



Martin Simonsen har sitt ursprung i höjd med Lofoten i Norge men driver sedan 1980-talet eget inom service och underhåll av järnvägar och vägar med bas i Göteborg.



Martin rälgående Merlo Roto 40.26 med underbrolift är en unik maskin, liksom arbetsplatsen på Högakustenbron som bjuder på en hissnande utsikt.

Flexibel teleskopare på höga jobb

Det är en hissnande utsikt här uppe, 40 meter över havet på Högakustenbron. Martin Simonsen sitter i sin Merlo Roto 40.26 teleskoplastare och njuter av utsikten. Utan tvekan måste han ha en av maskinsveriges mest fantastiska arbetsplatser. Och med rälsjul och underbrolift har han utan tvekan en av maskinsveriges mest intressanta teleskoplastare.

Ralph Andersson (text & foto)

På 1980-talet började Martin Simonsen arbeta med service och underhåll av Göteborgs spårvagnsnät. Han har fortsatt i samma bana och jobbat med spårrelaterade maskinarbeten sedan dess.

– Hemma i Göteborg har jag en spårgående grävlaster sedan jag skaffade den här är det mest denna som får jobba, säger Martin och syftar på sin illgröna Merlo.

Det är nu tre år sedan Martin började bygga sin välutrustade teleskopare. Förutom att den är byggd för att gå på räls har den även underbrolift med personkorg och fjärrstyrning. Rälshjulen har han inte så stor nytta av här på Högakustenbron, men desto mer av underbroliften.

Rostkyddsmålning

Om Martin har en hissnande utsikt från sin hytt är det inget mot

vad de han är här för att serva har. Underbroliften sträcker sig ut över broräcket och i personkorgen står Andrzej Schnoch som jobbar för FSP (For Surface Protection).

Andrzej är just nu ifärd med att måla den röda stälkant som ramar in bron. Korgen svajar lite svagt fram och tillbaka i takt med mannens rörelser och ackompanjerad av den starka vinden.

Det är en tillsynes bräcklig tillvaro men Andrzej bara ler när frå-

gan om svindel och oro kommer upp.

Många inspektionsjobb

Tack vare underbroliften kan Martin manövrera korgen så att målarna kan komma åt så väl över som under och vid sidan om brokanten. Liften, en Space 11 från Merlo-företaget Tre Emme, når tre meter ner och sju meter in under.

I rakt läge är räckvidden 11 meter ner. Vänder man på liften ad-

deras de 11 meterna till maskinens egen räckvidd på 26 meter.

– Jag får ofta uppdrag att inspektera järnvägsbroar och med denna lösning når jag många gånger under hela bronns bredd, berättar Martin.

Liften kan styras från korgen vilket är praktiskt vid arbeten bakom hinder och under broar. Vid sådana situationer är det ibland svårt för Martin att säkert styra korgen från förarhytten. En sådan situa-

tion dyker upp när det är dags att måla bakom/under en av de kraftiga rörkonstruktioner som utgör hängbronns bärkablarna.

Under bärkabeln

Martin kliver ombord i korgen tillsammans med den Andrzej, sedan svävar de ut över kanten. Även om arbetet nu utförs precis i början av bron ligger trädtopparna ändå en bra bit under de båda människors fötter. Martin svänger ut liften i →

” Den nya maskinen har skapat nya uppdrag över Martins förväntan, bland annat arbete på Botniabanan och Arlandabanan. ”

→ tomma intet och manövrerar sedan personkorgen in under bärkabeln. Med gester kan nu Andrzej dirigera Martin att köra korgen exakt dit han önskar.

– Visserligen har jag kameror som jag kan se det mesta med men det allra säkraste är om jag är med i korgen själv.

Hüllert & Rosenqvist Rail

Under arbetet med personkorgen står Melon stadigt på Högakustenbronns körbana tack vare fyra kraftiga stödben.

För viktens skull hade Martin klarat sig utan stödbenen, men när flera lastbilar kommer körande på bron samtidigt skapar dessa en rörelse likt en våg som rullar över bron. Då är en bred stabil bas önskvärd för att arbetet i korgen ska bli så säkert som möjligt.

När Martin skissade på sin rälsgående Merlo var målet att få en maskin som var än mer specialiserad på rälsarbeten och arbeten under broar än vad grävlastaren var. Ett samarbete mellan Hüllert Maskin och Rosenqvist Rail byggde maskinen och våren 2013 stod den färdig.

Maskinens rälsjul höjs och sänks hydrauliskt och tack vare höjd- och sidobegränsningar är den godkänd av Trafikverket för arbete på järnväg med elledningar och dubbel-

spår. Maskinen är också jordad för att ytterligare öka säkerheten.

– Jag har även en bromsad järnvägsvagn som jag kan ta med mig utrustning på.

Bland tillbehören finns skopa, hydrauliskt gaffelställe och en fällbar personkorg på upp till fem meters bredd.

Den nya maskinen har skapat nya uppdrag över Martins förväntan. Han har bland annat arbetat på Botniabanan, Arlandabanan samt gjort besiktningar av järnvägs- och vägbroar.

På schemat står ännu mer av liknande arbeten samt diverse tunnelarbeten bland annat i Falun och på Västkustbanan.

Rätt utbildning

Martin har behörighet och certifikat för att vara kopplingsledare, tillsynsman, arbetsledare samt skydds- och säkerhetsledare. Därför finns det också bra möjligheter för honom att göra exempelvis kontaktledningsarbeten med den stadige Merlon.

– Jag är verkligen nöjd med vad som blivit av den här maskinen och den har fungerat väldigt bra.

Under honom flyter Ångermanälven kraftfullt och fångslande fram - det är inte att undra på att Martin trivs med både arbetsplats och maskin. □

Att bygga om Merlo-maskinen till att bli rälsgående var en investering på drygt 2,5 miljoner. Här på inspektion av en järnvägsbro.
Foto: John Thorner



Fakta

Merlo Roto 40.26 MCSS

Motor: 6-cyl steg 3-motor, 145 hk

Lyftkraft: 4000 kg

Lyfthöjd: 26 + 11 meter

Vertikal räckvidd under bro: 11 meter

Rälsjul: Hydrauliskt drivna med skivbroms

Påbyggnader och specialutrustning: AB Hüllert Maskin, Rosenqvist Rail AB, Euromaint AB.

Övrigt: Fjärrstyrning, tiltbar hytt, lastavkännande bomdämpning

Vad Martin vet har han den enda rälsgående Merlo med underbrolift. Inspektion av järnvägsbroar är en vanligt förekommen arbetsuppgift.
Foto: John Thorner



Högakustenbron är Sveriges längsta hängbro, och nummer 14 i världen. Hela bron sträcker sig 1.867 meter över Ångermanälven och dess fria spann når 1.210 meter.



Rälsjulen höjs och sänks hydrauliskt. Modifieringen är utförd i ett samarbete mellan Hüllert Maskin och Rosenqvist Rail. I draget kopplar Martin sin järnvägsvagn där han lastar med sig material ut på jobben.

Eget elverk på 6,3 kW finns ombord. Fyra 220-uttag på 16 ampere finns att tillgå. Två på maskinen och två i den stora personkorgen.



Stödplattor finns i ett flertal utföranden, bland annat anpassade för järnvägsvallar.



Bland tillbehören finns en kraftig vinsch, diverse skopor och en utfällbar personkorg som bland annat används vid handskrötning av tunnelväggar.



Andrzej Schnoch känner sig trygg med att hans välbefinnande vilar i Martins händer. Han tar åtminstone det hela med ett stort leende.