

Tjänstgöring av stationär personal för tåg vid hållplatser, obevakade lastplatser och obevakade stationer. Påstigningsmärken.

Hållplats, obevakad lastplats eller obevakad station påm = påstigningsmärken finnes	Stationär personal är i tjänst vid nedan angivna tåg, varvid signalering enligt såo § 72: 11	
	förekommer	icke förekommer
Enebyberg		alla tåg vard kl 5.30—21.35; soh * 7.00—22.05
Ensta		alla tåg vard kl 5.30—21.00; soh * 7.00—21.00
Molnby..... påm		
Kårsta		
Marielund.....		75 vudfs, 87 vudfs, 91 vard
Syninge.....	50 vard	
Malsta		41 vard, 43 vard, 51 vard, 53, 63, 42 vard, 44 vard, 60 vard
Sättraby	10	
Erken		1 vard
Ununge	10	
Edebo		1 vard, 2 vard
Hägernäs påm		
Rydbo		684
Täljö..... påm		
Åkers-Runö		1652
Tunagård		Den 1/6—31/8: alla tåg vudfs kl 6.30—12.00, 15.00—20.00 vfs * 6.30—20.00 soh * 8.00—21.30
Österskär		641sohc, 645sohc, 1649, 1659, 1667, 1669, 1675 b, 1681, 1691, 606, 630 utom soh b, 634 soh c, 642, 646, 674 soh b, 684 soh b, 686 soh b, 1644, 1652, 1662
Edinge	Vard alla tåg med behovsuppehåll	
Haberga	Alla tåg med behovsuppehåll	
Harg		823 vfs, 829 vard, 824 vfs, 838 vard, 990

b Då sommartidtabellen tillämpas.

c Då vintertidtabellen tillämpas.

Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift å tågspår, som skall komma till användning å station, då denna är obevakad.

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg
Experimentalfältet	Lindholmen Frösunda Ekskogen
Roslagsbroby ³	Kårsta Rö
Ekebyholm ¹	Rånäs
Råsten ¹ Tunnbacken ¹	Marielund Syninge
Malsta ¹ Nydal ¹ Sättraby grusgrup ¹	Sättraby
Erken	Ununge Skebobruk
Edebo ¹	Rydbo Åkers Runö Österskär ²
Edinge ¹ Vettsta	Österbybruk ⁵
Knaby Norrmon ¹ Risinge ¹ Harg Jacofabriken ¹	Hargshamn ⁴
Djursholms Sveavägen Djursholms Framnäsvisken Eddavägen Östberga ¹ Altorp ¹ Lahäll ¹ Näsbypark	

Vederbörande tågs tjänstetidtabeller angiva, när ifrågavarande driftplatser äro obevakade.

Samtliga ifrågavarande stationer få passeras obevakade endast å *huvudtågväg*.

Order till ett tåg om att viss station skall vara obevakad innebär alltid även order om spårändring å stationen ifråga, därest tidtabellen anger annan tågväg än den, som skall användas, när stationen är obevakad.

Inspektion enligt såo § 45 (§ 93, mom. 5) verkställas vid ständigt obevakad driftplats av vederbörande banmästare och sträckvakt.

¹ Huvudsignal saknas och ersättes med växelsignalskärmar (såo sid. 60, fig. 46—49). Då tåg skall ingå på eller passera platsen, får hastig-

forts. nästa sid.

Hava dessa reservnycklar använts, skall anmalan göras i Kårsta eller Ekskogen i samband med K16-nyckelns överlämnande.

- 2 För driftplatsens trafikerings såsom obehållnad gäller nedanstående undantag från såo §§ 87 och 96:

»Under villkor att Åkersberga driftplats är bevakad under samma tid, må Österskär driftplats vara tidvis obehållnad för tåg under följande särskilda villkor.

1. Utan hinder av bestämmelserna i såo §§ 87 och 89 må Österskär driftplats lämnas obehållnad, därest nedanstående iakttagits:

- a) att ingångsväxeln är lagd till spår 1 och låst till samma spår samt övriga växlar lagda i avvisande läge från spår 1 och låsta.

- b) att å platsen befintliga vagnar äro hinderfritt avställda på sidospår innanför spärrbom eller spärrpär eller säkert bromsade och låsta med kätting.

- c) att infartssignalen visar stopp och är låst i detta läge.

2. Nyckel till ovanstående lås överlämnas tbfh av tkl Åkersberga mot kvitto.

3. Därest ovanstående villkor i punkt 1 a, b och c äro uppfyllda, skall tkl Österskär till Åkersberga anmäla »Fri infart å spår 1 i Österskär». Efter avlåtande av denna anmälan får bevakningen vid Österskär upphöra.

4. När tåg skall ingå på stationen, under den tid densamma är obehållnad, gälla bestämmelserna i såo § 91: 3.

5. Innan tåg avgår från Österskär, under den tid stationen är obehållnad, åligger det tbfh att tillse, att under punkt 1 a, b och c här ovan angivna villkor äro uppfyllda. Vid ankomsten till Åkersberga skall tbfh anmäla »Fri infart i Österskär» och mot kvitto återlämna förenämnda nyckel. Därmed har tbfh tagit på sitt ansvar att växlar vid Österskär och infartssignalen därstädes äro låsta samt befintliga vagnar därstädes säkert fastlåsta eller avställda, allt på föreskrivet sätt.

I övrigt gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i såo §§ 88—96.»

- 3 Instruktion för växling vid Roslagsbroby lastplats.

1. I Kårsta eller Ekskogen erhållen huvudnyckel K 16 insättes och omvrids i manöverapparaten, som är placerad på kontaktledningsstolpe nr 25.

2. I apparaten befintlig linjal föres åt sidan och fränkiljarstången omställs, varvid kontaktledningen över lastspåret blir spänningsförande.

3. K1-nycklarna omvridas och urtagas, och spärrpärarna upplåses, varvid K2-nycklarna i dubbellåsen på spärrpärarna frägöras för upplåsning av växlar.

4. Efter avslutad växling återställs anläggningen i normalläge genom att manövrerna utföras i omvänd ordning.

Om i händelse av olycksfall strömmen måste fränkopplas hastigt, kan fränkiljaren låsas upp med i ett plomberat glasskåp befintliga K1-nycklar. Dessa nycklar få endast användas då verklig fara är för handen, och få under inga förhållanden avlägnas från platsen.

forts. nästa sid

Hava dessa reservnycklar använts, skall anmalan göras i Kårsta eller Ekskogen i samband med K16-nyckelns överlämnande.

- 4 Hargshamn får lämnas obehållnad endast under den tid av dygnet, då all trafik mellan nämnda station och närmaste tåganmälningsstation upprätthålles med ett och samma (eller flera sammankopplade) järnvägsfordon försedda med anordning för dess framdrivande.

- 5 Österbybruk får lämnas obehållnad för visst eller vissa tåg, ehuru Dannemora ej samtidigt har tåganmälningssskyldighet, under förutsättning att all trafik mellan Gimo och Dannemora då upprätthålles med ett och samma (eller flera sammankopplade) järnvägsfordon försedda med anordning för dess framdrivande.

Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågchefhavare

Å samtliga tåg, där föraren är tågchefhavare, mottager föraren konvolut (väska) med tåghandlingar å tågets utgångsstation, avlämnar dylikt konvolut å tågets slutstation samt avlämnar och mottager konvolut å samtliga de stationer, där tåget gör uppehåll för godsutbyte.

Utväxlingen av tåghandlingar skall ske genom stationspersonals försorg.

Huvudsignals ställande till stopp i nödfall

Station	Tillvägagångssätt
Lindholmen....	Glasrutan på ställverkets norra gavel krossas, och strömbrytaren omvrids.
Frösunda.....	Glasrutan på ställverkets södra gavel krossas, och strömbrytaren omvrids.
Ekskogen.....	Signalvevarna (rödmålade) omläggas ett helt varv.
Kårsta.....	Signalvevarna (rödmålade) omläggas ett helt varv. Ovanför signalvevarna befintliga kontrollfönster skola visa rött fält.
Rö.....	Signalvevarna (rödmålade) omläggas ett helt varv. Ovanför signalvevarna befintliga kontrollfönster skola visa rött fält.
Rånäs.....	Signalvevarna (rödmålade) omläggas ett helt varv. Ovanför signalvevarna befintliga kontrollfönster skola visa svart fält.
Marielund.....	Strömbrytarna under indikeringsbilderna för A ¹ / ₂ resp B ¹ / ₂ på manöverapparaten omvridas.
Syninge.....	Signalvevarna (rödmålade) omläggas ett helt varv.
Sättraby.....	Vingarna återföras till stopp (T-semafor).
Ununge.....	Glasrutan på ställverkets södra gavel krossas, och strömbrytaren omvrids.
Skebobruk.....	Signalvevarna omläggas ett helt varv.
Rydbo.....	Ställverksluckan öppnas, och de två yttersta ställarna föras uppåt.
Åkers Runö....	Signalvevarna (rödmålade) omläggas ett helt varv.
Österbybruk ..	Vingarna återföras till stopp (T-semafor).
Hargshamn	Glasrutan till plåtlådan under manöverapparaten krossas och strömbrytaren omvrids. (Lådan innehåller även en reservnyckel för K-12-låset.)

Uppgift å loks och motorvagnars adhesionsvikt

Lok nr	Adhensionsvikt ton	Motorvagn nr	Adhensionsvikt ton
S. R. J.		S. R. J.	
18	24,0	14	23,6
19	20,3	15—17	30,4
20—26	21,7	18, 19	26,9
27—29	27,6	121—129	29,8
50 ¹⁾	25,4	130—140	33,4
51—55 ¹⁾	36,0		
D. H. J.			
5, 6	21,7		
7	24,8		
8, 9	26,2		
11	29,6		
12	28,5		

¹⁾ Elektrolok.

Att iakttaga vid tillämpning av tjänstetidtabellerna och vid tåg bildning

Tiden 0.00—2.00 anses tillhöra föregående dag.

Loken nr 27, 28 och 29 få ej framföras å linjerna Djursholms Ösby—Eddavägen och Djursholms Ösby—Näsby park samt ej heller över rörliga bron vid Åkersberga.

Tvåaxliga vagnar till och från Åkersberga och Österskär få belastas högst så, att lastens + vagnens vikt ej överskrider 17 000 kg.

Vissa säkerhetsföreskrifter

Förringning vid vägbommar

Enligt Kungl. Kungörelsen den 26 juni 1933 (nr 469) § 6 skola fällbommar, som manövreras från plats på större avstånd från korsningen än 30 m eller från plats, där utsikten över vägen i närheten av korsningen är skyddad, vara förbundna med ringverk så inrättat, att kraftiga klocksignaler givas såväl omedelbart innan bommarna börja sänkas (förringning) som ock under nedfällandet. Tiden för förringningen skall vara minst 15 sekunder och antalet klockslag därvid uppgå till minst 10.

Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i anslutning till ovanstående bestämmelser meddelat följande föreskrifter (d.-nr Pfa. J 40/40 den 14/9 1940).

»Enligt Kungl. Kungörelsen den 26 juni 1933 (nr 469) § 6 skall i vissa fall förringning om minst 15 sekunder ske, innan bommarna fällas över vägen.

För att sådan föreskriven förringning skall erhållas, måste vägbomspellet kringvridas med en av dess konstruktion betingad högsta hastighet. Vid de enskilda järnvägarna saknas i viss utsträckning skyltar å spelen angivande denna hastighet. Med hänsyn till vikten av att författningens föreskrifter i rubricerade avseende efterföljas får Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härmed föreskriva, att spel till bommar för vägövergångar, där förringning författningens enligt skall ske, skola å framträdande plats vara försedda med skylt med texten: *'Vid fällning av bommarna skall veven omvridas med en hastighet av högst varv per sekund.'* Skyltarna böra utföras av SJ modell med en storlek av 100 × 40 mm. Redan befintliga skyltar med liknande lydelse må bibehållas.

Vidare skall tillses, att all personal, som användes för bommarnas manövrering, således även tillbeordrad vikarie, skriftligen mot kvitto underrättas om den hastighet, med vilken vevningen högst får ske. Dessa kvitton skola förvaras på sätt förvaltningen bestämmer, t. ex. av den stationsföreståndare resp. banmästare, varunder korsningen lyder.

Samtidigt skall vägvakt erinras om nödvändigheten av att vägbomspelen vid bommarnas höjning alltid vevas i botten och få kvarstå i denna ställning, tills de nästa gång skola fällas.»

På grund av vad sålunda föreskrivits bestämmes härmed, att all personal, som manövrerar fällbommar, för vilka här ovan angivna bestämmelser gälla, skall i särskild anteckningsbok erkänna mottagandet av underrättelse om den hastighet, med vilken vevningen högst får ske. Anteckningsboken förvaras av stationsföreståndaren, som också svarar för personalens delgivning.

Skötsel av säkerhetsanordning vid vägkorsning

(Utdrag ur Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulärskrivelse nr J 102 den 2 november 1942.)

»Protokoll rörande inträffade olyckor å enskild järnväg hava givit vid handen, att bommar och säkerhetsanordningar vid väg-

korsningar icke handföra på rätt sätt samt att sikten på platsen genom relativt enkla åtgärder skulle kunna avsevärt förbättras.

I ett fall — rörande sammanstötning mellan tåg och bil — har sålunda framkommit, att bommarna vid en vägkorsning, vilka manövreras från ställverk å stationen, vid olyckstillfället icke varit fällda, samt att dylik underlåtenhet förekommit upprepade gånger, ävensom att bommarna efter nedfällning icke lyfts förrän ända upp till 10 minuter efter tågs passerande. I detta fall hade en bidragande orsak till sammanstötningen varit, att sikten på platsen skymdes av ett träd.

I annat fall — rörande sammanstötning mellan en inkommande rälsbuss och ett växlingstågsätt — har upplysts, att det icke vore ovanligt, att en å stationshuset uppsatt ringklocka — vilken skall ringa då inkommande tåg passerar en viss kontakt — icke fungerade vid kylig väderlek.

Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har härigenom velat framhålla angelägenheten av, att bommar och andra säkerhetsanordningar städse skötas och handhavas på ett ändamålsenligt och betryggande sätt. På förekommen anledning bör funktionsdugligheten hos ringklockor och andra signalanordningar ägnas särskild uppmärksamhet; därest det visar sig, att en signal icke fungerar tillfredsställande vid viss väderlek, skall den samma självfallet förbättras eller ersättas med annan.

Kungl. styrelsen har vidare velat framhålla angelägenheten av, att järnvägsförvaltningarna i görligaste mån bidra till, att åstadkomma och vidmakthålla god sikt vid såväl bevakade som obevakade vägkorsningar. I detta avseende kunna i många fall enkla och föga kostsamma åtgärder — exempelvis röjning av buskar och borttagande av enstaka träd — medföra tillfredsställande resultat. Att järnvägarna själva hava att svara för att i förevarande avseende erforderliga åtgärder vidtagas å av järnvägarna disponerade områden är självklart. Enligt vad vissa rättsfall från senare år utvisa torde emellertid järnvägarna härutöver vara skyldiga att verka för förbättrade förhållanden även inom angränsande områden. I den mån åtgärder härutinnan finnas erforderliga och vederbörande markägare icke äro villiga att vidtaga nödiga röjnings- och andra dylika arbeten böra järnvägsförvaltningarna anmäla dylikt förhållande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kungl. styrelsen har slutligen velat erinra om, att bommar och andra avstängningsanordningar vid vägkorsningar självfallet icke böra handhavas på sådant sätt, att vägtrafiken onödigtvis hindras.»

Koppling för tågsammansättning

(Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 14 januari 1943, d.-nr Pfa J 2/43.)

»På förekommen anledning erinras om att vid koppling av vagnar i tåg följande skall tillses.

Hopdragbara koppel skola åtdragas så, att buffertarna stadigt beröra varandra, varefter kopplingen säkras, om anordning härför finnes. Detta bör särskilt iakttagas vid koppling av vagn,

om skall gå sist i mera snabbgående tåg. Vid hoptryckta sidobuffertar skall dock tillses, att kopplet ej åtdrages för hårt.

Reservkopplarna skola icke vara kopplade i genomgångsbromsad tågdel utan upphängas i tillhörande reservkrok.

Reservkopplarna skola alltid vara kopplade mellan genomgångsbromsad och icke genomgångsbromsad tågdel samt mellan de olika vagnarna i den sistnämnda tågdel, vare sig de äro anslutna till luftledningen eller ej. Vagnar, som sakna reservkoppel, skola kopplas sist i icke genomgångsbromsad tågdel, såvida icke reservkoppel från angränsande vagnar kunna användas. Då enligt trafikinspektörens beprövande så lämpligen kan ske, må för vissa mindre tåg på kortare sträckor undantag göras från bestämmelserna, att reservkoppel skola påläggas. Reservkoppel, som ej användes — såsom reservkoppel i genomgångsbromsad tågdel — skall upphängas i därför avsedd krok, där sådan finnes. Reservkoppel må ej upphängas i dragkrok eller i centralbuffert.

Vid efterkoppling skola alla bromsledningar hopkopplas, vilka kunna bilda en sammanhängande ledning från lok räknat.

Å vagn, som är försedd med dubbla slangkopplingar för tryckluftbromsen, får endast den ena kopplingen användas, varvid om möjligt 'korskoppling' av slangarna skall undvikas. Vid avkoppling skall noga iakttagas, att tryckluftbromsens kopplingskranar stängas och att slangkopplingarna för tryckluftbromsen uppläggas på sina slanghållare samt att elektriska värmekablar äro upphängda i tillhörande blinddosor.»

I anledning av ovanstående föreskrifter bestämmes, att reservkoppel i genomgångsbromsad tågdel skall vara upphängt, så att kopplets krok fastsättes i kopplets översta ögla.

Säkerhetsföreskrifter vid växling

Lok med snöplog. Till följd av inträffade olycksfall vid koppling mellan vagn och lokomotiv med uppsatt snöplog av sådan konstruktion, att den utgör fara för den kopplande, får av- och tillkoppling *icke under några förhållanden äga rum i den ände, där plojen är uppsatt, annat än då lokomotivet står stilla.* Den som verkställer kopplingen, skall själv utföra signalgivningen, så att risk för att lokomotivet sättes i rörelse, innan den kopplande kommit ur spåret, icke må förefinnas.

Användes lokomotiv med dylik snöplog i växling, bör lokomotivet medföra skyddsvagn för plojen.

Fritt rum. Vid varje fordon skall, med undantag för med krok åtdragbart säkerhetskoppel, på båda sidor om centralbufferten upp till 1,8 meter över räls överkant finnas fritt rum till fordonets hela bredd med ett djup, räknat i fordonets längdriktning från den fullt intryckta buffertens stötplan till de framför buffertbalken eller vagnsgaveln utskjutande delarna av *minst* 300 mm samt över 1,8 m *minst* 120 mm.

Slag i hjul

(Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 14/2 1942, d.-nr J 13/42.)

»Vagnar med slag i hjul, uppgående till högst 4 cm plan längd för lastade godsvagnar och personvagnar samt 6 cm för tomma godsvagnar, må framföras i tåg, men utbyte skall ske snarast möjligt av hjulaxel med så stora slag.

Vagn med större hjulslag må dock framföras till närmaste station, där axelbyte lämpligen kan ske, varvid tågshastigheten skall nedsättas till 40 km per timme (30 km vid smalspår) och föraren enligt säo underrättas om att vagn, som påkallar försiktighet vid tågets framförande, medföres. Är slaglängden större än 9 cm, skall tågklararen vid närmaste plats därom underrättas.

Om i tåg framförd vagn visar sig ha fått så stora slag i hjulen, att desamma vid rörelse giva sig till känna genom ett hårt dunkande ljud, skall den, som uppmärksammat detta, ofördröjligen vidtaga åtgärd för tågets stoppande samt vagnens kvartagande vid närmast möjliga station i tågets väg för närmare undersökning. Station, å vilken konstateras, att vagn med minst 6 cm hjulslag framgått i tåg med mera än 40 km hastighet (30 km vid smalspår) eller med hjulslag om 9 cm eller däröver oberoende av hastigheten, skall ombestyras, att banpersonalen å vederbörande sträcka blir underrättad om förhållandet.

Banpersonal, som erhållit underrättelse, att vagn med farliga slag i hjulen framgått över viss sträcka, skall omedelbart verkställa noggrann besiktning av rälererna. Det bör dock bemärkas, att inträffat rälsbrott icke alltid är synligt omedelbart, då rälsbrottet uppstått, utan kan visa sig först någon tid efteråt, varför, även under den närmaste tiden efter det underrättelse erhållits, att vagn med slag i hjul framgått över sträckan, skärpt uppmärksamhet skall ägnas åt rälererna vid besiktning av banan.»

Utflytning och märkning av fasta föremål inom visst avstånd från spårmitt

(Utdrag ur Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulärskrivelse nr J 114 den 27 februari 1943, d.-nr Pfa J 3/43.)

»Av anmälningar om olycksfall i arbetet, som inkommit till Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, framgår, att vid växling skador ofta vållas personalen genom slag mot fasta föremål — företrädesvis belysningsstolpar — invid spår. I vissa fall hava sådana föremål placerats närmare spårmitt, än den fastställda profilen för fria rummet medger.

I anledning härav får Kungl. styrelsen anhålla, att Ni ville verka för att fasta föremål såsom belysnings- och ledningsstolpar, husbyggnader m. m. å bangårdar och lastplatser eller eljest, där växling förekommer efter hand bliva utflyttade till riskfritt avstånd från spår enligt följande tabell. Nyuppsättning av fasta föremål bör icke utan särskilt tvingande skäl ske närmare spår än i kolumn 3 angives.

1	2	3	4
Spårvidd	Avstånd från spårmitt (fria rummet), inom vilket fasta föremål icke få finnas	Avstånd från spårmitt, innanför vilket fasta föremål om möjligt icke böra finnas ovanför i kol. 4 nämnt höjdmått	Höjd över räls överkant
0,891 m.	1,8 m.	2,3 m.	0,9 m.

Anm. I kolumn 4 angivna mått räknas från utdragna sammanbindningslinjen mellan rälerernas överkanter.

Måtten i ovan angivna tabell avse spår i raklinje. Vid kurva skall hänsyn tagas till vagnars överhäng och rälsförhöjning på så sätt, att de i kolumn 2 och 3 nämnda måtten ökas med värden, som med tillräcklig noggrannhet erhållas ur nedanstående, varvid kolumn 6 anger utvidgning, som gäller för kurvas innersida och kolumn 7 för dess yttersida.

5	6	7
Spårvidd	Ökning åt in-sida av kurva	Ökning åt yttersida av kurva
0,891 m.	$\frac{30}{R} + 3 f_h$	$\frac{30}{R}$

R = spårkurvas radie i meter.
 f_h = ytterrälens förhöjning i m.
 Formlerna gälla endast vertikalt stående föremål.

De fasta föremål, som tills vidare måste bibehållas inom de i kolumn 3 och ovanför de i kolumn 4 angivna måtten skola märkas med gula och svarta ränder. Detta gäller såväl raklinje som kurva; alltså vid märkning av föremål i kurva behöver hänsyn icke tagas till måttökning enligt kolumnerna 6 och 7.

Märkningen utföres med oljefärg eller likvärdig lackfärg och skall hava ungefär följande utseende: tre gula ränder av omkring 75 mm bredd samt mellan dessa svarta ränder av samma bredd eller sammanlagt fem ränder. Den målade figurens totala höjd blir alltså omkring 375 mm. Bredden bör vara 250 mm. Figurens mitt placeras i regel på en höjd av omkring 2,2 meter över räls överkant.

Å byggnader eller andra föremål med viss utsträckning i spårriktningen märkas endast hörnen.

Det skall tillses, att märkningen väl underhålls.

Denna varningsmålning bör komma till utförande inom utgången av innevarande år.

Det är önskvärt, att dessa regler bringas till efter rättelse även beträffande sådana till enskild järnväg anslutna spårområden — industrispår och hamnbangårdar — å vilka växling ombesörjes av personal och dragkraft från den enskilda järnvägen.»

Tillträde till förarhytt (säo § 65)

Utän tillstånd av Miö får endast VD, avdelningsföreståndare, Eiö, Viö, Lokm och Vm taga plats på ånglok, ellok eller i förarhytt på el-motorvagn. Som förarhytt räknas hela bagageutrymmet i A-ändan av motorvagnarna nr 121—129.