



- Vi laver det for godt, så der går for lang tid mellem opgaverne på brorenoveringer, mener projektleder Klaus Søgaard Kristensen (t.v.) og seniorrådgiver Aage Andreasen fra Gardit A/S.
Foto: Ole Geerthsen



Det rullende stilladset er ved at blive pillet ned. Forestillingen er slut efter halvandet år.



- Vi har været forskånet for ulykker og hærværk af betydning, konstaterer en tilfreds Klaus Søgaard Kristensen, der snart kan aflevere sin første store opgave til bygheren, Vejdirektoratet.

Ny bro på overfladen

Eksperten Gardit gør klart, at de leverede den faste forbindelse mellem Mors og Thy til Vejdirektoratet efter halvandet års renovering og malerarbejde

»Jeg har sagt til Klaus, at hans kalvinde licitationen, når broens skal males igen om 25 år«

AAGE ANDREASEN, SENIORRÅDGIVER

Den tidligere bagdør til Mors er i dag en vigtig trafikforbindelse, som nu fremstår som ny trods sine 74 år

AF CARSTEN TOLBØLL
ctb@mf.dk

Historien gentager sig: I perioden 1975-80 var Aage Andreasen nyansat projektleder for Gardit A/S på en gennemgående ombygning og renovering af Vildsundbroen. I 2012-13 har han i en alder af 66 år fungeret som Gardits seniorrådgiver på en total overfladebehandling af samme bro. Projektleder har været Klaus Søgaard Kristensen, der ikke var født, da broen fik den store tur i forbindelse med anlægget af Sallingsundbroen og hovedvej 26.

- Dette her bliver min sidste store opgave i firmaet, men jeg har sagt til Klaus, at han skal vinde licitationen, når broen

skal males igen om 25 år, siger Aage Andreasen.

Gardit A/S er stærk på overfladen, specielt når det gælder broer. Viborg-virksomheden har haft de fleste store danske broforbindelser under behandling op til flere gange. Hver gang kan firmaet konstatere, at de buebroer, der blev opført som beskæftigelsesprojekter under 1930'ernes arbejdsløshed, er kram og fuldt funktionsdygtige, når de vel at mærke bliver holdt ved lige.

Det gælder i høj grad Vildsundbroen, der blev indviet en regnværsdag i juli 1939 af Kong Christian IX og statsminister Thorvald Stauning. Broens oprindelige funktion var i høj grad at være lokalforbindelse, der bandede hidtil skarpt adskilte thy- og morsingboer sammen. Begejstringen for den var i starten behersket. »En bagdør, der er bekvem og rar at have«, mente planteskoleejer Oskar

Bang fra Nykøbing.

Nykøbings borgmester Christian Haurum tilføjede: »Broen er naturligvis en bekvemmelighed for dem, der har bil. Vi andre skal nok komme over... Jeg hører ikke til dem, der har fået broer på hjernen.«

Fuldt integreret med resten af Danmark blev Mors først med Sallingsundbroen, der også ændrede Vildsundbroens betydning og funktion. Trafikken gjorde det nødvendigt at forstærke den nye motortrafikvejs flaskehals. I 1989 kørte der således 15 gange så mange lastbiler og 6,4 gange så mange personbiler over Vildsundbroen i forhold til indvielsestidspunktet 50 år tidligere.

Aage Andreasen husker den store femårsplan i sidste halvdel af 1970'erne:

- Tidligere var der fortovej på selve vejbanen. Nu blev fortovej flyttet uden for rækværket på sydsiden af broen, således

at bilerne fik en meter ekstra vejbredde at køre på. Sektionerne til fortovej blev fremstillet på fabrik i Aarhus og kørt til Viborg, hvor de blev overfladebehandlet hos os. Derefter blev de transporteret op til broen og monteret, fortæller Aage Andreasen.

Noget tyder på, at fortovej og rækværk ikke blev fremstillet med samme omhu, som da selve broens stålkonstruktion blev nippet sammen for over 70 år siden. Det kan Klaus Søgaard Kristensen konstatere.

- Vi har måttet afmontere fortovej og køre delene til Viborg, hvor vores smed har haft to mand gående i over et år for at udskifte hullede og tærede dele. Selve broen derimod har næsten ikke lidt overlast på de bærende dele, og det har kun været nødvendigt med småreparationer, siger projektlederen. Smedearbejdet har været en underentreprise udført af Vildsund-firmaet VSM Thy A/S.

- Ja, vi lavede det for godt. Dengang i 1980 gav vi en fem års garanti på overfladebehandlingen. Men der skulle gå næsten 33 år, før Rambøll, som er Vejdirektoratets tilsynsførende, fandt, at det var tid til en ny renovering, tilføjer Aage Andreasen.

Hemmeligheden er nu som dengang den metallisering, som det sandblæste stål har fået som første lag. En zink/aluminiumstråd smeltes og påføres emnet i dråbeform ved hjælp af trykluft. Efterfølgende har malerne sprøjtet fire-fem lag vandbaseret akrylmaling på alle overflader. Det er sket, uden at der blev spildt sand eller maling i vandet.

- Under det første projekt stod der konstant en støvsky af partikler ud fra sandblæseren, og det røg alt sammen ned i vandet. Denne gang er samtlige sand- og malingrester blevet suget op og er endt i tanke inde



Så meget maling går der til et buefag på broen.

på land. Og alt arbejde har været overdækket af et fint hus, som har gjort det muligt at arbejde uanset vejrlig, siger Aage Andreasen.

Dette kæmpetelt er leveret og monteret af projektets stilladsfirma fra Fredericia. Arbejdsprocessen startede på Thy-siden og har bevæget sig over mod Mors. Til projektet udviklede Trekantens Stilladser en rulle teknik med påsatte skinner og hjul. Herved har overdækningen kunnet skubbes videre til næste fag. Det krævede nogen øvelse at bruge teknikken, men på de tre fag nærmest Mors kunne stilladsarbejderne udføre en flytning på bare 20 minutter.

- Det betød, at hvor vi i starten måtte lave natspæringer af broen for at få afdækningen flyttet, kunne vi på de sidste fag flytte stilladset under en broåbning, således at vi ikke generede den kørende trafik. Bilisterne har måttet holde for i de lange perioder, hvor vi har måttet ensrette trafikken af hensyn til medarbejdernes sikkerhed. Ikke alle overholder hastigheden på 30 kilometer i timen, men vi har

været forskånet for både trafik- og arbejdsulykker med personskaade, siger Klaus Søgaard Kristensen.

Stilladset, der har givet adgang til undersiden af broen, har man flyttet fra flåder på sundet. Det var ikke muligt under sidste isvinter, hvor der fra januar til april var lukket for gennemsejling med broåbning.

Vinteren har udgjort den største udfordring for projektlederen, der også har haft sin opgave med at koordinere indsatserne fra underentreprerørerne: Smed, stillads, trafikafspærring, elarbejde og kunststofbelægning på vejbane og fortovej. Men nu er det hele snart slut. Arbejdet kan som det tegner sig nu, afsluttes omkring 15. oktober, en halv måned før aftalt tid. Og så gælder det for Gardits vedkommende om at vente på, at Vejdirektoratet udbyder en ny renovering af Vildsundbroen om 20-25 år.

Vildsundbroens make-over

nProjektets samlede pris (licitationssum): 38 millioner kroner plus moms.

nI gennemsnit har 20 medarbejdere været beskæftiget med broarbejdet. Heraf seks-otte fra Gardit A/S.

nDer er til hvert buefag påført mellem 7,5 og 8,5 ton maling og aluminiumstråd.

nFarven på broen er en lysgrå Ral 7035, der falder godt ind i landskabet og blandt andet anvendes til vindmølleårer.