = gångtunnel mellan plattformar.)

Summer coaches – uttrycket förefaller inte ha varit spec. spritt; i stället användes olika specialbenämningar typ ”open-top coach” och likn. Jfr coach och ”moonlight trailer”.

Sumpter Valley – 3-fotsbana i Oregon (timmerbana). Känd för att ha övertagit de legendariska Mallet-tankloken från Uintah-banan i Utah (landets enda på smalspår), vilka senare såldes vidare till Centralamerika. Smeknamn på hela banan: ”Stump Dodger”. Jfr Uintah RR.

Sunbeam – tillverkare av strålkastare och turbogeneratorer till ånglok; konkurrent till Pyle-National, se d o.

”Sunflower stack” /Å/ – används ibl. om lokskorstenar m/ä med bred, platt gnistsläckare upptill; en permanent konstruktion men liknande de avtagbara ”smålandshattarna” på vissa svenska lok. Jfr stack.

Sun kink – solkurva.

”Super” – vanlig kortform för Superintendent = trafikinspektör/maskinchef/annan avdelningschef på större banor, trafikchef på mindre b. En föreskrift om godsvagnsmålning på Pennsylvania RR år 1902 är t ex undertecknad ”...Supt. of Motive Power, Altoona”, jfr Altoona. Jfr Master Mechanic och motive power.

SUPER CHIEF – ett berömt expresståg på Santa Fe-banan mellan Chicago och Los Angeles, inrättat 1936 och i drift till 1970 /?/. Ett flertal olika ”limiteds” med namn på ”...Chief” fanns. Jfr ATSF, name trains och warbonnet.

”Superdome” – se observation car.

Superheated steam /Å/ – infört i stor skala något senare än i Europa (= ung. åren 1908-12); bland de första banorna var Santa Fe. Så fort överhettningens fördelar blivit uppenbara minskade användningen av compoundlok markant, utom betr. Malletlok i ren påskjutningstjänst. Första patentet som Locomotive Superheater Co. tog ut i USA var daterat 1 juli 1902; anordningen var trol. ganska lik Schmidts, liksom nästan alla andra... Många då rätt nylevererade Vaucrain Compound engines byggdes snabbt om med nya enkelcylindrar och överhettare; jfr Vaucrain. – Notera att många nyare ånglok i USA, från ca 1930 och framåt, hade matning med överhettad ånga även till hjälpapparaturen, vilket annars var ganska ovanligt, internationellt sett; detta krävde således viss överhettarkapacitet, som antingen ”kringgick” lokets vanliga regulator, ånglåda osv. eller kunde ordnas genom att hela överhettaren alltid var ångfylld (vilket också minskade avrostningen/avfrätningen på elementen) Dessa lok hade därför i regel olika typer av ”front end throttle”, se d o. Jfr även foaming, ovan.

Superintendent – se ”super” ovan.

”Superior” – (äldre) patentnamn på vissa serietillverkade godsvagnsdetaljer, t ex finkdörrar. Jfr patented och Pressed Steel. Superior train – se rights of trains.

Superliner – benämningen på Amtraks moderna tvåvåningståg. Passage mellan vagnarna sker enbart på övre planet!

Super power /Å/ – allmän beteckning på nyare, stora amerikanska ånglok med höga panntryck, effektiv matarvattenförvärmning, jättestora rostytor och hög

överhettning, byggda åren 1930-50. Uttrycket myntades urspr. av Lima Locomotive Works i slutet av 1920-talet, under ledning av Chief Engineer William Woodard, s-p-lokens fader, men blev senare allmänt använt. Jfr Berkshire. Super Power-loken var ofta goda kilometerslukare men drog mycket stora mängder kol och var allt annat än miljövänliga (jfr Niagara). De kunde inte heller hindra att dieseldriftens fördelar efter 2. världskriget, med stigande arbetslöner, blev allt mera uppenbara. Uppgifterna om att en "diesel-konspiration", initierad av General Motors, tog kål på ångloken, är struntprat, även om en ytterst aktiv marknadsföring givetvis gjordes (konkurrenterna ALCO, Baldwin-Lima-Hamilton och Fairbanks-Morse kom aldrig ens i närheten av GM/EMD:s försäljningssiffror; GM/EMD:s dominerande ställning på denna specialmarknad bröts först på 1960-70-talet av General Electric; jfr EMD, GE och "U-boat"). Vidare bör påpekas att många banor under 1930-talet utnyttjade sina nya fina ånglok rätt dåligt, bl a som en följd av alltför låga hastigheter, orsakat av dålig banstandard m m; ånglok har inte full effekt i låg fart! Man ska också komma ihåg 1) att de tidigare oförskämt låga kolpriserna (tack vare maskinell brytning!) plötsligt steg kraftigt under sena 1940-talet p g a strejker o d, samt 2) att många USA-banor cirka 1950 fortfarande hade mängder av små och omoderna ånglok från perioden 1910-25 som behövde ersättas; många dessutom hårt slitna efter den våldsamma krigstrafiken. I och med att redan de tidigaste dieselloken även kunde multipelkopplas, sparades också mycket personal. Tendensen var dock annars densamma som på många andra håll i världen: De modernaste ångloken var inte alltid de som överlevde längst; massor av fattiga class 3 RRs överlevde länge just därför att de kunde köpa begagnade småånglok billigt...

Surface Transportation Board – se STB.

"Surf Board" – kortform av ovanst.

"Susie-Q" – se nedan.

Susquehanna – New York, Susquehanna & Western RR. Slogan: "Ship with Susie-Q", tills. m. bild av flicka i randig lokförarmössa och med "lantern" i handen... Logotypen bestod/består av ett ytterst karakteristiskt, inramat, speciellt "S".

SW – urspr. förkortning för "switcher with welded frame" från EMD; SC betecknade "switcher with cast frame". EMD:s gamla växelloksserier började byggas i slutet av 1930-talet; några av dessa maskiner är t o m kvar i tjänst i dag. SW senare även = växellok i allmänhet. Jfr RS och EMD. Liksom i andra länder återfinns de allra äldsta loken ofta bland industriernas interna växellok – åtskilliga sådana i USA i dag är mer än **sextio** år gamla... SW-15, den största 40-50-talsvarianten med 1500 hp huvudmotor, tycks vara outslitliga och byter fortfarande ägare, även bland stora operatörer, t ex Indiana Harbor Belt, se d o.

Loken är dock ofta kraftigt moderniserade med delvis nya drivlinor, datoriserat slirningskydd m m... **"Växlingsbolaget" River Terminal i Cleveland tycks fortfarande ha även en mängd av gamla, lättare SW-7, SW-9 och SW-11 i drift år 2013; bilder här: <http://www.rr-fallenflags.org/> Jfr NW!! Mera växelloksdata:**

Swage /Å/ – att "strypa" en panntub, dvs minska dess diameter i eldstadsänden.

Sweeper – se snow sweeper.

Swift Refrigerator Line – Signatur SRLX, startat 1880 av Swift Meat Packing; blev med tiden ett av de större private car-bolagen; uppköpt av GATX 1930. Se vidare "X".

Swinburne – mckt tidig loktillverkare i Paterson, N.J.; ombildad till New Jersey Loco. Wks., sedan åter ombildad, se Grant.

Swing motion truck – gammal typ av godsvagnsboggi, delvis av trä, se <http://www.spcrr.org/NARFGrantWheels.html> Användes ganska länge på smalspåren. Jfr diamond truck.

Switch – som järnvägsord givetvis med en mångfald betydelser. För att understryka att just en spårväxel avses, kan man skriva track switch även i AE! Problem uppstår egentligen bara då olika typer av spårväxlar, och delar till dessa, ska definieras; här är terminologin en djungel, mest beroende på textens ålder, vem man talar med och/eller vad/var man läser –och då är ändå inte alla skillnaderna mot det brittiska språkbruket ens inräknade! *Spårväxel kallas ofta även "turnout" i USA.* Jfr diamond, frog, ground throw, harp switch stand, slip switch, split the switch, stock rail, stub switch, switcher, switchman, switch point, switch stand, "three-throw" och throw. – "A cocked switch" syftar på en slarvigt omlagd manuell växel (avsiktligt eller oavsiktligt) där tungorna står i mellanläge. "A switch run-through" = uppkörd växel; obs. alltså att den ganska vanliga formuleringen i skaderapporter "...ran through a switch and finally hit..." har specifik betydelse! Vanlig passage av växel däremot = run over the switch. – "Normal or reverse position" tycks vara de vanliga benämningarna för plus- resp. minusläge. Jfr facing/trailing switch. – Wheel riser = inlägg i korsningens flänsrännor som höjer hjulens flänsar en aning, syftande till att minska slitaget på k-spetsen tack vare minskat sidotryck från flänsarna. Jfr switch point guard.

"Switch" – smeknamn/kortnamn på Union Switch & Signal, se US&S.

Switchback – sicksackspår för att övervinna stora höjskillnader (i GB = zig-zag); tågen ömsom backade och körde framåt. Verbet tycks dock vara "to zig-zag" även i amerikansk text. I Colorado hade några av smalspårsbanorna ett antal s. Trol. finns ingen s. kvar i kommersiell drift i USA i dag. Däremot backas

fortfarande en del persontåg regelmässigt in till el. ut från vissa säckstationer (jfr här push-pull).

Switch chain – bogserkätting. Jfr pole pocket. S.c. har trol. använts förr även om korta, klena kättingstumpar fastsatta på växelställen, avsedda för s. locks, se nedan.

Switcher – kortform av switching engine. För specialvarianter se t ex box cab switcher, critter, Dinky, dockside sw. och slopeback tender. Bra sammanst. av diesel switchers här: <http://yardlimit.railfan.net/guide/index.html>

Switch indicator – lägesvisare för switch stand, växelställ, se s.s.; en vanlig modell åren 1880-1950 var sw. stands med gjuten fot, en cirka meterhög pelare med hävstång på och dels målade pilar för plus- eller minusläge, dels fäste ovanpå pilarna för en "lantern" med olikfärgade linser för de olika lägena. **Jfr switch stand target.**

Switching pilot – se pilot.

Switch lock – oftast = gammaldags hänglås. Jfr s. chain, ovan.

Switching operations – hop- och isärväxling av personförande tåg och deras mångfald av fordonstyper har alltid varit ett tids- och resursslukande problem i USA, bl a som följd av den stora andelen privat- och specialvagnar (med olika biljettpriser!) – detta bidrog till persontrafikens nedgång; jfr Pullman, REA och "X". Ett sätt att krympa behovet av bangårdsutrymme, korta omloppstiderna och minska driftkostnaderna var att vända persontågsätten oförändrade m h a triangelspår, jfr wye. Dock behövde sådana ofta vara rejält tilltagna; 16-20-vagnarståg var inte ovanliga åren 1942-50. Detta praktiserades flitigt i USA redan vid förra sekelskiftet! Ang. växling i allmänhet, jfr även balloon track, blue flag, brake tender, caboose, cow & calf, critters, hump, "kick", loop, pole pockets, retarder yard, terminal RR, "trimmer" och yard goat.

"Switching platform" – egendomlig märkning på ngn typ av transfer caboose, som observerats i västra USA (??) Ev. = ambulerande radiostation??

Switch point – se switch.

Switch point guard – vinklad avbärare intill stödrälen, som sticker upp ngt ovanför räls huvudet och trycker hjulringarna ngt sidledes, för att avlasta tungspetsen. Jfr movable switch point och wheel riser, ovan (under switch).

Switching railroad – se terminal railroad och Chicago Outer Belt Line.

Switchman – växlare. Ännu oftare kanske yardman/yard brakeman. **Jfr yard**

foreman och trainmaster.

Switch point – vanligaste ordet för växeltunga.

Switch stand – växelomläggare, alla typer, från enkla växelklot, låga hävstänger o d till äldre upprättstående anordningar på gjutjärnspelare och med stor växellykta **överst; jfr även s.s.target nedan**. Oräkneliga varianter har funnits från ett otal tillverkare, t ex Ajax, Buda, Bethlehem, Hayes, Morden m fl. Jfr harp s. s. – ”Lägga om en växel” = throw a switch eller, slang = bend the iron. Spring switches (fjädeväxlar) har ofta en skylt med ”S” eller ”SS” ovanpå växelstället. Jfr ground throw, switch indicator, **switch stand target** och stub switch.

Switch stand target – den runda plåtskivan, som var vanlig upptill på flertalet gamla, höga switch stands (inunder fästet för vx-lyktan och vreds ett kvarts varv vid omläggning av växeln. Olika märkningar och målningar av dessa förekom; jfr även switch indicator!

Switch tower – se signal tower.

Sykes – gammal tillverkare av motorvagnar – data?

Sylvester – tillverkare av motordressiner. Jfr speeder.

Symbol freight – viktigare godståg som regelbundet går oförändrat en längre sträcka; tågnumret kompletteras med en eller flera bokstäver med anknytning till utg./slutstn.

Symington – tillverkare av framför allt standardkoppel och boggier. Jfr freight car trucks, MCB coupler och Pressed Steel.

T

”T-1” /Å/ – 1) Pennsylvania RRs berömda jättestora snälltågslok från 1940-talet med två 4-kopplade högtrycksmaskinerier i stelt ramverk och oerhörda fartresurser; byggdes i ganska stort antal men togs ur tjänst efter bara några år, **dels** därför att de var kroniskt slimmingsbenägna och svårkörda från start, trots speciella hjälpmedel, **dels därför att PRR styrelse plötsligt tagit ett principbeslut om snabbast möjliga dieselfiering av persontågen redan i januari 1948, ett drygt år efter det att sista T1:an hade levererats!** Stora snälltåg under sent 1940-tal/tidigt 50-tal återfick t o m ibland sin gamla dragkraft, dubbla Pacificlok class K4s, en kort tid innan dieslarna tog över. **Att man inte heller ville revidera fler T-1:or, med dessas avancerade**

slidstyrningar och andra komponenter, kan också ha bidragit. –
Konstruktionen kan enkelt uttryckt sägas ha gått ut på att bygga ihop två stycken Atlanticlok class E6s i samma ramverk, med drivhjulsdiameter 80 tum liksom dessa, och panntrycket och rostytorna höjda 50 % samt rullager!! På en specialhemsida för just class T-1 hittar man 35 bilder av loken; bara två är tagna år 1950; loken ansågs, helt klart, INTE vara problemfria, även om de kunde gå nästan hur fort som helst, speciellt sedan några fått ventilslider! De sista var ur tjänst redan 1953. – Smeknamn: ”sharknose” (OBS, jfr d o här ovan). Alla T-1-lok dock tyvärr skrotade. – Kuriosa: T-1:ans karakteristiska frontsilhuett kopierades på en serie sent byggda ånglok i Australien, vilka även ärvde smeknamnet! För bilder m m, jfr Altoona, Duplex locomotive, http://www.railfan.net/cgi-bin/thumb/subphoto.cgi?/railpix/submit/miscsubmit/T-1_smoke_collector.jpg och ”K4s”. Betr. andra snabblopare, jfr HIAWATHA! 2) Beteckningen T-1 även använd om Reading RRs stora 4-8-4-maskiner.

Tailgate – utfällbar grind av smala plattjärn; fälldes ut och låstes framför gaveldörren på sista personvagnen i tåget. **Anv. fortfarande i T-banorna.**

”Take siding” – se siding.

”Take the A-train” – känd jazzmelodi. Texten syftar på snabbtågen i New Yorks T-bana, som bara stannar på var fjärde-femte station och går på egna spår.

Talgo trains – **Det går för närvarande fem Talgo-tågsätt i trafik mellan Eugene, OR, och Vanvouver, B.C. Oregon (delstaten) har köpt ytterligare två tågsätt som snart skall sättas i trafik för att kunna öka tågtätheten mellan Portland och Seattle med ytterligare två turer i vardera riktningen.**

– Bl a på Lackawanna och Boston & Maine provades ett komplett T-tåg, licenstillverkat av ACF (se d o) i mitten av 1950-talet, **till förväxling likadant som sina samtida spanska bröder**, se bild:
<http://www.railpace.com/photogallery/old/talgo.jpg> åsikterna gick då isär; B&M ansåg tåget helt oanvändbart; obekant varför...

Tandem compound engine /Å/ – speciell typ av kompondlok med långa dubbelcylindrar bestående av en främre, mindre högtrycksdel och en bakre, större lågtrycksdel. Loket har m a o bara två kolvstänger men två kolvar på vardera stängen! Typen byggdes i visst antal åren kring 1905-10, bl a åt Northern Pacific, men de flesta ombyggdes snart till vanliga tvilling- eller kompondlok. Jfr cross-compound engine och Vauclain.

Tank car – vanlig kapacitet på nyare t.c. för petroleum/motsv. var ca 8-10 000 US gallons = 30-38 kbm. Jfr RailWhale och Union Tank Car Co. – Hist.: jfr Densmore och Union Tank Car Co.

Tank engine /Å/ – på ånglokstiden brukade man inte hålla isär de olika tankloktyperna lika strikt i USA som man gjorde i GB. Distinktionen ”T”, för olika varianter av sidotank- och baktanklok (t ex på Illinois Central, Jersey Central och NYC), i motsats till sadeltanklok, ”ST”, iaktogs dock oftast. Ramtanklok var ytterst ovanliga och särskiljdes ej. Speciella tankloktyper, som Forney och Mason Bogie (se d o), benämndes ibland bara ”a Forney 2-4-6”, ”a Mason 2-8-6” osv. bland yrkesmännen. Jfr Whyte. – Tanklok i persontrafik på större banor var relativt ovanliga, med vissa undantag, som IC och JC, ovan, båda med stor förortstrafik. I stället hade en del loggingbanor ibland rätt stora tanklok, både vanliga ramverkslok, malletlok och boggilok; jfr Lima Shay.

Taunton – ångloksverkstad i Taunton, Massachusetts fr o m ca 1880, som upphörde med loktillverkningen före 1900 men fortsatte att bygga spårvagnar, ellokmateriel, boggier m m in på 1920-talet. Jfr Mason och Rogers.

Taylor truck – se freight car trucks.

T-boiler Shay – se Lima.

T-brace ends – speciell, tidig variant av förstärkta boxcar-gavlar, bilder: <http://www.westerfield.biz/> fortsätt till ”4100 kits” i förteckningen.

TC – ibland använd förkortning för trolley coach, trådbuss.

TCS – Traffic control system, linjeblockering på dubbelspår med vändbara block. Även hyttssignaler kan ingå. Jfr CTC.

”Teakettle” – vanligt smeknamn på gamla småånglok. • Försäljningsnamn på en H0/H0n3-byggsats till ett tidigt oldtime-lok från Kemtron, se d o, på 1950-talet.

Team track – frilastspår. Jfr storage track.

Tee-style – jfr T-boiler, ovan.

Tehachape Loop – känd spårslingring av schweizisk typ; ligger i södra Kalifornien; standardfotomotiv i dag... (uttalas tiihätt´chäppii, enl. spanskt angliserat språkbruk). Oftast kallad ”spiral” i USA.

Telegraph – Tack vare en tidig principöverenskommelse mellan järnvägarna och Western Union-bolaget kunde deras telelinjer dras i samma stolpar längs banorna. Bl a därför överlevde telegrafan som sambandsmedel längre i USA än på andra håll, där telefonen i stället tidigt tog över. T ex hade många amerikanska tillverkningsföretag i sina kataloger kvar ”telegraf-kodorden” för snabb beställning av reservdelar m m långt in på 1950-talet! Banan Minneapolis

& St. Louis använde ENBART telegraf för tåganmälan och ordergivning ända till ca 1960!!! Detta förekom (delvis) ända in på 1980-talet på vissa kortare banor/bandelar; avtalet mellan WU och järnvägarna hade dock upphört 1949, varefter nyrekrytering till telegrafistyrket kraftigt minskade. Även telex användes, under en mellanperiod, ganska mycket av vissa bolag. Jfr rule book. Tågledning sker numera mest per radio. Jfr även dispatcher och sounder box. – (Hist.) Enl. uppgift var en av bandelarna på sedermera Chicago & Northwestern först med telegraf: år 1854 (fel – jfr Erie).

”Telltale” – enkel upprättstående stång på sista vagnen i ett tomt timmertåg (utan tryckluftbroms) = slutsignal! Förr även = de släpanordningar av rep m m som ibland fanns upphängda nära tunnelmynningar för att varna bromsarna ovanpå taken till box cars! Notera alluderingen på ”tail”! Bild: <http://www.railfan.net/railpix/submit/subphoto.cgi?chuckbarnard/ErieTaletail.jpg>

Tender /Å/ – kallades de första åren under tidigt 1800-tal för attender eller convoy car. Jfr booster, brake tender, cab-forward, centipede, coast-to-coast tender, ”Doghouse”, oil tender, Shay, slopeback tender, steam tender, Triplex, Vanderbilt tender, water scoop, water tender och whaleback tender.

Tender collar /Å/ – används ibland om gammaldags loktendrar som hade en ”krage” runt hela övre kanten, speciellt på vedeldade lok.

Ten-wheeler /Å/ – lok med tvåaxlig främre löpboggi och tre kopplade axlar; de första kom redan på 1850-talet på Baltimore & Ohio. Jfr Standard engine.

Typisk 1890-talsmaskin från Baldwin här: <http://www.rr-fallenflags.org/misc-g/gswg-s121gda.jpg> Obs. den vackra gjutna skorstenen.

Terminal caboose – se caboose & nedan.

Terminal railroad – järnvägsbolag som endast sysslar med växling/växlingstågdragnin g inom och mellan jättestora bangårdsområden och industrier, t ex runt Stor-Chicago; bara där har det funnits en hel mängd av dessa ”järnvägar”, i något fall t o m med världens största (ång)växellok för vallväxling. Även kallade ”belt railroads”, förr ibl. även ”connecting railroads”. Jfr Chicago Outer Belt Line. Ett av de största bolagen är idag Belt Ry. of Chicago, ett annat är Chicago Terminal RR. Jfr class 3 RR, E J & E, hump, Indiana Harbor Belt RR, SW, transfer sidings och TRRA.

Terminal RR Association of St. Louis – se TRRA.

Test plant – se Altoona.

Theater observation – se observation car.

”The General”, se ”General”.

Third-rail track – spår med strömskena. Jfr live rail och three-rail track.

Thrall Car Co. – modern godsvagnstillverkare.

Three-rail track – treskenspår. Kända exempel är naturligtvis främst Colorado (3 fot + normalsp.), se Rio Grande och Royal Gorge; vidare staden Denver, som hade stadsspårvägsnät med både spv. 3´6” och normalspåriga interurbans, som anslöt in mot centrum; dessutom nästan genomgående 3-skensspår (ca 1900-1935??) på hela stora Denver Union Station, som betjänade Union Pacific, D & R G och Colorado & Southern! Jfr Denver Tramway och East Broad Top – *obs. skillnaden mellan three-rail track och third-rail track.*

”Three-throw” – 3-vägsväxel.

Throat plate/sheet /Å/ – (ytter)eldstadens nedre främre del, ovanför bottenringen. Ng t oklart; benämningarna tycks ha varierat. På PRR var throat sheet = den del av tubplåten som gick in i rundpannan och formade ”the combustion chamber”, se d o.

Throttle /Å/ – samlingsbeteckningen för ångpådtag m m; jfr nedan.

Throttle (handle) – regulatorhandtag på ånglok, pådragshandtag på diesellok. Jfr Bradford throttle, front end throttle och ”haul back”.

Throw – lägga om en växel = throw a switch. Även line a switch. Jfr switch.

Tightlock coupler – se MCB coupler.

Tie (crosstie) – sliper. Obs. att ”sleeper” i denna betydelse bara används i brittiskt språkbruk. Walk tie = extralång brosliper med plats för gångbana och sidoräcke.

Tie inserter – slipersbytare.

Tie plate – underläggsplatta (i GB = baseplate). Jfr adze. – (hist.) Kallades förr ibl. även heel plate, som dock i första hand är = stödplattan för en växeltunga.

Tiffany reefer – ”The Tiffany Summer and Winter Car” var en tidig, välisolerad kyl- och varmvagn, patenterad ca 1878, som bl a byggdes (1880?) till

smalspåriga South Park Line, se d o. Ännu tidigare kylvagnskonstruktioner fanns dock. T. reefers hade isbehållarna fördelade längs vagnstaket i stället för i vagnens ändar och ansågs vara snålare på is än andra typer. Jfr Espee.

”Tightlock coupler” – se MCB c.

Time freight – se hotshot.

Timetable – se broadside TT, Emp. TT’s och public TT. Jfr även ”World Regulator”.

Timken – största tillverkaren av rullningslager. De konservativa jv-förvaltningarna var mycket sena med att införa rullager i USA! (Jfr hotbox o följande **samt standard freight cars**.) ”The Timken Demonstrator” syftar i järnvägssammanhang på det 4-8-4-lok som T. lät bygga 1930 för att demonstrera fördelarna med genomgående rullager även på ånglok. I reklamen ingick en numera klassisk bild med ett antal flickor, som själva drog 350-tonsloket efter sig i ett rep...! Loket sålt till Northern Pacific 1933. Bild: <http://www.yesteryeardepot.com/TMKN1111.JPG> Jfr även ”Four Aces”.

- Tinsplate trains – allmän benämning på (spårgående) leksakståg, ursprungligen syftande på att tågen huvudsakligen var gjorda av plåt. ”The tinsplate period” skulle då ange ung. åren 1880-1950. (Puristerna anser att perioden slutade 1942, då kriget hade medfört att leksakstågstillverkningen upphört p g a materialbrist.) Flera stora skalor fanns, jfr ”standard gauge”. Flera tillverkare sålde inte sällan sina produkter till grossister, som sedan marknadsförde tågen under eget namn; alla olika ”brands” var därmed inte separata produkter. De dominerande märkena på senare år (huvudsakligen i skala 0 och S) var Lionel och American Flyer, se d o. – Färdigbyggda, inhemska, elektriska leksakståg (”RTR”; ready-torun) i skala H0 fanns knappast i USA före 1939; visst modellbyggarmaterial i H0 började dock introduceras tidigare. H0-skalans födelseår anges dock ofta till 1935 (= Märklin och/eller Bassett-Lowke /??/; jfr dock Knapp). Jfr också Beggs, Carlisle & Finch och Ives. – Tubular (tinsplate) track = spårsektioner gjorda helt av plåt, även själva rälsen; blott ett fåtal tillverkare använde riktiga, valsade rälsprofiler.

Tip Top Tap Café – speciella serveringsvagnar i HIAWATHA-tågen på Milwaukee Road på 1930-talet; kombinerade bar- & restaurangvagnar!

Tisdale dual-gauge truck – 1860-talskonstruktion med hjulen flyttbara på axlarna; använd bl a av den ursprungligen bredspåriga Grand Trunk RR. Blev inte långvarig...

Tissues – se flimsies.

”286” – se ”Two eighty-six”.

Toasters (Brödrostar) – smeknamn på de något lådliknande elektroloken efter svensk Rc-förebild på USAs nordostkust.

TOFC (car) – se piggybacking!

”Toilet seat logo” – se Rio Grande.

Token system – stavsystem = att ett tåg aldrig fick gå ut på en bandel utan att föraren hade med sig ”the appropriate token” för just denna bandel, ofta = en grov ståltrådsring med någon vikt e d på, plus ett speciellt kännemärke eller symbol för resp. linjedel. Ringformen gjorde det lätt att utväxla tokens mellan lok- och stationspersonal även i viss hastighet... Förekom i begränsad utsträckning även i USA, t o m in på 1950-talet; tycks mestadels ha kallats just t.s.; GB-benämningen ”staff system” förefaller inte ha använts alls. – Token kan naturligtvis även vara = avgiftspollett på bussar, lokaltåg osv. Jfr fare boxes och transfer.

”Tomato nose” – smeknamn på Espees färgsättning på diesellok av tidiga GP- och SD-varianter: helröd lok-nos, f ö mörkgrå. Även kallade ”bloody nose”. Jfr ”black widow”.

”Tom Thumb” – ett av de första ångloken i USA, dock aldrig satt i trafik. Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/bo_tt.jpg Ett annat klassiskt motiv är T.T. under kappkörning med en hästdragen vagn, samt bredvid ett modernt diesellok – 1952 års 3-centsfrimärke till minne av ”Baltimore & Ohio 125 år”.

Tomlinson – se traction couplers.

Ton – jfr train weight.

Tongue – jfr switch.

Tongue & groove boards – spontat virke.

Tool car – redskapsvagn i allmänhet, även förställarvagn till större kranvagn (gränsen mellan boom car, t.c. och den allmänna skyddsvagnen ”idler car”, se d o, tycks inte vara skarp). Jfr boom car.

Top check valve /Å/ – backventil för matarrör, placerad framtill ovanpå rundpannan.

Top walkway – smal gångbräda ovanpå tankvagnar och hopper cars, där man behöver komma åt luckor, ventiler etc. uppe på vagnen; modernt uttryck. Jfr de

äldre roof walk och running board.

Torpedo – se detonator.

Tower – se interlocking t. och signal t. (Jfr coal tower.)

Tower car – se line car.

Towing eye – se roping staple. Jfr pole pocket.

Towing locomotive – benämning på bl a de kaj-gående bogserloken vid Panamakanalen. Smeknamn "Mule". Se vidare d o.

TPOB – "Maximum speed for loaded coal and grain trains not exceeding 120 cars and not exceeding 134 tons per operative brake (TPOB) is 60 MPH..."

T-rail – I dag vanligaste benämningen på vanlig räls, i motsats till girder rail, gaturäls. Jfr rail.

Track & Time permit – ung. = B-arbete, dvs. banarbete under bevakning men utan helt avstängd trafik. Jfr track warrant, nedan.

Track brake – skenbroms.

Track cars – allmän benämning på småfordon, dvs. mindre tjänstefordon typ dressiner och trallor, med eller utan motor. (Kallas numera oftast t.c. i instruktioner och reglementen.) Se vidare hand car, motor car, push car och speeder. – (Hist.) t.c. som allmän benämning saknas dock i MofWC 21 !!

Track circuit – spårledning. Amerikanen William Robertson uppfann redan 1872 den moderna signalteknikens grundelement spårledningen. Första "reguljära" installation av automatisk linjeblockering ägde rum i januari 1876 i Boston, på avsnittet Elm Street-North Avenue (Boston & Lowell RR, m tät trafik). Den fungerade utmärkt. Källa är "The search for safety", en minnesskrift 1981 av Union Switch & Signal Co.

Trackage rights – då ett jv-bolag skaffat sig tillstånd att framföra tåg över annat bolags linje. (I GB = running powers.)

"Trackless trolley" – se trolley coach.

"Trackmobile" – mindre dragfordon med både järnvägs- och gummihjul. En specialvariant lystrar till namnet Shuttlewagon! Se <http://www.locomotives.net/trackmobiles.html> En kuriös, tidig variant från 1. världskriget fanns länge bl a på Pennsylvania RR för hamnspår, "Buckwalter

trackmobiles", urspr. batteridrivna, senare med besinmotorer.

Bild här: <http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=172022>

Track pan /Å/ – vattentråg mitt i spåret för vattentagning under gång. (I GB = water trough.) Äldre anordning här:

<http://jimquest.com/writ/trains/pans/radnorlarge.htm> (inkl. lite data om hanteringen när koppelok kördes!) I bruk till mitten av 1950-talet på bl a NYC och Pennsy. Se vidare water scoop.

Track scale – vagnvåg. (I GB = weighbridge.)

Track scale test car – provningsvagn för ovanst. Både två- och fyraxliga förekom, de förra var bland de ytterligt få tvåaxliga som (under vissa förutsättningar) fick gå i ord. Tåg.

Track speed – banans sth. Då den svenske föraren säger "vi får hålla full sth med det här tåget!" säger hans USA-kollega t ex "we're a track-speed train!" Obs. att massor av USA-banor fortfarande har div. sth-nedsättningar, framför allt över broar.

Trackwalker – ung. = banvakt/banarbetare. Jfr gandy dancer och section...

Track warrant – ung. = tåganmälan/bandisposition. Jfr track & time permit, ovan. Följande text ur en amerikansk hemsida beskriver ganska väl dagens USA-tågtrafik: "Train Orders' are a thing of the past, and today trains move as 'extras' of equal class. The dispatcher confers authority for movement through Track Warrant Control (TWC territory), Direct Traffic Control (DTC territory), or Centralized Traffic Control (CTC territory) using radios and/or trackside signals to communicate. / TWC här ung. = tåganmälan; DTC här ung. = linjeblockering; CTC = fjärrblockering./ Jfr DS. Se även order hoop.

"Traction" – används (ngt oegentligt) för att särskilja diverse banor med ELDRIFT i motsats till andra driftformer. "Traction lines" och "in traction days" syftar ofta speciellt på interurban-linjerna åren 1900-1950. Jfr electric traction, interurban line, motor, municipal railway, railroad, steam dummy, transit line och trolley. – Rullande materiel: På hemsidan för ett större traction-museum kan man i dag t ex hitta följande uppdelning av vagnarna: Streetcars, Rapid transit cars (bl a tunnelvagnar), Interurban cars, Freight motors och /Electric/ Work equipment (tjänstevagnar). Jfr Box motor, DIFCO och motor! – Enligt en uppskattning fanns det som mest ca 70 000 spårvagnar och interurban cars i USA vid depressionens utbrott 1929 (och närmare 20 000 miles linjenät), därefter gick det snabbt utför... **Många fina traction-bilder finns här:** <http://www.yesteryeardepot.com/> En extra snygg 1940-talsbild: <http://www.yesteryeardepot.com/FDDMS82.JPG> – Intressant uppgift: "The Akron, Bedford, and Cleveland Railroad (AB&C, or the "Alphabet

Railroad") has been almost forgotten despite its historical significance. It was among the first electric commuter railroads in the nation, arriving even before the New York City subway system. At the time of its completion (1895), it was the longest railroad of its type in the world... The railroad's northern terminus was the Union Terminal (later the Terminal Tower) in downtown Cleveland. Around 1900, the AB&C merged with a few other Akron-area electric railroads to form the Northeast Ohio Traction and Lighting Company (NOT&LCo), which later got out of the railroad business completely and became Ohio Edison, now a part of First Energy. NOT&L operated the line to dwindling returns well into the automobile era. Passenger service was discontinued in 1932." *Kan denna bana ha varit något före Djursholmsbanan...?? = världens första elektr. förortsbana med luftledning!! Dock tycks ett antal nya banor ha tillkommit just detta/dessa år! Vidare var skillnaden mellan spårväg och järnväg ej skarp; jfr New York & Harlem, ovan.*

"Traction & Light Co." – se "...Railway & Light Co."

Traction couplers – en mångfald varianter av speciella spårvagns- och interurbankoppel förekom i USA. Tre av de större tillverkarna av dessa var Tomlinson, Van Doorn och Westinghouse. På större linjenät, t ex Pacific Electric, se PE, tycks det ha varit vanligt med flera system på en gång (på olika vagn typer, som ändå inte var samkörbara; PE hade dessutom ett stort antal olika depåer...) Ett antal olika koppelstorlekar och extrafunktioner förekom, beroende på tågstorlek, strömvagns- och multipelsystem m m. Även modifierade MCB-koppel kunde förekomma. Godstågslök, "motors", hade dock givetvis vanliga MCB-koppel, se MCB.

Tractive effort – vanligaste benämningen för "dragkraft". Tidigare även tractive force. Jfr horsepower.

"Trail Blazer" – Sommaren 1939 invigde PRR The Trail Blazer mellan N Y och Chicago – ett spritt nytt expresståg med diesellok, nya vagnar och all tänkbar komfort (och som kryllade av personal...). Efter kriget tog dock bilarna och flyget snabbt allt mer av trafikunderlaget; Trail Blazer drogs in redan 1950. Jfr Pacemaker.

Trail car – mycket gammal benämning på släpvagn på cable car-linje. Jfr grip car.

Trailer – allmän beteckning på släpvagn o d, på spårväg likaväl som på interurban lines och ibland även järnvägar.

"TrailerTrain" – signatur TTX, startat ca 1956 som rent Piggyback-åkeri med 500 vagnar, nu intermodal-operatör m m med i dag drygt 100 000 egna vagnar, däribland många "89-foot tri-level auto racks". Företaget delägt av ett antal class

1 RRs, som hyr vagnar av TTX för att kapa egna trafiktoppar. För bilder o data se <http://www.ttx.com/> Jfr intermodal, Piggyback och Roadrailer.

Trailer truck/trailing truck /Å/ – bakre löpaxel/löpboggi på ånglok, en- eller fleraxlig.

Trailing switch – medväxel. ”This speed restriction may be ignored when running in the trailing direction...” ”Trailing a switch set for the other track is no problem if it is a spring switch. The spring-loaded action permits trailing of the switch without causing damage to any part of the mechanism, yet holds the switch in either normal or reverse position with sufficient force to permit facing-point moves at normal yard speeds.” Jfr facing switch och switch.

TrailVan – se piggybacking.

Train brakes – p g a de i dag mycket stora tågvikterna, ihop med en ofta gammaldags banprofil med skarpa lutningar, tillämpas numera andra rutiner för driftbromsning än tidigare, se <http://www.sdrm.org/faqs/brakes/history/> Jfr här air brake, booster, dynamic brake, helper och Westinghouse.

Train ferry – ett ibland obestämt begrepp, som även innefattade rena passagerarfärjor ägda av någon RR, t ex de många färjorna kring Hudson Bay och Greater New York. Bild:

<http://forums.railfan.net/forums.cgi?board=NYCSMarine;action=boardphoto>
Jfr också car float!

Train heating – Före 1900 hade personvagnarna oftast en kamin i vardera änden. Jfr steam heating.

”Train line” – talspråksförkortning av train air line, alltså huvudledningen för tryckluftbromsen. Jfr Westinghouse.

”Train Master” – sexaxligt diesellok av road switcher-typ, typbeteckning H24-66, tillverkat av Fairbanks-Morse på 1950-talet. Effekt 2 400 hp. Med den motoreffekten var F-M då c:a 10 år före konkurrenterna. En mindre variant kallades ibland Baby Train Master. Jfr FM och road switcher. Bild:

<http://www.acyhs.org/gallery/photos/h20-1949.jpg> (Baby TM)
och http://espee.railfan.net/nonindex/h24-66_photos/4809_sp-h24-66-byron_bostwick.jpg • Även benämning på en speciell transformator för leksakståg, troligen ur Lionels sortiment.

Trainmaster – ung. = trafikinspektör.

Train meet, eller meeting of trains – tågmöte; jfr nedan o hänvisn.!

Train meeting – möte för att avhandla järnvägsfrågor, I N T E tågmöte. Se meet!

Train number board/indicator – belyst, mindre fönster framtill på lok med lokets/tågets nummer utsatt. Fanns på större banor även på ånglokstiden. Extratåg betecknades med X + loknummer. På senare år, då persontrafiken var borta och fasta godstågslägen allmänt började överges, övergick man till att skylta enbart loknummer. Slang: bug board, trol. därför att de belysta ytorna samlade extra mycket flugor! *Tidiga ellok hade ofta E framför sitt road number, diesellok hade D., "Doodlebugs" och andra motorvagnar M.* Jfr classification lights, headlight, indicator box, marker light, second section och track warrant. – (Ej att förväxla med head code och shed code i GB!)

Train order semaphore – den speciella signalanordning som satt monterad mitt på stationshusets tak, eller på sep. stolpe framför, och markerade om ett tåg ev. behövde bromsas in/stannas för ordergivning. Ibl. även kallad depot semaphore. I nyare skrifter "train order signal". Ur en signalares minnen: "... Flashing train order lights were installed in November 1943..."

Train order signal – se ovan. En annan vanlig variant var ett slags dubbel minisemafor, en stor vridbar lykta, på en stor konsol ut från stn-väggen som kunde visa rött eller grönt sken åt båda hållen, inramad av ovala plåtsjok, antagligen för att göra denna bättre siktbar vid solnedgång o annat besvärligt ljus /därav de beskrivande smeknamnen nedan?/: "... There is an about 2-inch dia. hole in the station wall, where the operating rod for the train order signal came through. This was a "figure eight", or "butterfly" or Nunn type signal. " /??/

"Trainphone" – tågtelefonsystem ombord på bl a Pennsylvania RR fr o m cirka 1945; via telefonledningarna längs spåret kunde även en sorts induktiv telekommunikation mellan tåg och tågledare upprätthållas. Ej = tågradio. Använt på ej elektrifierade huvudlinjer (störningarna från strömavtagarnas ljusbågar blev alltför stora där); installerat i bl a stationer/ställverk, många cabooser och ganska många lok. Systemets stora klumpiga antenner, både på cabooser, loktendrar och diesellokstak, kan ses på äldre bilder, t ex <http://www.angelfire.com/film/prrpics/new25.jpg> och http://www.northeast.railfan.net/images/tr_prr5773.jpg Anlades gradvis under krigsårens stortrafik (och materialbrist); klart mellan bl a Pittsburgh och Harrisburg 1947. Lämpliga radiofrekvenser kunde då inte tilldelas PRR. Kallades egentligen "inductive train communication" och var ett sätt att komma runt det dåtida federala kravet att alla användare av kortvågsradio skulle ha personlig radiolicens. Systemet konstruerat av Union Switch & Signal, US&S, jfr d o. I bruk t o m år 1967, endast för tjänstemeddelanden; sedan ersatt av ett riktigt radiosystem.

Train type – se caboose hop, drag, hotshot, intermodal, light engine, limited,

local, manifest, red ball, transfer, unit train. *Caboose hop, drag, hotshot och red ball var urspr. slangord, nu allmänt vedertagna i fackspråket.* Jfr även de moderna Train type designations, nedan.

Train type designations – ett ganska nytt system, använt bl a på Burlington Northern Santa Fe i dag:

- A – Amtrak Trains Operating on BNSF Track
- B – Bare Table Flat Intermodal Trains (= tomtåg)
- C – Loaded Unit Coal Trains
- D – Light Locomotive/Engine Moves
- E – Empty Unit Coal Trains
- F – Foreign Train Operating on BNSF Track
- G – Loaded Unit Grain Trains
- H – Hi-Priority Merchandise Trains
- I – Deadhead Crew Moves
- J – High/Wide Dimensional Specials (= trpt med överskriden lastprofil!)
- K – Helper Service
- L – Local Trains (Regularly Scheduled)
- M – Regular Merchandise Trains (= ”manifest”)
- N – Hours-of-Service Relief Crew (**som ersätter ps med elva timmar i tj**)
- O – Officers´ Special Trains
- P – Premium Service Intermodal Trains
- Q – Guaranteed Service Intermodal Trains
- R – Road Switcher Trains (Regularly Scheduled) (ung. = tdt-satta lokalgodståg)
- S – Container Stack Intermodal Trains
- T – Transfer Service (Interchange Delivery/Receipt) (= växlingståg)
- U – Unit Trains other than Coal or Grain
- V – Vehicle Unit Trains (Autos and Auto Parts)
- W – Work/Maintenance Trains
- X – Empty Unit Grain Trains
- Y – Yard Jobs (Regularly Scheduled) (= växlingstur)
- Z – Priority UPS & LTL Intermodal Trains

Train weight – notera att amerikanska siffror för tågvikt, tjänstevikt m m alltid, där ej annat anges, avser ”short tons”, alltså = 2 000 pounds = 906 kg! Jfr horsepower, pounds per yard och ”two eighty-six”.

Tram/tramway – se Denver T.

”Transfer” – 1) växlingståg. 2) Biljett med rätt till övergång till annan spårvägs/busslinje, i motsats till ”check” eller ”token”, jfr d o.

Transfer caboose – se caboose.

Transfer car – se transporter c.

Transfer dock – ”överföringsramp”. Några få fanns, vid större smalspårssystem, för trpt av lok och andra fordon till andra verkstäder. Den kanske enda banan på senare år som körde normalspåriga coal hoppers med smalspårsboggier (bara lokalt, för lastning) var trefotsbanan East Broad Top RR i Pennsylvania, i trafik till cirka 1956. Reguljär ”överföringstrafik” i europeisk mening tycks inte ha förekommit i USA.

Transfer siding/yard – omlastnings-/överlämningsbangård. Gäller både bg med blandade spårvidder och andra. Jfr ovan samt terminal RR och class 3 RR. Obs. skillnaden mellan three-rail track och third-rail track; se d o.

Transit lines – vanlig äldre benämning på (rena) spårvägar i storstädernas ytterområden. Historiskt sett startade dessa nästan alltid som enskilda privatföretag, ofta med begränsat trafikområde: ”Third Avenue RR Co.” osv. Uttrycket anv. numera även om pendeltågstrafik på järnväg m m. Jfr conduit system, EL, interurban, rapid transit, railway, streetcar och traction. Exempel på modernt språkbruk, hämtat från en (välskrivna) USA-hemsida: ”If you share an interest in the history and/or modeling of streetcars, trolleys, interurbans, subway or rapid transit cars, or any other aspects of electric transit railroading, prototype or model, we encourage you to find out more about the East Penn Traction Club of Philadelphia, Pennsylvania through this web site.”

Transporter car – överföringsvagn. Egentligen en GB-term; ytterst ovanl. i USA; nittonio järnvägare/fantaster av hundra vet inte ens vad en t.c. är; transfer car är kanske dock en något mer begriplig term men syftar inte uttryckligen på normalsp. fordon med fast smalspårsräls ovanpå! Förmodligen delvis p g a ofta alltför dåligt spårläge och för låga största axeltryck på smalspåret, förekom aldrig trpt av normalspårsfordon i vanlig godstrafik på normalspåriga linjer i USA, och inte heller motsatsen, annat än undantagsvis inne på en verkstadsgård e d. East Broad Top RR i Pennsylvania körde dock tidvis stora hopper cars med kol efter boggibyten till 3 fot... (Smalspårslok på väg till främmande verkstad ställdes ovanpå en vanlig normalsp. flat car eller depressed center car; både sex- och åttaaxliga sådana fanns/finns för större laster. Jfr nedan.) Däremot fanns i t ex Colorado fram till 1930-talet en hel del treskenspår, där 1435- och 914-materiel blandades friskt i samma tåg med hjälp av kopplingsvagnar, idler cars; jfr d o. – Kuriosa: ”In 1881, W C Allison built a special car for the Virginia & Truckee to transport the locomotives of its narrow gauge Carson & Colorado subsidiary over broad gauge rails for maintenance. This thirty-foot, 25-ton capacity flat car with narrow gauge rails affixed, became V&T ”engine transfer car No. 1”. It was probably used to haul mining machinery as well. In 1938, it was sold to Paramount Pictures, and was probably used to move their narrow gauge engines from location to location.” Jfr även Allison, Fruit car och Lovell’s Locomotive Express.

Trap door – benämningen på Pullmans patenterade dörrtrappskydd från 1892, se door trap.

”Travelling grunt” – se Road foreman of engines.

Tread brakes – blockbromsar. Jfr brake shoe.

Trestle – träbro med ben i bockform. Formidabla trestles byggdes ända fram till ca 1910, oftast av barkat men osågat virke. Järnbroar förekom ganska sparsamt i USA före ca 1880 (?). ”Trestle” används även om icke träbroar!

Triangular catenary – kontaktledning med dubbla bärlinor, upphängda snett ovanför körtråden, och med dels litsar mellan bärlinorna och körtråden, dels horisontella stödelement mellan b-linorna. Tidigare ganska vanligt system i USA. Ännu delvis i bruk på NEC, se d o. Jfr catenary.

TriBo – talspråksbenämning för ”triple-bogie (loco)”, dvs nyare lokkonstruktioner med tre 2-axliga boggier i stället för två 3-axliga. Tycks förekomma även i USA trots att man annars alltid talar om ”trucks”... – *Ej att förväxla med ”tribo problems” o d; här är ”tribo” = tribology, alltså smörjningsteknik!*

Trick – tjänstgöringstur; a late yard trick = sen växlingstur.

”Trimmer (engine)” – smeknamn på växellok som hämtar färdiga tågdelar i the hump yard, se d o, och drar dessa till avgångsbangården, samt vid behov hämtar tillbaka ”felsläpp” från vallen. Tidigare, på vissa banor, använt enbart om loket som hämtade felsläpp, vilket också låter mera logiskt, språkligt sett.

Trinity – stortillverkare av moderna godsvagnar, se <http://www.trin.net/>

Triplehead – koppla tre dragande lok i tågets framände. Förekom ibland på ångloktiden; vanligare var dock pålok i bakänden. Ordet används numera knappast – tre multipelkopplade lokenheter är kanske vanligast av allt på USAs godståg av i dag (vid behov kompletterat med såväl mellanenheter som pålok bak). På smalspåret i Colorado var det inte ovanligt med tre ånglok per godståg, ett dragande, ett i mitten och ett skjutande, detta p g a för låg bärighet hos många broar... Jfr doublehead, helper och DPU.

Triple valve – styrventil som reglerar tryckluftbromsen på vagnar. Jfr även bleeding valve. Se Westinghouse.

Triplex locomotive /Å/ – några få Malletlok byggda av Baldwin omkr. 1. världskriget, med tre maskinerier, det mittre för högtrycksånga, och med ett av lågtrycksmaskinerierna inunder tendern. Bild: <http://www.rr->

fallenflags.org/el/loco/erie2603.jpg Maskinerna var tänkta för ren påskjutningstjänst och skulle ersätta tre mindre lok men fungerade ofta inte så bra och tappade lätt trycket, jfr Duplex, Simple och quadruplex.

Troller – se trolley.

Trolley – ordet används ofta generellt om alla sorters fordon försedda med ”trolley pole”, spårvagnar, interurban cars och -lok etc.; *dels i motsats till övriga typer av strömavtagare, dels som driftform*: ”...many trolley operations ceased in the 1930s...” och liknande. Dubbla t. poles förekom i ett par fall på linjer med även återledningen i form av luftledning, t ex i Cincinnati (dvs. fyra poles per lok/vagn totalt, alternativt två vändbara). **Fördelen med det dyrbarare systemet var att störande markströmmar helt eliminerades.** Oftast hade flertalet fordon en icke vändbar t. pole för vardera körriktningen; backning med felvänd t. pole kunde bara göras med stor varsamhet under växling o d. Jfr pantograph. Ettvagnståg var vanligast men undantag förekom, även med multipeldrift och varierande koppeltyper, bild:
<http://206.103.49.193/pitts/htm/bvp063.htm> – Historiskt sett har ordet t. även i USA använts om div. olika typer av fordon, även icke spårgående. Ursprunget till användningen av ordet t. i samband med kontaktledningar är den lilla ”troller”, en vagn som löpte på de tidigaste, tvåtrådiga luftledningarna, dragen av en strömförande lina. Detta ersattes sedan av Spragues stångteknik med rulle = dagens modell, fast rullen är numera oftast utbytt mot en sorts ”näve” med grafitinlägg, se trolley shoe, nedan. Jfr Sprague och traction. Se även motor. (T. i GB även = tralla.)

Trolley car – bl a spårvagn, jfr ovanst. Språkliga styggelser som ”horsesdrawn trolley car” förekom/förekommer... Se även transit line.

Trolley coach – trådbuss. Ibland förkortad TC. Ibland även kallad ”trackless trolley”!! Jfr motor coach.

Trolley pole – se ovan.

Trolley shoe – det modernare strömupptagningsdonet i änden av trolleystången; en ”näve” med kol- eller grafitinlägg. Kanske en utveckling hämtad från trådbussarna (1940-talet?). Från början en rulle, jfr nedan.

Trolley wheel – själva strömavtagar-rullen på äldre trolley cars, jfr ovan.

”Troop sleeper” – urspr. benämningen på de spartanska och allmänt avskydda trupptransportvagnarna under 2. världskriget. Till ett tågsätt med t.s. hörde oftast även en kitchen car; jfr dock Bailey yard, sista stycket. Ägare var formellt trol. USATC, se d o. Enligt en uppgift byggde enbart Pullman 2 400 st troop sleepers åren 1943-45; totala antalet var säkert mycket större. P g a de stora avstånden i

USA var trupptransporter en kolossal affär åren 1942-47; på vissa linjer en tredjedel eller mera av all trafik åren 1943-45! Då massor av trupper från Europa togs hem sommaren -45 skickades i stället många av dem till "Pacific Theater" = utskeppning av ytterligare ett par hundratusen man från stillhavshamnarna... Läget stabiliserades sedan fr o m ca 1948-50, då många banor skaffade nya psv till bl a sina streamliners. Äldre heavyweight cars, se d o, sattes då in i trupptåg i stället för de ursprungliga t.s. och erbjöd nu en av militären aldrig tidigare upplevd komfort... Gamla t.s. såldes sedan ofta till järnvägarna som tjänste- och redskapsvagnar. Flertalet trupptåg sköttes av Pullmans personal. Bra artiklar i ämnet finns i TRAINS nr 2 och 3 1970. Jfr Pullman Co. och <http://www.northeast.railfan.net/classic/CARdwgs23.html> En del t.s. finns fortfarande kvar som tjänstevagnar, relativt oförstörda: <http://www.rr-fallenflags.org/co/co911012ags.jpg>

TRRA – Terminal RR Association of St. Louis. En typ av terminal RR (se d o), bildad 1889 av bl a Wabash, Mopac och Big Four (se d o) för att sköta storstadens järnvägsverksamhet och St. Louis Union Station; byggde även stora anslutningsbroar m m. St. Louis är fortfarande en viktig knutpunkt **för godstrafiken, jfr Union Station of St. L.** Delägare i bolaget är nu bl a Union Pacific och BNSF.

Truck – boggi. (I GB däremot = liten kort 2-axlig godsvagn). Boggivagnar introducerades mycket tidigt i USA och var till 99,99 % allena rådande på alla "common-carrier roads". Bland ytterst få undantag fanns små cabooser och kompakta track scale test cars, se d o. Till första etappen av 3-fotsbanan Denver & Rio Grande år 1871 beställdes dock 2-axliga godsvagnar men dessa fick inga efterföljare där. Jfr Allen paper car wheels, Bettendorf, Delta, Diamond truck, freight car trucks, high speed trucks, Mason, Road Railer, single-truck car, standard passenger cars och TriBo.

Truck car – transportvagn för reservboggier i t ex hjälptåg. Jfr wheel car.
Bild: <http://www.rr-fallenflags.org/prr/prr-ggwk-gh.jpg>

"TrucTrain" – se Pennsy freight cars.

Truss rods – spännstagen som alla äldre trävagnar hade; jfr center sill och turnbuckle. "Truss rod era" betecknar naturligtvis gammaldags godstrafik i allmänhet, dock nybyggdes godsv. med t.r. långt in på 1920-talet, bl a ett stort antal boxcars helt i trä av den konservativa Southern Railway. Nyare boggier, styrventiler och draginrättningar infördes ganska snabbt på äldre vagnpark; gamla vagnskorgar hade dock en förvånansvärd livskraft. Äldre godsv. med t.r. kunde återfinnas i samtrafik in på 1950-talet, bl a på Santa Fe; dessa hade dock underreden delvis i stål; rena trävagnar fick samtrafikförbud 1952 ! Jfr Bettendorf, Diamond truck, war emergency cars, standard freight cars och Westinghouse.

Trust plate – märkskylt som anger fordonsägare/-finansiär. Jfr **builders' plates och reporting marks**.

”TT” – timetable. Ofta tidigare även = turntable. Även senare = TrailerTrain, se d o och intermodal.

TTX – se ”TrailerTrain” samt <http://www.ttx.com> Jfr även ”X”.

Tube – bl a = boiler tube. /Å/ Vissa ångloksförfattare gjorde/gör åtskillnad på ”tubes” och ”flues”; de ansåg/anser att småtuberna ska heta flue och stortuberna (överhettartuberna) tube... (Tube i GB = tunnelbana.)

- Tubular (tinplate) track – se tinplate trains.

”Tunnel brakes” – syftade på vissa tidiga box cars (ca 1900), som hade bromsrattarna vertikalt placerade på vagnsändarna (och med kättingrörelse ner till ramverket) i stället för horisontellt ovanför takkanterna... Gick då dessa vagnar två och två, med en flatcar eller gondola mellan sig, och ev. en brakeman på varje mellanvagn...? **Systemet trol. ytterst kortvarigt; jfr Westinghouse!**

”Tunnel locos” – 1970-80-talsuttryck använt bl a på Denver & RGW för att beteckna diesellok med extra lågt placerade luftintag; detta förbättrar effekten i långa tunnlar p g a kallare o renare luft...

Tunnel motors – se ovan; nyare uttryck för samma idé (som nu, 2007, spridit sig till många olika banor...)

Turbine loco – ett flertal olika typer av turbindrift provades på världens jvg, så även i USA. Dels ångturbinlok, dels ångturbinelektriska lok, både kol- och oljeeldade, byggdes på försök i några varianter ca 1939-50, sedan även ett större antal gasturbinelektriska, bl a till Union Pacific. Se ”Big blows”, Chessie, JAWN HENRY och steam turbine loco. Bilder: <http://www.northeast.railfan.net/turbines.html>

”Turboliner” – gasturbindrivet tåg som var i trafik på Canadian National Ry. en tid. Kallades även Turbotrain. Amtrak provade också en variant av tåget, bl a mellan Boston och New York, **sammanlagt 13 turboliner-tågsätt (RTG, RTL) som gick i trafik mellan 1973 och 2003.**

Turnbuckles – vantskruvar på the truss rods, spännstagen till gamla vagnar av trä. Jfr Harlan & Hollingsworth.

Turnout – spårväxel, jfr switch.

Turntable – vändskiva. 1) Truss type t. = vanlig skivtyp på ex.vis Espee (se d o), med ganska grunda skivgropar och skivans överdel förstärkt med bärande balkar i broform. Bild:

http://espee.railfan.net/nonindex/structures_tx/herne_tx-turntablejim_willet.jpg

2) "Gallows t." = äldre skivtyp med vinklade, bärande stag uppe i luften, vilka möttes i mitten, förankrade i kraftiga pelare. Bild:

<http://www.daytrippen.com/images/pictures/empire6lg.jpg> Jfr även armstrong t. och Cheyenne.

Turntable tractor – ibl. använd benämning på motorenheten som vred runt större vändskivor. Jfr Nichols.

"Turret cab" – de fyrtorsliknande förarhytterna på Union Pacifics första expresstågsdiesellok i mitten av 1930-talet. Bild:

<http://www.uprr.com/aboutup/history/uplogo/logo07.shtml>

"Turtle roof" – smeknamn på div. olika speciella takkonstruktioner, bl a denna:

<http://www.steamfreightcars.com/modeling/models/schneid/prr81468main>.

Html

Tuscan red – (toskanskt rött) vanlig rödbrun godsvagnsfärg i USA under 1900-talet. Jfr coach red, box car red och reporting marks. – Järnvägsbegreppet T.r. är dock inte entydigt, **särskilt inte på Pennsylvania RR! PRR** hade (minst en) urspr. alldeles egen, först ganska varmt brungulaktig, senare kallare och mera vinröd nyans, också med detta namn, på personvagnar och nyare diesellok; även på andra fordon; jfr "GG1" och "K4s". Se bild: <http://www.trainweb.org/railpix//> (Jfr också PRR specialfärg Brunswick green!) – Obs. alltså att "Tuscan red" som rutinmässig färgbenämning inte överensstämmer med PRRs specialfärg. Denna kulör fanns således kvar i bruk en bit in på 1970-talet, innan Amtrak och Conrail helt hade tagit över de gamla PRR-domänerna... Jfr "Big Red". Nytagen bild på restaurerat turist/diggartåg (**tagen 2006**) här:

http://forums.railfan.net/forums.cgi?board=PassengerTrains;action=displayphoto;num=1150545679;photo=PassengerTrains/06_06-15_150.jpg **Detta är alltså den brungula varianten – jämför med föregående länk...!**

TWC – se track warrant.

"Tweetsie" – smeknamn på den ganska kända 3-fotsbanan East Tennessee & Western North Carolina; en av de sista överlevande smalspårsbanorna i östra USA; fragment återstår, nu med viss turisttrafik. Jfr East Broad Top RR.

"12-1 type" – vanlig beteckning på Pullmanvagn med tolv sovkupeer och en salong. Ambitionen att erbjuda lyxiga, rymliga kupéer bidrog säkert till att P-bolagets affärer försämrades efter 2. vkr.; obs. att dessa "12-1 types" var stora

sexaxliga 100-tonsvagnar... Jfr Pullman.

TWENTIETH CENTURY LIMITED – berömt nattsnälltåg på NYC mellan New York och Chicago; under veckoslut och helger kunde ett stort antal ”second sections” köras, se d o. Blev tidigt ”streamlined” men med fortsatt ångloksdrift; jfr COMMODORE VANDERBILT, EMPIRE STATE EXPRESS och Hudson. Se även Niagara.

”Two eighty-six” / ”286” – vardagsbenämning för den nya spårstandard- och axeltrycksnorm som nu ska gälla på Class 1 RRs = max. totalvikt i pounds (286 000 lbs.) för fyraxliga godsvagnar, dvs. 32,4 metriska tons axeltryck; införs nu successivt på huvudlinjerna – men detta hotar att ta kål på massor av fattiga småbanor...

Type trains – se train type designations.

U

”U-boat” – ofta använt smeknamn på General Electrics stora linjedieslar under 1960-70-talet; typbeteckningarna var U-25B (den första varianten, lev. 1959), U-30 osv. ”Baby U-boat” använt om de lättare GE-loken typ U-18. Effekter mellan 1 800 och 3 600 hp. Jfr t ex Alligator, Babyface, Centipede, C-liner, Geep, Sharknose, super power och Train-Master!!

Uintah RR – legendarisk 3-fotsbana för malm i Utah med hårnålskurvor OCH 70 promilles stigningar samt med USA:s enda Mallet-tanklok på smalspår! Sedan länge nedlagd. Jfr Mallet och Sumpter Valley RR.

- Ulrich – 1950-talstillverkare av H0-byggsatser, bl a en ganska omtyckt drop-bottom gondola i zamac-legering och med fungerande bottenluckor. Ganska känd även för sin ”track cleaning car” med behållare för giftig koltetraklorid, liksom för byggsatser till fungerande, nästan skalenliga signaler med tunna ljusledare av plexiglas!

Uncoupling lever – se cut lever.

”Underframe Rule” – en regel antagen av AAR /ca 1950 ?/ om att vagnar i samtrafik inte får ha mer än 40 år gamla underredan. Regeln tillkom för att styra upp alltför lappverksartade ombyggnader/moderniseringar av t ex boxcars och reefers. De stigande tågvikterna krävde också allt kraftigare draginrättningar. (Det är tveksamt om över huvud taget några godsvagnar i interchange traffic i dag är så mycket som 40 år gamla...)

Unified – ”Unified threads” är det speciella amerikanska gängsystemet, med delvis andra stigningar för grövre gängor än vad det brittiska Whitworthsystemet tillämpat – grova, finare och extra fina gängor betecknas resp. UNC, UNF och UNEF. Vidare har man infört andra stigningar för vissa rörgängdimensioner än vad W. har. Man tillämpar också 60 graders gängvinkel, som även det metriskä gängsystemet har. UNC och UNF håller nu på att helt slå ut Whitworth internationellt, på gott och ont, bl a ur museibanornas synvinkel – kom ihåg att bara en liten del av världens äldre tåg är byggda med metriskä gängor...!

Union Pacific – 1) se U P, nedan. 2) /Å/ – Specialnamnet på världens största ångloktyp med stelt ramverk, tre cylindrar och sex kopplade axlar, ”the UP 9000 class”; tj-vikt 373 metr. ton m tender, 87 st byggda ca 1930; ett par sparade; bild här: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_up9000.jpg

Union Palace Car Co. – kortlivad konkurrent till Pullman; se d o.

”...Union Station” – vanligt namn på största stationen i storstäderna (förr ganska ofta, i medelstora städer, trafikerad av mer än ett bolag; i jättestäder typ NY, Chicago etc. hade däremot bolagen oftast varsin egen stn). Förr även ”Union Depot”, jfr depot och St. Louis.

Union Switch & Signal – se US&S.

Union Tank Car Co. – en av de största private car lines; har ett flertal egna verkstäder, depåer m m över hela USA och ombesörjer transport av alla upptänkliga sorters flytande gods. Tidigare signatur UTCX, numera UTLX. Hade som mest, på 1960-talet, ca 50 000 tankvagnar av alla slag. Dotterbolag i bl a Kanada = ”Procor”. Se <http://www.utlx.com/> Även en bra ordlista ingår där! Kuriosa: Några gigantiska tankvagnar byggdes på 1960-talet, se <http://www.galvestonrrmuseum.com/utc.htm> Jfr ”X”.

Unit – allmänt använt ord för lokenheter m m – jfr dock ”motor”.

United States Army Transportation Corps – se USATC.

Unit train – heltåg, dvs. hela tågsättet har samma slags last. Enligt en annan definition = ”a train of like cars used in dedicated service”, dvs. även (special)vagnstypen ska vara enhetlig och alltid rulla mellan A och B.

”Universal” – ett av de många olika (mellankrigs)fabrikaten av bromsdetaljer till godsvagnar... Jfr ”patented”.

Unlimited interchange – ”refers to a railway car whose physical dimensions are

such as to allow it to be operated on all North American railroads without restriction. This does not include private sidings.”

”Unrestricted interchange” – betecknar dels 1) de två minsta varianterna av lastprofil för fordon, vilka därmed kan framföras överallt, dels 2) normalutförande av broms, draginrättning och hjulprofil för olika fordon, i överensstämmelse med AAR:s och FRA:s normer (se dessa förkortn.). Jfr ovan.

U P – Union Pacific RR, ett av de största bolagen; byggde tillsammans med Central Pacific, CP, den första kontinentbanan, öppnad 1869, jfr CP. UP är numera, efter div. sammanslagningar, USA's största järnvägsbolag och äger (2007?) 32 615 miles järnväg, har 48 295 anställda, en lönekostnad per år på USD 3,3 miljarder samt äger 7 531 lok och 87 497 godsvagnar. Modernt smeknamn: ”Big Yellow”! Jfr armour yellow och dispatcher. Hemsida: <http://www.uprr.com/aboutup/history/uplogo/logo07.shtml> Notera att banans logotyp, se nedan, har närmare hundra år på nacken; trol. unikt i USA. Tidigare slogan: ”Road of the streamliners” ca åren 1938-55; jfr streamliner. – Historiskt & kuriosa: Den klassiska filmen ”Union Pacific” med bl a Barbara Stanwyck kom 1940, behandlar banbyggnaden och är s a s en spelfilm med helt korrekt historiskt underlag. De första idéerna om att bygga en transkontinental järnväg började ventileras redan före 1850; kongressen godkände den första Pacific Railroad Bill redan 1862-63 och UP-bolaget subventionerades med gratis mark då banbyggnaden genom de nya territories kommit i gång efter inbördeskrigets slut. Jfr Promontory Summit. – ”Union Pacific” betecknar även en speciell ånglokstyp, se Union Pacific, ovan. Se även ”big blows”, Big Boy, diamond stack, Harriman och Vanderbilt tender.

U P escutcheon – den modifierade vapensköld som Union Pacific RR använt som logotyp under hela 1900-talet i div. ngt avvikande varianter. Bilder o data: <http://www.uprr.com/aboutup/history/uplogo/logo07.shtml> Jfr keystone.

U P tender /Å/ – ganska vanlig benämning på Vanderbilt tender, se d o.

”U.S.” – Då USRA, se nedan, tagit över järnvägarna 1917 påbörjades ett program för tilläggsmärkning av godsvagnar, som skulle ha ett stort ”U.S.” målat på vardera sidan intill (den oförändrade) bolagssignaturen; programmet avbröts dock tämligen omgående; blott ett fåtal foton av detta från ca 1918 existerar; däremot ett antal tillv.foton av nybyggda lok med ”U.S.” mitt på tendersidorna. Jfr reporting marks. ”U.S.A.” som tendermärkning tycks ha förekommit i slutet av 2. världskriget / el. båda världskrigen?/ på en hel del ånglok som USATC skötte på olika håll i världen, se nedan.

”U.S.A.” – se ovan.

USATC – förkortning för United States Army Transportation Corps. Järnvägsavdelningen av denna omfattande organisation, grundad under 1. världskriget, innehöll bl a ROB's, Railway (!) Operating Battalions, och RSB's, Railway Shop Battalions. Stora fältbanesystem anlades då i Frankrike och Belgien med amerikanskbyggd materiel av 600 mm spv., både med motor- och ångdrift (delvis efter europeiska ritningar; jfr Pechot). Även normalsp. materiel infördes dit (liksom bredspårsleveranser från bl a Baldwin till ryssarna; jfr Russian Decapod och USRA. se även Pershing engine). – USATC har fortfarande ett par övningsanläggningar hemma i USA av typen liten banstump med stor träningsbangård m m och inkallar ännu ett litet antal reservister med annan yrkesbakgrund till jv-tjänst. – (Hist.) Under 2. världskr. rekryterades personalen till varje battalion huvudsakligen från en och samma större USA-bana; insatserna skedde då i första hand i Italien och Centraleuropa fr o m 1943-44 samt under återuppbyggnadsarbetena världen runt efter kriget. USATC beställde då stora mängder egna normalsp. ånglok för utlandstjänst, huvudsakligen av två typer, tenderlok typ 2-8-0, bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/usa1624s.jpg> och tanklok typ 0-6-0T, samt en del smalspårslok. Fragment av dessa stora beställningar kan ännu i dag återfinnas i ett antal av jordens länder, nyligen t o m i Kina (en del av loken hann ”byta land” åtskilliga gånger). Sverige är f ö ett av de få länder som aldrig haft någon påhälsning av USATC-ånglok; däremot har vi haft ett par Porter-byggda äldre boggidiesellok av P:s ”war type”... Betr. olika typer av krigsproduktion jfr Alco, Baldwin, Davenport, 44-tonner, Lima, Porter och Vulcan. – Även US Navy har haft, och har, viss egen järnvägsmateriel, t ex växellok, vid stora flottbaser. Under mellankrigstiden byggdes även en del järnvägslavetterat kustartilleri.

US&S – Union Switch & Signal Co., gammal stortillverkare av signalmateriel, växeldriv etc. Har dominerat USA-marknaden sedan omkr. år 1900; tillhörde länge Westinghouse-koncernen. I dag lierad med bl a Ansaldo i Europa och levererar viss materiel till svenska ATC-anläggningar m m. Smeknamnet på firman är förstas ”Switch”! – (Hist.) Den första permanenta installationen av hyttssignaler med tågstopp utan några automatiska blocksignaler utmed banan gjordes 1925 av AT&SF på sträckan Chillicothe, Il. – Fort Madison, Ia. Man använde US&S ”three-speed continuous inductive type train control device”, troligen ungefär detsamma som första T-banesystemet i Sthlm!! Bland andra ”Switch”-specialiteter märktes ”Trainphone” på PRR, se d o. Jfr ATC, CTC, Elevated och signal tower.

US Navy – jfr USATC ovan.

USRA – förkortning för United States Railway Administration, det speciella, nyinrättade federala ämbetsverk som i dec. 1917 fick övergripande ansvar för USAs inhemska järnvägsnät då man gått med i 1. världskriget. Jfr USATC. /Å/ – Bl a konstruerade USRA i rationaliseringssyfte,

under ledning av bl a Samuel Vauclain på Baldwin, två Malletloksvarianter och tio enkla 2-cylindriga ”enhetsloktyper”, vilka byggdes i sammanlagt knappt 2 000 exemplar och ansågs mycket användbara. Den tyngre serien hade max. 60 000 lbs. axeltryck och den lättare 54 000 lbs. Leveranserna kom dock knappast i gång förrän 1918, då kriget nästan var slut. Flera av typerna byggdes sedan en bra bit in på 1920-talet; observera att detta var precis innan de första dieselloken kom, liksom ”super power”-ångloken, se d o. (De flesta USRA-loken fanns kvar i tjänst även efter 2. världskriget, t ex många ”Light Mikados” och ”Heavy Mikados”.) Ett antal spv. 1524-ånglok till Ryssland, som blivit kvar i USA år 1918, spårades om och övertogs av några hemmabanor, se Russian Decapods. Även viss standardisering av nya godsvagnar genomfördes, se standard freight cars. Ledningen för järnvägsnätet återfördes till de privata bolagen i feb./mars 1920. Jfr även BLE. – Ngt liknande arrangemang förekom inte under 2. vkr. (jfr dock Oahu och White Pass & Yukon); ett antal huvudverkstäder på storbanorna byggde sig då egna lok (och deltog i några fall t o m i de rent militära rustningarna) när trafiken mångdubblades 1942-45; både nyare och äldre, ngt uppiffade konstruktioner förekom. Jfr AAR, Alco, Baldwin, ”company-built”, ”French Mikes” Lima, Roanoke, standard freight cars, Vauclain compounds och War Production Board. – Kuriosa: Det gamla namnet U S Railway Administration har numera ändrats till U S Railroad Administration, t o m av federala institutioner (dvs man förvanskar det ursprungliga namnet i historiska redogörelser).

UTCX – se nedan.

UTLX – se Union Tank Car Co.

V

Vacuum brake – se Eames v.b.

Valve gear /Å/ – slidstyrning. Slang: Monkey motion! Jfr Walschaert för detaljbenämningar m m samt Berry. Utmärkt, animerad principritning av v.g. finns här: <http://home.new.rr.com/trumpetb/loco/> Se vidare Baker m fl hänvisn. där.

Valve motion – detsamma som valve gear. Jfr monkey motion.

Valve oil /Å/ – vanligaste benämningen på tjock cylinderolja/överhettarolja för ånglok.

Valve Pilot Co. – tillverkare av bl a registrerande hastighetsmätare på 1950-talet.

Van – ganska vanlig, kanske t o m vanligaste benämn. på cabooses i Kanada. Jfr cabooses.

Vanderbilt boiler /Å/ – ovanlig benämning på de ytterst få vattenrörspannor som tillverkades, bl a av Delaware & Hudson; någon även av Lentz-typ med korrugerad eldstad och utan stagbultar, den första (?) byggd av Baldwin för Illinois Central 1901; en maskin av typ 4-6-0. Konstruktionen framtagen av Cornelius Vanderbilt, som även ritade en speciell tendertyp, se nedan. Jfr Baldwin och D&H.

Vanderbilt tender /Å/ – typiskt nordamerikansk loktender med kolboxen i form av en låda och vattenförrådet i form av en cirkelrund behållare bakom. Vanlig på t ex Union Pacific, Erie m fl. En specialvariant förekom på Rock Island med endast halvrund cistern, jfr whaleback tender. Jfr även centipede, coast-to-coast tender, slopeback tender och steam tender.

Van Doorn couplers – en typ av enkammarkoppel med utstickande hake, förr ofta använt på interurbanlinjerna:

<http://hickscarworks.blogspot.se/2008/02/van-dorn-link.html>

Van Dorn car ends – lustig specialvariant av helpressad boxcar-gavel:

https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pID=87 Patent togs ut cirka 1920 men blev aldrig någon succé...

Vapor – betecknar också ett speciellt, patenterat ångtågvärmsystem, ofta använt även i Europa.

- Varney – känd f d mj-tillverkare, urspr. i skala 0, som gjorde mycket för att popularisera H0-skalan i USA på 1940- och 50-talet. Gordon V. startade sin verksamhet ca 1936 och var först med att göra billiga H0-byggsatser i plast (ca 1950?), bl a av gondolas, hoppers och ore cars, och t o m med helgjutna plasthjulpar, inkl. axlar, av fullt acceptabel kvalitet. En klassiker är V:s F3-diesellok i tungt, zamac-gjutet H0-utförande med motor Pittman DC-60; fanns både som A- och B-unit. – Många annonsfoton av nya V-lok och -vagnar i "Model Railroader" på 1940-50-talet togs på John Allens legendariska modelljärnväg Gorre & Daphetid, se d o. Jfr även "Little Joe" och zamac.

"Varnish" – eg. fernissa; betecknar äldre personvagnar och persontåg. Jfr "plush haul". Förekommer fortfarande även om nyare vagnar; "a string of varnish...". Jfr nedan.

"Varnish open vestibule age" – "In the first quarter of the 20th Century, public

accommodations on nearly every train included a diner in the center, a baggage-club car at the head end and the observation car at the rear. These cars are the descendants of the Varnish open vestibule age, and perhaps the most enduring and endearing legacy of classic passenger railroading.” Se vidare coach!

Vauclain Compounds /Å/ – en speciell typ av 4-cylindriga kompondånglok, med på vardera sidan ovanför varann sammanbyggda hög- och lågtryckscylindrar, som drev ett gemensamt tvärstycke; en mängd maskiner av denna typ levererades under 1890-talet. Konstruerade av Samuel Matthews V. (1856-1940) hos Baldwin Locomotive Works med början 1889. V. hade börjat som lärling i PRR:s verkstad i Altoona, avancerade med raketfart, skickades redan som ung förman till Baldwin i Philadelphia för att inspektera tillverkningen av en stor serie lok till PRR, blev strax därefter verkstadschef för Baldwin redan som 30-åring och senare där vd och delägare. Han kan i stor utsträckning tillskrivas Baldwins framgångar på den åren 1890-1920 ofta mycket turbulenta loktillverkarmarknaden. V. var ytterst uppfinningsrik, moderniserade massor av tillverkningsmetoder (t ex Baldwins nybyggda montageverkstad år 1890, med 100-tons traverskranar, var helt elektrifierad redan från början) och deltog även i arbetet med att standardisera lok- och vagnparken 1917-19, jfr USRA. V. skaffade också, via egna resor, företaget massor av utlandsbeställningar från Ryssland/Asien, Latinamerika och Australien. Han innehade ett antal patent, även dock på den mindre lyckade ”ledade” ångpanna som på försök lades in i Santa Fe-banans första Malletlok; hans kanske enda stora tekniska misslyckande. (Vauclain Compound engines levde dock ofta ett ganska kort liv som kompondlok; systemet slogs snabbt ut av den nya överhettningen fr o m ca 1907-08 och loken byggdes om med nya cylindrar.) Jfr Altoona, Baldwin, Eddystone, cross-compound, Mallet, Rogers och tandem compound.

Vauclain, Samuel – se ovan.

Velocipede (car) – olika lätta enmansdressiner av cykel- eller dragstångstyp. Användningen av v.(c.) tycks ha varit begränsad i USA; ”hand cars” var vanligast, se d o.

Ventilator car/ventilated box car – tidigt samlingsnamn på olika box cars med extra ventilation. En variant hade dubbla skjutdörrar på varje sida – en massiv och en av gallerduk! Ofta även = fruit car. Jfr insulated car och reefer.

”Veranda turbines” – se ”Big Blows”.

VHLC – se solid state...

Vice-president (of) ... – vanlig benämning på avdelningschefer. Jfr engineer, Master Mechanic, motive power och ”section”...

”Viewliner” – typ av tvåvånings sovvagn, nybyggd för Amtrak. På en Viewliner kan man, enligt Amtraks hemsida, boka:

Roomette för 2 personer (toa/ingen dusch).

Bedroom för 2 personer (toa/dusch).

Bedroom Suite för 4 personer (2 toa/2 dusch) = 2 intilliggande bedrooms med öppen mellandörr.

Accessible Bedroom för 2 personer (toa/ingen dusch) = handikappanpassat på bottenvåningen.

Vignol rail – det gamla franska namnet på dagens vanliga rälsmodell. Sällan använt i USA. Jfr rail.

”Vintage equipment” – jfr clerestory roof, coach och coach green, Diamond stack, Diamond truck, Heritage, MW cars och ”varnish”.

Virginian Ry. – en av de klassiska ”coal haulers”, känd bl a för sina stora påskjutningslok av typen 2-10-10-2, med världens största lokcylinderdiameter på lågtryckscyldrarna. Jfr Triplex.

”Visibility cab locomotive” – benämning på de första enhytts-dieselloken som inte krävde vändskivor för tågjänst, framtagna av Westinghouse 1930.

Blott ett fåtal enheter byggdes. Redan 1936 upphörde man, efter överenskommelse med Baldwin, åter med denna tillverkning.

Bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/wemco23.jpg>

Vista-dome coach – personvagn med utsiktstupol. Patenterad av kanadensaren McBride redan 1891! Enstaka vagnar med v-d förekom bl a i Kanada före 1. världskriget, men de första i USA kom först 1945 på Chicago, Burlington & Quincy. ”Superdome” var namnet på en utsiktsvagn på Milwaukee Road med hela taket upphöjt och i glas. ”Astra-Dome” har förekommit tidigare. Jfr Observation coach.

Vogt – Axel E. Vogt, maskindirektör på Pennsylvania RR åren 1887-1919, mannen bakom PRRs konsekventa filosofi av ständiga detaljförbättringar på rullande materiel, bl a ett särskilt slitstarkt tvärstycke på ångloken, ”the Vogt crosshead”, introducerat redan 1894. Andra tidiga förbättringar var reducerad vikt hos både kolvstänger och lokaxlar genom centrumborning av dessa, även på godstågslök, samt drivande maskindelar oftast utförda av seghärdat stål med reducerade ytterdimensioner. Efter pensionen arbetade V. en del med nya konstruktioner hos Baldwin (som i alla tider byggt massor av lok åt PRR) men avled redan 1921. Jfr Altoona. – Anmärkningsvärd är PRRs policy att först ca 1910 börja införa överhettning på nya lok; kolvslider hade dock introducerats 1905.

- Voltamp – tidig tillverkare av leksakståg i Baltimore.

Volute spring – snäckfjäder.

VPI – Vital Processor Interlocking; se solid state...

Vulcan Iron Works – 1) tillverkare av ånglok i Wilkes-Barre, Pennsylvania från ca 1874, framför allt 2-axliga industrilok av olika spårvidd, ”dinkies”; från ca 1920 även små motorlok. Obs. att namnet använts även av flera andra lokverkstäder världen runt, jfr nedan. Amerikanska Vulcan blev internationellt mera känt under och efter 2. världskr. då man levererade en hel del ånglok av olika spårvidder till krigshärjade länder, både i Europa och Asien (bland dessa många av US Army Transportation Corps’ normalsp. standardlok typ OCO-tank och 1D0-tender, jfr USATC). V. tillverkade också (ca år 1900?) ett fåtal boggiånglok av Meyertyp, av fabriken kallade ”Duplex locomotives”, jfr Davenport och Duplex. Fabriken nedlagd ca 1955 (?).

2) liten loktillverkare i San Francisco på 1860-talet.

3) VIW även = gjuteri och mek. verkstad i Chicago, som tillverkade bl a ”drop hammers” till pålkrantar. Namnet V. går även igen i div. andra produkter.

4) Vulcan Foundry = den brittiska verkstaden. V. har även ingått i namnet på minst en loktillverkare i Tyskland.

Vulcan freight truck – modernare variant av Bettendorf-boggin, se d o.

W

Wabash RR – gammalt indiannamn; banan gick bl a igenom Indiana, där Wabash River flyter fram. Ett av deras snälltåg hade namnet ”Cannonball”! Jfr CANNONBALL, reefer och Western Maryland RR.

WABCO –Westinghouse Air Brake Co., se nedan.

WABTEC – se d:o.

Waffle box car – med speciell våffelliknande korrugering av sidorna. **Bild:**
<http://www.rr-fallenflags.org/sout/sou528317asb.jpg>

Wages – jfr featherbedding.

Wagner Palace Car Co. – tidig, arg konkurrent till Pullman, i New York, åren 1869-99 och då slutligen uppköpt av P. Byggde tidvis egna ”palace cars”; jfr Gilbert. Se också Pullman.

Wagon-top boiler /Å/ – rundpanna med störst diameter närmast fyrboxen, därefter avsmalnande en bit framåt och cylindrisk närmast röskåpet. ”Wagon-top...” anv. annars ofta om div. saker med rundad överdel = former liknande de gamla hästdragna prärievagnarna med tygtak!

Wagon-top box car – ett försök att sänka underhållskostnaderna o få vagnstaken att hålla tätt bättre; endast ett fåtal byggda, **bl a till Pennsy**; 1930-talet? Även en del cabooser byggdes med denna taktyp. Kallades även round-roof cars.

Walk-over seat – äldre typ av personvagnssäte med rörligt ryggstöd och i princip platt säte; alla resande kunde därmed åka i ”medsittning” oavsett körriktningen. Senare även kallade flip-over seats. Enligt uppgift uttänkta av Ross Winans på B & O RR. på 1830-talet, se Winans. Anv. i viss mån fortfarande. – Har i Sverige förekommit bl a på Djursholmsbanan.

Bild: http://www.nycsubway.org/perl/show?img_6646.jpg

Walk tie – se tie (crosstie).

Walschaert valve gear /Å/ – världens mest använda slidstyrning för ånglok, konstruerad av Egide W. 1844 (uttalas ”Vallskarrt” på flamländska; div. varianter förekommer på engelska), men i allmänt bruk först senare. W. var belgare o levde 1820-1901. (Benämningen ”Heusinger” på samma slidstyrning kommer sig av att tysken H. nästan exakt samtidigt tog ut patent i Tyskland på en likadan konstruktion; ”H-styrning” anv. därför mest bara i Tyskland.)

Huvuddelarna av W-styrningen kallas i USA som följer

/enl. LC 1927/:

Combination lever – försprångsstång

Crosshead link – försprångslänk

Eccentric crank – excenter (motvev)

Eccentric rod – excenterstång

Link block – tärning

Radius rod – tärningsstång

Reach rod – armen mellan omkastningen inne i hytten och omkastaraxeln ovanför kulisserna (på äldre lok utan power reverse).

Reverse link – kuliss

(Valve stem – slidstång, som flyttar sliden)

(Lap – täckning hos sliden, dvs. under hur stor del av slaget som resp. cylindersidas port är stängd)

(Lead – försprång hos sliden, dvs. hur snart sliden öppnar innan kolven vänt)

Vissa smärre varianter förekommer, jfr länken nedan. Utmärkt, animerad principritning av W.v.g. finns här:

http://en.wikipedia.org/wiki/Walschaerts_valve_gear#Motion

/Jfr ångloklära 1949, sidan 330./ Se även conjugated v.g. ovan. – Jfr Baker v. g., main driver, main rod, ”right hand lead” och Southern v. g. – Historiskt: Jfr

Mason!

Waltham watch – se Hamilton.

- Walthers – känd tillverkare av och agent/grosshandel för div. mj-materiel.

”Warbonnet” – eg. krigsmålning eller fjäderskrud; beteckning på Santa Fe-banans speciella rödgula, klassiska frontdekor på diesellok med röd framdel och bakdelen helt silverfärgad; w.b. påminde om ett ovallt solkors eller solhjul.

Introducerad ca 1937; ritad av EMD-dekoratören Leland A. Knickerbocker; jfr nedan. En mindre detaljerad, rund variant i enbart gult användes i fronten på blåmålade godstågsdieslar, ”the bluebonnet”:

http://www.northeast.railfan.net/images/tr_sf193.jpg , senare även med omvända färger, alltså blått solkors på gul bakgrund; se

http://www.railfan.net/railpix/submit/subphoto.cgi?miscsubmit/IMG_06

21.jpg Solkoret ingick i princip redan i den logotyp ATSF haft under många år på bl a godsvagnar (fr o m omkr. år 1900, sedan i ett antal varianter, t ex denna:

<http://txdepot.railfan.net/Tatum.html> , ibl. även använd på loktendrar; efter 2.

vkr. bland annat också en 2,5-3 m stor vit jättevariant på boxcars etc.:

<http://www.northeast.railfan.net/images/atsf525207.jpg>) Även andra

färgsättningar av lok provades kortvarigt men övergavs:

http://www.dallasrailwaymuseum.com/image/5997_Cleburne1.jpg – Sp. ”la santa fé” = den heliga tron. – Efter sammansl. av Burlington Northern och Santa Fe började en ny warbonnet-variant i orange och gult användas på lok, samt ett förminskat solkors, bl a i vitt, på godsvagnar. Flera varianter förekom/mer.

Bild: http://www.northeast.railfan.net/images/tr_sf7.jpg och

<http://archive.trainpix.com/BNSF/GEORIG/C44-9W/4444.HTM>

– Jfr ATSF. – Ny logotyp införd 2004-05, se <http://www.bnsf-ttc.com/>

War emergency caboose – ett antal box cars byggdes om till provisoriska cabooser då trafiken exploderade 1942... Se t ex

https://id18538.securedata.net/westerfieldmodels.com/merchantmanager/popup_image.php?pid=267

War emergency cars – enkelt utförda godsvagnar under tidiga 1940-talet med träväggar, både box cars och gondolas; valsad plåt gick då först och främst åt till lok, tanks, lastbilar och Liberty-fartyg...

Bild: <http://www.sdrm.org/roster/freight/box3024/bx3024-1.jpg> och

<http://www accurail.com/accurail/art/2700/2701.jpg> Jfr war emergency caboose, ovan.

War locomotives – se **Pershing**, USATC, USRA och vidare hänvisningar där. Jfr också nedan.

War Production Board – tillsatt 1942 för att rationalisera bl a järnvägsindustrin;

tillverkningen av större lok delades upp så att Baldwin fortsatte att bygga enbart ånglok, liksom Lima, medan Alco byggde både ång- och diesellok och EMC/EMD enbart diesellok. Detta kom sedan att lägga grunden för mycket stora omvälvningar efter kriget; se Eddystone och Lima. Jfr Alco, Baldwin, Davenport, Porter, USATC, USRA och Vulcan.

Washout – 1) svår skada på bankropp eller annan fast inrättning efter översvämning/motsv. Jfr shoo-fly. 2) /Å/ – Boiler w. = pannspolning.

Wason Car Co. – Stor tillverkare i Springfield, Mass. av järnvägs- och spårvägsmateriel, även med stor export. Öppnad 1845. Byggde bl a de första sleeping cars enl. Woodruffs patent ca 1857. Tidig tillverkare av bl a bensin-elektriska motorvagnar. Uppköpt av Brill 1906, nedlagd 1932. (Namnet även använt om ett annat företag i Tennessee.) Jfr B&S, J&S och Pullman.

Waste grab – specialuttryck för att beskriva en förr vanlig orsak till varmgång, ”a hotbox”: Istället för smörjdynor användes oftast oljeindränkta hoprullade trasselpackar, ”journal box packing”; om en tråd nöttes loss ur packen kunde den fastna mellan axeltapp och lagerskål och ta eld! Särskild handsignal användes för att meddela lokpersonalen att de hade ”a hotbox” i tåget. Jfr hotbox och RPKD. Ordentliga smörjdynor med fjädrar på undersidan började dock äntligen komma i mera allmänt bruk framåt 1950-talet – rullager var då fortfarande ovanliga på godsvagnar.

Watch inspector – person som förr kontrollerade trafikpersonalens fickur! Jfr Hamilton.

Water column /Å/ – vanlig typ av nyare vattenståndsarmatur, bestående av dels vattenståndsglas dels tre à fyra provkranar, monterade tillsammans på ett grovt rör, vilket är fäst bak på panngaveln (LC 27). – Ibland även benämning på vattenhäst (= amatörspråk? Dessa oftast = water plugs eller w. cranes i facklitteraturen).

Water conditioner /Å/ – specialbenämning, jfr Wilson... Pannvattenrening av olika slag brukade däremot kallas ”...water treatment”.

Water crane – vanligaste benämningen på (fristående) vattenhäst. Även w. Plug.

Water derrick – vattenuppfodringsanläggning på landsbygd/vildmark, oftast driven av en hög vindsnurra och kombinerad med vattentorn.

Water leg /Å/ – främre delen av eldstaden nedanför rundpannan.

”Water Level Route” – New York Central RR, fr N Y till Buffalo osv.: ”The

swift passage up along the Hudson and Mohawk rivers gave the Central its nickname of "The Water Level Route".

Water scoop /Å/ – nedsänkbar skopa på tendern för vattentagning under gång från "track pans". Användes i USA enbart /??/ på östkusten, bl a av Pennsylvania och New York Central. Systemet härstammar urspr. från 1850-talet och var relativt vanligt åren 1890-1950. Tidiga skopkonstruktioner var helt manuella men p g a att de dynamiska krafterna gav manövreringsproblem försågs de senare modellerna med olika hjälpfunktioner, både ång- och luftdrivna. Naturligtvis måste PRR, på senare år, använda en egen beteckning: "track troughs"... PRR och NYC hade båda tät persontrafik och tillsammans över 100 st track pans, ofta 400-600 m långa och med uppvärmning vintertid och speciella "watchmen" utstationerade. Bästa tåghastighet vid vattentagning tycks ha varit 40-50 mph. Flertalet persontågslök på PRR hade scoops. Viss återvinning av vatten förekom för att minska den stora förbrukningen; merparten spilldes ju bort. Störst lär PRR-installationen i den fyrspåriga huvudlinjen genom Wilmore utanför Pittsburgh ha varit; 800 m långa pans, en i vardera spåret; här behövdes ett stort pannhus för att klara värmen i alla upptiningsrör, i the pans likaväl som bredvid dem (matarvattnet förvärmades också vid kyla)! Systemet användes så länge ångdriften fanns kvar, dvs. till 1957. Trots stora kostnader kunde förstås en eller flera tidsödande vattentagningar på station därmed undvikas... Se vidare <http://jimquest.com/writ/trains/pans/wilmore1.htm>
Jfr centipede, J-3, K4s och "999".

Water stations – (hist.) den formella benämningen på olika vattengivningsanordningar; större banor höll ordentliga förteckningar över sina w.s. aktuella m a p dessas utrustning, kapacitet, vattenkvalitet etc. Jfr coaling station.

Water tender – extra vattentendrar, som ibl. användes på bandelar med osäker vattentillgång; i Nevada, New Mexico etc. Numera ofta även vid extratågskörning med ånglok och snäv tidtabell i dieselfierade divisions, där snabb vattentagning ofta är problematisk... Jfr gas-turbine.

Water trough – se w. scoop, ovan.

Water-tube boiler /Å/ – jfr Delaware & Hudson och Vanderbilt.

Waybill – det vanligaste ordet för fraktsedel. Bill of Lading förekommer även men med (i järnv.sammanhang, ibland) ngt avvikande nyans; alltför juridiskt komplicerat för att kunna utredas här; b. of l. tolkas trol. ofta som en synonym, vilket det eg. inte är... Praxis har varierat och varierar, så mckt är klart /??/. Jfr manifest.

Way car – ett ytterst mångfacetterat och obestämt begrepp, med delvis olika betydelser under olika perioder och på olika banor:

1) Ursprungligen, för ca 150 år sedan = lokaltågs/personstågsvagn = i tåg med täta uppehåll (i motsats till through car, i ”fjärrtåg”). Senare även personvagn som avkopplades på småstationer för spec. ändamål.

2) oftast, i nyare texter, efter 2. världskriget = cabooser, speciellt på östkustens banor (w.c. var t o m ”officiell” bolagsbenämning på cabooser på bl a Burlington Road och Santa Fe en tid, troligen även på Union Pacific; flera nuv. el. nypensionerade UP-män jag varit i kontakt med påstår bestämt att w.c. varit allena rådande under deras tid vid banan). På Pennsylvania RR däremot användes enbart benämning ”cabin car” om cabooser!!3) Dock förr, tidvis, även = stationsvagn/kursvagn, som lastades med styckegods i viss stationsordning, samt ibland även godsvagn som skulle avkopplas på viss station; ofta vagn med viss specialinredning för viss godskund mellan två stationer. I praktiken ofta = äldre boxcars, som helst inte skulle släppas ut i ”interchange traffic” (praxis på t ex PRR under 1950-talet med många gamla gvkvar); jfr wooden cars. Andra exempel på w.c. var de speciella vagnar, ofta äldre, av boxcar/reefer-typ som användes enbart för transport av is och salt till icing stations, se d o; en del behandlades t o m som rena kursvagnar! – Ordet w.c. förefaller vara ganska osakkunnigt behandlat i många skrifter och kunskapen om ”kursvagnar”/motsv. tycks vara begränsad i USA i dag; detta HAR dock förekommit, låt vara att de flesta banorna lade ner styckegodset redan på eller innan 1950-talet (eller då överförde nästan all stg-hantering till landsväg)! Att kursvagnar existerat bekräftas av en del foton, som visar boxcars märkta med påmålade (ej påkritade) stationsnamn eller märkta ”When empty return to...” De historiska perspektiven är det som sagt dåligt beställt med, speciellt beträffande godstrafiken. – (F ö förefaller det som om ”styckegods/fraktgods”, i svensk mening, aldrig varit någon större sak för USA-järnvägarnas godstrafikavdelningar; smågods gick nästan alltid som ”express freight”, antingen via banans egna personstationer eller /oftare?/ via REA och dess många föregångare, se REA. Se dock även, som jämförelse, Pacemaker, ovan.) – Kort sagt: Varianterna har varit otaliga... Utredandet av just dessa språkliga labrynter förenklas inte precis av att ganska många cabooser även hade godsdörrar på sidorna...! Jfr cabin car, cabooser, drover cabooser, station car och way freight, nedan.

Way freight – (modernare term för) lokalgodståg. Jfr ”peddler freight” och way car, ovan. – Kuriosa: Jfr ”Patrol”!

Way station – liten mellanstation. Jfr ovan!

Wedge plow – se snow plows.

Weight – se train weight.

Welded rail cars – flat cars med speciella, lodräta ”lastnings-fack” för långräler.
Bild: http://www.morscher.com/rr/2003/20030503_04.jpg

Well car – tidigare = depressed center car; se detta ord. Jfr Intermodal traffic och spine car.

Wells & French – vagn tillverkare m m i Chicago fr o m sena 1860-talet; ingick i bildandet av American Car & Foundry 1899, se d o; byggde mycket reefers och även motorvagnar på export; storleverantör till försvaret under 1. världskr.; nedlagd 1950.

Wells Fargo – se REA.

- Westerfield Models – känd tillverkare av mj-material; studera gärna färgbilderna av alla målnings- och märkningsvarianter etc. på boxcars och andra godsvagnar här: <http://www.westerfieldmodels.com/>, gå från startsidan till ”shop our website”, med t v hela sortimentet angivet och t h bilder av alla vagnarna, de flesta klickbara för förstoring! Många av modellerna är f ö ytterst väldetaljerade och inbjuder till detaljstudium. (Åtminstone en del av tillverkarens proffsiga ”godsvagnssnack” förklaras här i ordlistan...!)

Western Maryland RR – kallade inte sina godsexpresståg för ”hotshots” utan ”redballs”! (Ev. infört först då banan dieselifierat – med enbart rödmålade lok! Ca 1950 – rätt??) Jfr Redballs och Wabash.

Western Pacific RR – se ”Feather River Route”.

Westinghouse (automatic) air brake – framtagen/patenterad 1872 av George W. och införd på Pennsylvania RR, som redan under 1870-talet försåg en del av sin materiel med den nya bromsen. Systemet (fortfarande i princip oförändrat) bygger på att visst lufttryck hålls i en genomgående bromsledning i hela tåget; bromsning sker då trycket sänks i ledningen; automatisk bromsning inträder därför om ledningen bryts... Själva bromsningen aktiveras m h a ”hjälpluftbehållare”, auxiliary air reservoirs, och ”styrventiler”, triple valves, en av vardera på varje fordon i tåget. Systemets pålitlighet är i hög grad beroende av att laddning av vagnarnas hjälpluftbehållare åter kan göras snabbt efter bromsning; vid långvarig tillsättning av bromsarna läcker så småningom all bromsluft bort! Den snabbverkande styrventilen, som möjliggjorde ansättning och lossning någorlunda samtidigt i alla vagnarna i ett 50-vagnarståg, kom dock först 1887, efter omfattande testkörningar med såväl W-broms som andra system. Införd på alla större USA-banor senast omkring år 1900. Systemet ofta använt över hela världen, även i Sv.; samkörbart med Knorrs och New Yorks system m fl (ev. efter byten av styrventiler). Även ganska små lok hade ofta dubbla luftpumpar i USA; många banor hade starka lutningar och behovet av

pålitlig tågbröms var stort; jfr ovan. Ang. problem med ångdrivna luftpumpar, jfr New York Air Brake, ovan. – W. hade 1869 konstruerat även en direktluftbröms, dvs utan säkerhetsfunktionen ovan, som var billigare i anskaffning och fick viss utbredning (enbart i USA?) fram till ca 1890; vidare ytterligare ett system, med dubbla huvudledningar, varav den ena laddade hjälpbehållarna. Patentfrågorna under 1870-talet förefaller minst sagt snåriga; ordningsföljden av de tekniska nyheterna och varianterna är här oklar; plats för forskning! – *Observera att det vanligen angivna årtalet 1869 för "första tryckluftbromsen" i varje fall bara gäller direktbromssystemet. Detta är anordnades nämligen första provtåget med "straight air brake" på Pennsylvania RR.* W. har vidare deltagit i utveckling av div. andra järnvägsutrustningar, t ex multipeldriftsystem. Modernare styrventiler, extra hjälpluftbehållare m m har i dag förbättrat systemet ytterligare; läs gärna om detta här: <http://www.sdrm.org/faqs/brakes/history/> Dock har motståndsbromsarna på alla modernare lok tagit över mycket av driftbromsningen, jfr resistor banks och train brakes, ovan. – Firmanamnet W. blev senare förkortat WABCO; företaget har nu gått ihop med MotivePower Co. (se d o) under namnet WABTEC, tillverkar bl a alla upptänkliga järnvägsutrustningar och styrsystem samt agerar även som serviceentreprenör, både i USA, GB och Australien. Se vidare <http://www.wabtec.com/corp/history.asp> Jfr AB brake, Christensen, compressor, Eames, dingus, New York air brake, retainer, sneaker, straight air brake och triple valve.

Westinghouse Electric & Mfg. Corp. – stor tillverkare av bl a elmateriel och underleverantör till många lok- och spårvagnsverkstäder; på senare år även mindre, kompletta dieselelektriska lok. Jfr BLH.

West Point Foundry – mckt tidig loktillverkare; jfr "Best Friend of Charleston".

"Whale" – smeknamn på världens trol. största tankvagn, rymd 64 000 gallons; står i transportmuseet i St. Louis.

Whaleback tender /Å/ – speciell, "kistformad" tendertyp för oljeeldade lok, bl a använd av Southern Pacific på både normal- och smalspår; en jämnhög låda med rundad topp. Div. varianter av oil tenders fanns i södra och västra USA, även ganska tankvagnslika. Jfr Vanderbilt tender.

Wharton safety switch – se

<http://www.du.edu/~jcalvert/railway/wharton.htm>

Wheel arrangement/wheel notation – hjulställning/axelföljd på ett lok. Obs. att amerikaner och engelsmän mestadels räknar hjul; tyskar, fransmän, spanjorer, svenskar m fl räknar axlar, dock ibland på olika sätt; jfr ty. Achsfolge. "Axle notation" förekom/mer sporadiskt i USA/GB men är numera ovanligt (utom betr. elektrolok – en Pennsy GG1, se d o, betecknas ofta/st med axle notation 2-C-C-2). Betr. ånglok, se Whyte, nedan!

Wheel car – transportvagn för hjulaxlar/hjulpar. Jfr truck car.

Wheel pit – sänkgrav. Inte ovanligt på en del fattiga banor var att dessa anordnades i kanten av vändskivegroparna!

Wheel report – vagnslista. Jfr cut list och standard freight car.

Wheel ribs – förstärkningar på insidan av helgjutna eller smidda godsvagnshjul; S-formiga för att inte orsaka sprickbildning vid hjulens avsvälning.

Wheel riser – se switch.

Wheel stop – spårspärr (fast eller rörlig).

Whipple Car Co. – tidig godsvagnstillverkare /?/

”Whiskers” – smeknamn på dekoraionsränderna i guld som PRR hade på många av sina el- och diesellok, **allt från en bred rand till fem smala (namnet trol. särskilt rörande de senare)! Flotta foton här:**

http://forums.railfan.net/forums.cgiboard=PassengerTrains;action=displayphoto;num=1150545679;photo=PassengerTrains/06_06-15_150.jpg och

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?id=132344> Även

<http://www.godfatherrails.com/photos/pv.asp?pid=2236>

Jfr GG1.

Whistle – Obs. att facktermen för ”ge ljudsignal!” fortfarande är ”whistle!” även om ”blow” brukar vara vanligast i vardagligt tal. Jfr nedan – och gärna även olika varianter av ”blow” med annan betydelse, ovan! Jfr även air horn och chime whistle.

”Whistle out a flag” – då lokföraren (förr) med speciell ljudsignal gav ”rear brakeman” i caboosen order att till fots ”protect the rear of his train” med dels flagga eller lykta, dels (vid dimma) knalldosor; behövdes inte så sällan vid nödstopp på en varmgång, brusten bromsslang etc.; mängder av USA-banor saknade ju linjeblockering! Särskilda ljudsignaler angav hur och var bevakningen skulle dels påbörjas, dels avslutas, t ex ”...flagman to return from east or north” etc. Numera avskaffat på class 1 RRs tack vare tågradion; kan fortfarande eventuellt förekomma på småbanorna, som oftast nu (2011) har tågradio även de. Jfr dispatcher, FRED, hotbox, retainer och rule book.

Whistle post – ljudsignaltavla/lystringsmärke, oftast en vit skylt med ett svart ”W” på. Jfr crossing alert. Bild:

http://www.morscher.com/rr/1978/19780807_16.jpg

Whistle stop – ung. = hållplats.

“Whistle stop tour” – benämning på kända politikernas kampanj-rundresor med tåg, med täta uppehåll på mindre stationer; förr ofta med anföranden direkt från bakre plattformen på en observation car!

Whitcomb – tillverkare av bensin- och diesellok i Rochelle, Ill., **många av de första** med tjv 5-30 ton, **bl a för gruvor med olika smalspårvidder (jfr gauge!)**, det första lev. 1906; **senare större och större lok**. Under 1. vkr levererades mängder av lätt bepansrade 600 mm-lok till krigsinsatsen i Europa. Mot slutet dotterbolag till Baldwin; större lok tillverkades också till militären; loktillv. överfördes till Eddystone 1952. Tidiga bensinmotorer till loken levererades bl a av Climax Engineering Co. i Clinton, Iowa, numera = brandbilstillverkaren m m Waukesha Motor Co.. Ca 5 000 lok byggda (?).

Bilder:

<http://www.northeast.railfan.net/diesel96.html>

och http://www.jitterjunction.com/SVR100/100_in_Baker_1931.jpg

och <http://www.gingerb.com/L&NE%20No.%20601.jpg> **Ett antal av W:s standard 70-tonslök licensbyggdes av Canadian Locomotive ca 1950 för CN och hamnade sedan hos Rock Island, bild:**

<http://www.northeast.railfan.net/images/ri1010.jpg> Jfr critters och Plymouth. Ang. bemanning, se ”44-tonner”.

White – jfr Whyte.

White-lined – se reporting marks.

White Pass & Yukon RR – känd 3-fotsbana i Alaska, nu med huvudsakligen turisttrafik och blandad diesel- och ångdrift. Ansågs ha stor strategisk betydelse under 2. världskriget då ny landsväg ända upp till Alaska byggdes; div. rullande materiel från bl a D&RGW i Colorado fördes då upp till WP&Y, som en tid sköttes som rent militär järnväg; trol. då den enda med sådan status inom amerikanska federationen (förutom USATC:s egna, talrika övningsanläggningar). Jfr intermodal traffic, Oahu, USATC och USRA!

Whyte system /Å/ – sammanställning över förekommande hjulställningar på ånglok, upprättad av NYC-ingenjören Frederick Methven Whyte år 1900 och följande. (W. var av holländsk härkomst; hans namn stavas ibl. även White.) Observera att W:s speciella benämningar på ett antal hjulställningar för tenderlok användes generellt i USA (men med få undantag däremot inte i brittiska sammanhang). De användes dock inte om tanklok; t ex ”Mogul-tanklok” är en historiskt felaktig efterkonstruktion, gjord av fantaster efter 2. världskriget, inte av proffs – åtminstone i USA. I GB däremot har bruket funnits, med viss utbredning, rörande några speciella hjulställningar, sedan ca 50 år

tillbaka! Se vidare <http://www.steamlocomotive.com/misc/wheels.html> Jfr Atlantic, class, Decapod, Duplex locomotive, engine classification, Mallet, Mallet Consolidation, Mallet Mogul, Pacific och Prairie.– Extrabeteckningar efter hjulställningen kan förekomma, t ex "T" för tanklok i allmänhet och "ST" för sadeltanklok. Vidare, sporadiskt, i USA, "C" för det gamla begreppet center-cab engine, senare Camelback. "F" för fireless engine förekommer, liksom "RT", rear tank, för tanklok med enbart baktankar (t ex originalvarianterna av Forney- och Mason Bogie-lok); ingen av dessa tre är dock officiellt vedertagen. Vidare tycks några författare helt på egen hand envisas med att använda "RT" om tanklok för kuggstångsdrift, dvs. "rack tank" – Obs. att några av de vanligare hjulställningarna på större moderna lok av t ex typ 2-10-4, 4-8-2 och 4-8-4, med vanligaste amerikanska standardnamn "Texas", "Mountain" resp. "Northern", även har haft ett flertal olika specialnamn, endast lokalt använda på olika banor i USA och Kanada. Många andra data framgår också av en tabell i ämnet i tidn. TåG nr 9-87. (Jfr här i ordlistan även "Baltic" och "GS type".)

Wigwag – varningssignal vid vägövergång med rörligt rött sken i en motoriserad arm, som viftar fram och åter. En variant har (då tåg närmar sig) fast rött sken, som ideligen blinkar p g a att den vita signalskivan (m svart kors) rör sig fram och åter och täcker för ljusöppningen! Numera sällsynt. Vissa lokala hembygdsföreningar och liknande slåss t o m med sina järnvägsbolag om att få ha kvar några wigwags, bl a i Kalifornien! USA har haft, och har, massor av dessa anläggningar även inne i städerna med sina fortfarande ganska talrika genomfartsspår (med själva w. dock nu oftast ersatta av kastljus/motsv.); jfr streetcar line. W. kombinerade med varningsklockor förekom men var ovanliga /??. "Lower quadrant wigwag" är den rörliga armen med lampan och signalskivan hängande nedåt, mitt över bilkörvägarna/fälten, från en utriggare i stolpe. Enl. en källa uppfanns w. av Pacific Electric omkr. 1908, se P E. En av tillverkarna var fö Magnetic Signal Co. i Los Angeles; produkten kallades i början "magnetic flagman"! Jfr crossbuck, grade crossing och mars light. Se också http://www.trainweb.org/dansrailpix/WIG_WAG_PAGE2.htm och http://www.morscher.com/rr/1978/19780813_01.jpg

Willamette /Å/ – en speciell variant av Shay-loket, se Lima. Gammalt indiannamn; utt. = willÄMM´et; trol. har varianten willÄMM´ettii också förekommit. Dock byggdes endast ett 30-tal lok av Willamette Iron & Steel Works i Portland, Oregon åren 1922-29 (efter det att Shays patent gått ut). Den huvudsakliga skillnaden mot en Shay var, åtminstone utvändigt, att cylindrarna satt symmetriskt bredvid varann med slidskåpen åt samma håll, in mot pannan, vilket de inte gjorde på Shay-loken, samt att Walschaerts slidstyrning användes (Shays hade Stephensons styrning). P g a det ganska höga varvtalet var därmed trol. effektvinsten rätt stor, jämfört med en Shay. The W. Works tillhandahöll även komplett maskinutrustning, ångvinschar på slädar etc., för alla typer av "logging". – Tillverkningskylt här: <http://www.railwayanapage.com/images/willamette.jpg>

Wilmarth – mckt tidig loktillverkare i Boston.

”Wilmington-built” – tyvärr obestämt begrepp; ett flertal olika vagnverkstäder fanns under årens lopp i W., **Delaware, alla med mycket gott kvalitetsrykte...** Jfr Bowers, Harlan & Hollingsworth och Jackson & Sharp.

”Wilson blowoff/blowdown” /Å/ – jfr Okadee. ”Wilson water conditioner” = enkelt, tidigt återvinningssystem för avloppsånga, som leddes ut direkt i tendern; matarvatteninmatning i pannorna då enbart m h a pumpar (kunde ej ske m h a injektorer). Använt bl a på Milwaukee Road.

Winans – Ross Winans, maskiningenjör m m på Baltimore & Ohio under 1830-40-talet, introducerade bl a boggipersonvagnar med ändplattformar, tvärsäten och mittre genomgång i hela kupén redan omkr. 1835. W. är dock ej upphovsman till boggin som sådan, vilket historieskrivarna velat göra gällande, även om han var bland de första att använda den. **W. hade länge svårt att överge vissa egna idéer om hur nya lok skulle se ut; bild:** <http://www.gearedsteam.com/other/images/winans.jpg> Jfr Camelback, Grasshopper, Mud digger och Wootten.

Wine door locks – speciella (givetvis patenterade!) låsbeslag för bottenluckor på hoppers och gondolas. Jfr patented.

”Winterization hatch” – extra lucka ovanpå en eller flera av diesellokens kylfläktar.

Winton – gammal tillverkare av såväl bensin- som diesel- och råoljemotorer för järnvägsbruk; levererade även små kompletta motorlok. Deltog också i utvecklingen av de första dieselelektriska loken. Uppköpt av General Motors 1930. W. byggde bl a en rak 8-cyl. ”prime mover diesel”, se d o, på 600 hp till de första EMC-växelloken ca 1936, fr o m året efter även en V-12:a på 900 hp; t o m 1939 hade EMC byggt ca 160 lok med W-motorer, vilka fungerade väl och lade grunden till framgångarna med road unit-generationen ”FT” m fl; bilder: <http://yardlimit.railfan.net/early/emc/index.html> Se vidare EMC/EMD och FT! Jfr Burlington Zephyr, Dilworth och ”567”.

Wire rope tramway – transportbana med hjulförsedda vagnar, som dras med wire. Jfr aerial tramway och cableway.

Wiscasset, Waterville & Farmington – känd 2-fotsbana i Maine; nu delvis under återuppbyggnad, hemsida: <http://www.wwfry.org/equipment/equipment.html> Insamling av medel pågår för pannbyte på enda återstående originalloket från ca 1890 (som stått på en bondgård i trakten sedan ca 1935!)... Jfr Edaville & Sandy River.

Witt car – se Peter Witt car.

Woodard (engines) – se Berkshire och Super Power.

Wooden cars – en hel del boxcars med tråkorg fanns kvar i tjänst långt efter 2. världskriget; enl. en f d conductor på Pennsy fanns ”a considerable number of wooden boxcars” kvar ännu 1955, många dock med stålförstärkta underreden. Ofta användes en del av dessa på senare år till att lagra isblock för isning av reefers; vagnarna gick då i bestämda omlopp mellan vissa icing stations, jfr icing platform **och Reefer!** Jfr även diamond truck, MW, truss rods och way cars. Några överlever än i dag som tjänstevagnar, precis som på andra banor världen runt...!

Wooden coaches – jfr standard passenger cars och steel coaches.

Woodings – jfr Fairmont.

• **Woodland Scenics – gammal uppskattad tillverkare av landskapsmaterial och byggsatser till mj-hus i olika skalor. Hemsida: www.woodlandscenics.com**

Woodruff Sleeping Car Company – bl a konkurrent till Pullman ett par år på 1880-talet och snabbt uppköpt av P. Jfr Mann och Pullman. (Maskinteknikens ”woodruff-kil” tycks dock ha annat ursprung; ordet är inte ens medtaget i AMD från 1944.)

Wootten firebox /Å/ – fyrbox konstruerad av John E. Wootten, som på 1870-talet var Master of Machinery på Phila. & Reading och införde extra långa och breda eldstäder på större lok för att möjliggöra effektivare eldning med antracit i småstycken, ”waste anthracite coal” (vilket dock hade påbörjats på östkustens banor redan på 1840-talet). Jfr Camelback.

Work cars/work train – tjänstevagnar, se vidare MW och nedan.

Works motors – vanlig benämning på självgående tjänstevagnar på spårvägar och interurban lines. Kunde även kallas bara work cars; de flesta var dock självgående och hade ngn enkel kontroller plus en motorboggi och en liten skuff med tak som fäste för trolleystången!. Öppna sådana, med minimal/a hytt/er, förekom ännu ganska sent:
<http://www.davesrailpix.com/dentram/htm/dt151.htm> och följande härliga bilder! Jfr line car, motor och snow sweepers.

”World Regulator” – fabriken benämning på en mycket vanlig typ av mekaniska stationsur med ekfodral och åttkantig överdel, som satt inne på

tågexpeditionerna runt USA och Kanada ända fram till 1970-talet, då många banor äntligen införde elektriska centralur impulserade via signalkabeln. Både lodur och fjäderverksur förekom, liksom i Europa. – Stora utvändiga visartavlor på stationsuren på småstationerna, liknande den vanliga svenska modell ä-typen, tycks ha varit ovanliga i USA, med undantag för jätteur, ofta på speciella torn, på storstationerna. (24-timmarsurtavlor har mig veterligt ALDRIG förekommit; 24-timmarsangivelser i tidtabellerna började dock införas fr o m 1960-talet).

Worthington /Å/ – stor tillverkare av järnvägstillbehör, bl a matarvattenpumpar och -förvärmare till ånglok. Dessa såldes även på export över nästan hela världen, till Sv. dock bara några enstaka.

Wreck car – hjälpvagn på spårvägen, bild här:

<http://www.davesrailpix.com/dentram/htm/dt021.htm>

Wrecking crane, ”Wrecker” – katastrofkran; slang: ”Big hook”. W. c. är det korrekta namnet i USA (CBC 57). Jfr derrick. Liksom i övriga världen används nu spårgående hjälpkrantar allt mindre i USA; en del f d ångkrantar är dock moderniserade med dieselektrisk drift. ”Wrecker” tycks i viss mån ha använts/användas även om mindre hjälpvagnar/redskapsvagnar, dessa ibland även kallade relief cars. **Jfr ovanstående!** Se <http://www.yesteryeardepot.com/pacelec.htm> – Hist.: ångkrantar tillverkades i hundratal av Bucyrus, senare dieselkrantar bl a av Orton och Brownhoist.

Wrecking frog – synonymt med rerailling frog, ispåringskena, se d o.

Wrist pin /Å/ – tvärstycksbult, se main rod.

Wye – triangelspår för vändning av hela tågsätt, plogtåg o d. Ibland, tidigare, även Y track. Wyes är vanligt förekommande i USA. W. i vardagligt tågspråk /förr?/ även = förbindelsespår mellan linjerna vid diamond crossings, se d o. Jfr loop och switching operations.

Wyoming – specialnamn på ånglok typ 4-8-4, använt på Lehigh Valley RR.

X

”X” – ofta använd sista bokstav i standardmärkningen, ”reporting marks”, se d o, på godsvagnar som tillhör/tillhörde speciella ”private car lines”, dvs. trafikbolag med egna vagnar men ingen egen bana, t ex FGEX, Fruit Growers Express Co. och deras många kylvagnar (och t o m en gång egen vagn tillverkning); UTLX, Union Tank Car Co. (se vidare dessa ord); förr också NELX = Northeastern Livestock Express och dess stock cars. Jfr även reefer och

Swift, ovan. Företeelsen är mckt gammal i USA, jfr Pullman på persontrafiksidan! – X betecknade även vagnuthyrningsbolag; flera av vagn tillverkarna hade redan ca 1920 dotterbolag för godsvagnsuthyrning; ett av de större (fristående) var National Car Co., ”NX”, som hyrde ut reefers m m på långtidskontrakt: <http://www.rr-fallenflags.org/acfx/nydx15097asw.jpg> och <http://www.northeast.railfan.net/images/bcax10139.jpg> **Reklamfoto av en nybyggd uthyrnings-boxcar år 1938: <http://www.rr-fallenflags.org/acfx/acfx30000asw.jpg>** Osäkert när denna X-märkning började införas, kanske redan före 1. världskr. Även special-järnvägsserviceföretag kunde förekomma, med vagnar märkta t ex NALX = Nalco Chemical-bolaget, som hyrde ut hela besprutningståg. RBBX = jättecirkusen Ringling Brothers, se circus train. – **Specialanvändning på UPRR: X + tvåsiffriga road numbers på 1960-70-talets gasturbinlok!** – Kvarlevande äldre signaturer kan vara nu helt missvisande, t ex ACFX = General Electric Railcar Services Corporation, med all sannolikhet urspr.en avknoppning av gamla American Car & Foundry, som även byggde spårvagnar m m! – Tjänstevagnar för särskilda uppgifter, t ex hjälpvagnar, bostadsvagnar och snöplogar, kunde/kan vara märkta X + nummer (jfr även train number board och MW). Ang. märkning m m, se vidare AAR, reporting marks och road number. Jfr även REA. – Privatvagnar kunde förr t o m vara dekorerade precis som den produkt de transporterade, t ex Checkerboard-bolagets flingor på 1910-20-talet (samma företag som Ralston-Purina i dag); deras box cars var en tid helt målade i små rödvita schackrutor, liksom fling-paketen! Jfr en nyare bild: <http://www.northeast.railfan.net/images/rpcx121.jpg> Betr. tidig vagnsreklam, se också reefer, ovan. – Ibland blir reporting marks rätt passande: När Trailer Train på 70-talet startade dotterbolaget RailBox för att skapa en flotta med standardiserade ”frigående” box cars blev r. m. först RBOX. När en ny vagn typ tillkom fick den r. m. ABOX. Dotterbolaget RailGon, som skulle tillhandahålla en motsvarande flotta av gondola cars, fick r. m. GONX (!) Bägge dessa bolag har senare avvecklats; vagnarna övertogs i många fall av delägarbolagen och märktes om med den nye ägarens r. m., dock utan att målas om i övrigt. TrailerTrain Corp. tycks i dag ha mutats in r. m. ABOX-ZBOX för egen del; IBOX är t ex = 60’ Insulated HiCubes (mycket passande!). – I dag har ”X” även börjat användas i olika persontrafiksammanhang, oftast som förkortning för ”Express”; jfr även detta mångfacetterade ord! *Kort sagt: ”X” som bokstavssymbol på USA-järnvägen kan, tyvärr, betyda nästan vad som helst...*

Xing – kortform för crossing/crossover! Även Xover!!

Y

”Yard goat” – växellok; urspr. om små ånglok men numera även om andra loktyper. Etymologiskt intressant; växellok knuffar ofta omkring vagnar – geten

stängas...! /Å/ – ”Roundhouse goats” var förr ofta = små ombyggda, äldre f d tenderlok, exempel: <http://www.northeast.railfan.net/images/sp221.jpg> Det var ofta önskvärt att the goat fick plats på vändskivan tillsammans med ett annat, större (kallt) lok! **Bilden visar en typisk ”Espee yard goat” med öppen hytt baktill, en behållare för vardera eldningsolja och matarvatten samt de karakteristiska pole pockets och gamla koppel med slotted knuckles, se d o.**

”Yard hog” – = ovanst.

Yardman – växlare, även switchman.

Yardmaster – bangårdsmästare (= växlingsbas).

Yaw damper – krängningshämmare.

”YONAH” – se Great Locomotive Chase.

Young – speciell , inte ovanlig amerikansk slidstyrning på ånglok. Tillverkades en tid även av lyktfabrikanten /!/ Pyle-National. Jfr Baker.

Youngstown Steel Car Co. – vagnfabrik i Y., Ohio 1907-64, numera tillv. av lastbilstrailers. Jfr Pressed Steel.

“Y6b class” – de berömda malletloken på Norfolk & Western, som byggdes på banans egna verkstäder ända till 1952. Jfr Roanoke.

Y-track – se wye.

Z

- Zamac – benämningen på en speciell zinklegering, som användes mycket i pressgjutna amerikanska mj-byggsatsdelar under 1940-60-talet. Stavades ibl. zamak. Ursprunget trol. amerikanskt; denna legering förefaller ha god åldersbeständighet, i motsats till vissa andra, liknande legeringar. Även Märklins tidigare zinklegering tycks vara ytterst hållbar. Jfr metal fatigue.

Zephyr – se Burlington och Western Pacific.

Zig-zag – se switchback..

Uppdaterat 2014-01-06

© 2001-2014 Kurt Möller