



*Klipperen holder sig pænt af sporet i cirka 18 af døgnets timer. Nemlig fra togene begynder at køre lidt i 6 morgen til ved midnattid. Her er det Gilleleje-toget fra Hillerød, der passerer ved Kagerup Station.*

# Barsk svensker giver sikkerhed for danske tog

**Kædeklipper rydder træer og krat og sikrer togførerne frit udsyn til livsvigtige signaler på fem sjællandske privatbaner**

Det kræver lidt planlægning at sætte det nyeste stykke isenkram hos jernbaneselskabet Lokaltog A/S i Nordsjælland i sving. Det holder sig nemlig til arbejdsdage på fire til fem timer. Og så er der i virkeligheden ikke rigtig tale om arbejdsdage, men om arbejdsnætter. Til gengæld kører maskinen som efter en køreplan. Ja, faktisk fem køreplaner.

”Vi forsøger at holde en fast rotation og gøre tingene i samme rækkefølge. Det er jo kun i togfrie intervaller, og dermed om

natten, vi kan arbejde med den svenske maskine”, forklarer Steffen Friedhelm Wirth.

Han er banemester hos Lokaltog A/S og har ansvaret for det kørende område. Dermed er han med til at sørge for, at sikkerheden er i orden, når togene transporterer tusindvis af passagerer på fem af selskabets ti strækninger. På de fem nordsjællandske af dem sørger den nye svenske kædeklipper for, at det kan ske med fuldt udsyn til de mange signaler for togføreren.



*Ekvipagen bestående af en New Holland-gravemaskine med Engcon-tiltrotator og IIsbo-kædeklipper på vej i skoven. Der skal klippes langs sporene.*

### Fra slagler til kæder

”Vores tog passerer jo hele tiden forskellige typer signaler, som togføreren skal kunne nå at se og bremse toget ned, hvis det er nødvendigt. Derfor arbejder vi med en fritrums-profil, hvor der skal være et vist antal meter fri for bevoksning til hver side af sporet. Og med udsigtslængder til de forskellige typer signaler og skilte. Der skal være klar udsigt til indkørsel til de forskellige slags signaler på strækningerne”, forklarer Steffen Friedhelm Wirth.

Sikringen af udsigten og dermed togsikkerheden i det nordsjællandske er gået fra slagler til kæder. Tidligere brugte jernbaneselskabet en hjulgravemaskine med slagleklipper til at rydde ud i bevoksningen langs de fem banelinjer. Men slaglerne måtte ind imellem give op over for sten, stykker af gamle skinner og andre forhindringer.

”Det var også begrænset, hvor meget og kraftig vækst, slagle-



*Skinmaskinen med IIsbo H1500E-klipperen bruger kun skinnehjulene uden for togtiderne.*

klipperen kunne magte. Vores nye maskine fra IIsbo er en kædeklipper, som vi har monteret med den kraftigste type kæder. Der er mulighed for at anvende enten 10 mm eller 13 mm kæder. Vi bruger den kraftige type, og det er helt tydeligt, at kædeklipperen klipper noget kraftigere krat, end slagleklipperen”, siger banemesteren.

### Enkel vedligeholdelse

”Samtidig giver det noget nemmere og enklere vedligehold af maskinen. Hvis vi tidligere mistede slagler undervejs i arbejdet, kunne det gå ud over lejerne i klipperen. Med kæder sker der højst det, at vi mister yderste led i kæden. Så kan vi trække mere kæde ud af kassetten i maskinens midte. Vi slår mest krat og små træer langs sporene, men IIsbo-klipperen slår faktisk lige så fint græs, som den slår krat”, fortæller Steffen Friedhelm Wirth.

Totalt er der i omegnen af 150 kilometer jernbanespor på de fem nordsjællandske banestrækninger. Ganske store strækninger er igennem områder, der skal studses en gang om året.

”Gribskovbanen kører igennem en af Danmarks største skove. Vi har plantager op mod både Helsingør og Fredensborg. Vores tog kører igennem moseområder med både røn og birk, og på Nærumbanen mellem Nærum og Jægersborg er mange fredede træer. Samtidig ønsker vi naturligvis altid at holde stationerne og områderne omkring dem på et godt niveau”, siger banemesteren.



*Mandskabet hos Lokaltog A/S bruger det svære gods til klipping af krat og bevoksning langs de fem banestrækninger. En 13 millimeter kæde med ekstra led i kassetten.*



*Ikke noget med at skifte slagler som Lokaltog-folkene skulle tidligere. Martin Pichard kan nøjes med at tjekke, om kæden er intakt. Ellers trækker han ekstra led ud af kassetten.*



*Trafik på Kagerup Station. Tog til både Tisvildeleje og Gilleleje på sporene og en New Holland-gravemaskine med IIsbo-kædeklipper til at sikre udsyn for togførerne.*

### Træer og grene knuses

Nogle steder vælger banernes mandskab at skære bevoksning ned med motorsav, men også her kommer IIsbo-kædeklipperen i anvendelse. Når træer og grene er skåret ned, knuses de af kæderne på maskinen, som er monteret på en New Holland-gravemaskine med tiltrotator. Efterfølgende kan det knuste materiale indgå i det naturlige kredsløb.

”Vi var godt klar over kvaliteterne ved en kædeklipper, før vi kom i kontakt med Special Maskiner i Rudkøbing, som er dansk importør af IIsbo. Vi havde nemlig allerede en kædeklipper, en af andet mærke. IIsbo var faktisk ny for os, men efter en snak

med direktør Lennart Ahlefeldt-Laurvig hos Special Maskiner kunne vi godt se nogle fordele ved at vælge den svenske klipper. Blandt andet lagde vi vægt på, at det skulle være nemt at få reservedele. Det har så vist sig som en lidt overflødig parameter. Vi har ikke haft nedbrud og behov for reservedele med IIsbo-klipperen”, siger banemester Steffen Friedhelm Wirth hos Lokaltog A/S.

Lokalbanernes kædeklipper er en IIsbo H1500E med en klippebredde på 1500 og en total arbejdsbredde på 1600 mm. Fabrikken IIsbo Tools AB blev grundlagt i 1985. Den har hjemme i et ganske skovrigt område i byen IIsbo godt og vel 300 kilometer nord for Stockholm.



*En togtur i det nordsjællandske er en smuk og idyllisk oplevelse gennem mange skovområder. Men for at turen også skal være sikker for de tusindvis af passagerer, skal der kontinuerligt ryddes krat og bevoksning på store dele af de ca. 150 kilometer nordsjællandske banestrækninger.*