

Arbejdsmandens historie kan og skal formidles til børn

Af Sanne og John Hansen

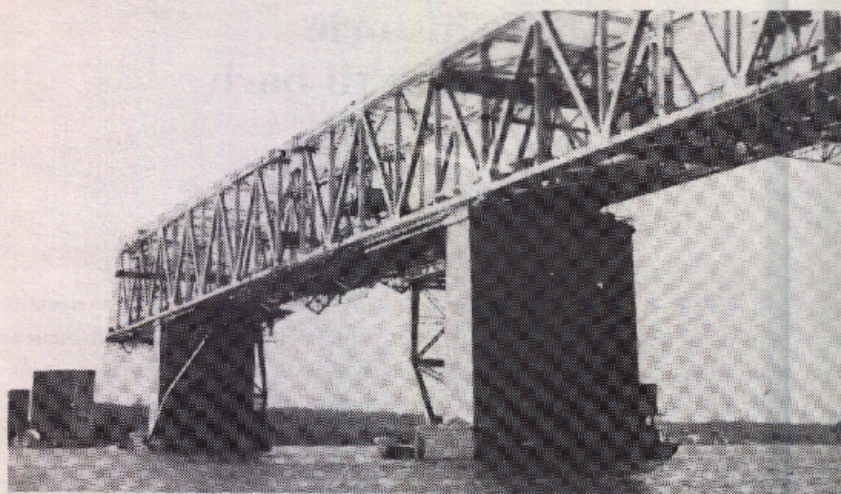
Vi er gæstelærere i folkeskolen, men den lokale arbejderhistorie som speciale. I det kommende år skal vi gennemføre et projekt (i samarbejde med Fællesorganisationens skolekontaktudvalg) om formidling af *arbejdsmandens historie* til børn på alle klassetrin, med udgangspunkt i lokale forhold.

Dette projekt kalder vi Lillebæltsbroens bygning 1925-1935. »Broen, der samlede Danmark og tiåret der forandrede en provinsby«.

Vi har i cirka 5 år indsamlet billeder, erindringer, skriftlige kilder osv. om emnet. Nogle af ideerne med projektet er:

- At indføre den lokale arbejderhistorie i skolerne. Det skal gøres i en form og med et indhold, der bringer fagbevægelsens opbygning og historie helt tæt på det enkelte barn.
- At lave et fremstød for gæstelærerordningen. Lade historien være fremstød for andre af fagbevægelsens tilbud, ved at føre historien op til i dag (eksempelvis sikkerhedsforhold dengang og nu).
- At udarbejde lokalt, spændende projektorienteret skolemateriale til forskellige klassetrin,
- At gøre forsøg med at formidle den lokale arbejderhistorie *specielt i de små klasser*. Vi starter der, hvor børnene spørger »Hvordan var det dengang?« Fagbevægelsen skal også give svar på det. Vi forestiller os, en undervisning/formidling der især er identitetsskabende for det enkelte barn, og kan skabe en naturlig inddragelse af familien.
- At udarbejde skolemateriale, der kan sætte fagbevægelsens historie i focus i forhold til de strømninger, vi ser tegne sig i de kommende år med skolen som kulturcenter i lokalsamfundet. I den sammenhæng vil lokalhistorie få en vigtig rolle. Fagbevægelsen har mange gode historier at byde på.

Inden vi fortæller om projektets 6 elementer, lige et par ord om den gamle Lillebæltsbro. Dette pragtværk, som arbejdsmanden var med til at bygge.



Lillebæltsbroens forhistorie og bygning 1925 til 1935

Allerede under Rigsdagsdebatten om den fynske længdebane i 1850'erne var forslaget om en bro over Lillebælt fremme. Efter nederlaget til tyskerne i 1864 var det dog utænkeligt at føre en jernbane over et sted, hvor der ingen garnison var, og man valgte derfor færgefart fra Strib til garnisonsbyen Fredericia. I 1884 og 1898 var broforslaget igen oppe i Rigsdagen, men blev stadig ikke udmøntet i en lov.

Det blev efter 1. verdenskrig klart, at en del af de tabte områder fra 1864 igen ville blive danske. Dette ville medføre øget samfærdsel. Middelfart Handelsstandsforening rettede som de første i 1919 en henvendelse til regeringen for at få en bro opført. Efter nogle års debat, vedtog Folketinget i 1924 at opføre Lillebæltsbroen. DSB fik igennem, at det skulle være en jernbanebro, da de betragtede den voksende bilisme som en konkurrent til jernbanen. Biloverførslen skulle klares af en »hængefærge« under jernbanebroen, som kunne fragte 3 biler i hver retning. Motororganisationerne protesterede: Den voldsomme vækst i bilismen gennem 20'erne bevirkede at behovet for at opføre en kombineret færdsels og jernbanebro kunne dokumenteres. I 1927 blev vedtagelsen i Folketinget derfor ændret til det brobyggeri, som står der den dag i dag.

Der blev flyttet 2 millioner kubikmeter jord

Jordarbejdet gik igang i december 1925 på Fynssiden. Enorme jordmængder skulle flyttes. Der skulle anlægges en mægtig dæmning op til brohovedet. Ny

teknik blev taget i brug i et hidtil ukendt omfang ved tilsvarende byggerier i Danmark. Der skulle flyttes 2 millioner kubikmeter jord. På Fynssiden var der beskæftiget 70 arbejdsmænd, og arbejdssøgende »jordbisser« i stort tal søgte til Middelfart.

Entreprenørerne ville kun betale den laveste timeløn, så Arbejdsmændenes Fagforening forsøgte (forgæves) at få en lønftale igennem med Entreprenørforeningen i tre år. I foråret 1929 blev der varslet strejke. I offentligheden vakte strejken megen opmærksomhed, og den blev langvarig. Efter 11 måneder blev den nye overenskomst underskrevet. Timelønnen blev hævet fra 98 øre til 105 øre. Det blev betragtet som en stor sejr, for efter mange års lønstagnation, kom arbejdsmandens løn igen over kronen.

I 11 måneder havde alt broarbejde og jordarbejde på både Jyllandssiden og Fynssiden altså ligget stille. Ingeniørerne havde i mellemtiden udarbejdet en ny måde at bygge strømpillerne på vandet. De støbte en sænkekasse omvendt på bedding, og søsatte den som et skib. Den nye metode var epokegørende, og blev fulgt i hele Norden og Tyskland med enorm interesse. Den 27. april 1931 blev den første søsat. Helt uden besværligheder var det ikke. Den voldsomme strøm i Lillebælt førte sænkekassen om til Middelfart, og da strømmen vendte, tilbage, og videre mod Gals Klint. En jernbanefærge fra Strib blev tilkaldt, og man fik endelig sænkekassen sat på grund. Men nogle dage senere rev den sig løs fra sine fortøjninger, og strandede nede i Kolding fjord. Det varede et par uger inden den kom fri og tilbage til Snoghøj. Arbejdet med de tre øvrige sænkekasser forløb mere problemfrit. De blev så vendt, støbt højere, sat på plads i Lillebælt og boret ned i leret. Derefter blev arbejdskamrene 35 meter under vandet gravet fri for ler og udstøbt.

Gunnar Andersen husker det således: »Luften var rådden dernede. Det skyldtes de tusindvis af muslinger og tangplanter, som satte sig mens kassen var fyldt med havvand. De gik i forrådnelse, nu de var væk fra havvandet. Lyset var dunkelt. Når der blev støbt dernede, var luften sødlig. Vi brækkede os og kunne ikke spise«.

Både jordarbejdet i slutningen af 20'erne og selve brobyggeriet på vandet fra 1930 til 1935 gav beskæftigelse til mange arbejdere. De sidste 5 år var omkring 500 beskæftiget. Men Lillebæltsbroen var ikke, (som der blandt andet fejlagtigt står i SID's kulturhistorie, bind 2,) beskæftigelsesarbejde. Broen blev først og fremmest opført, fordi den var en trafikal nødvendighed imellem landsdelene.

Broen krævede mere end 2 døde

Under selve brobyggeriet døde der to. En tømrer faldt ned på landfaget på Jyllandssiden. Ved den anden dødsulykke fik en arbejdsmand smadret sit hoved af håndtaget fra et spil på overbygningen.

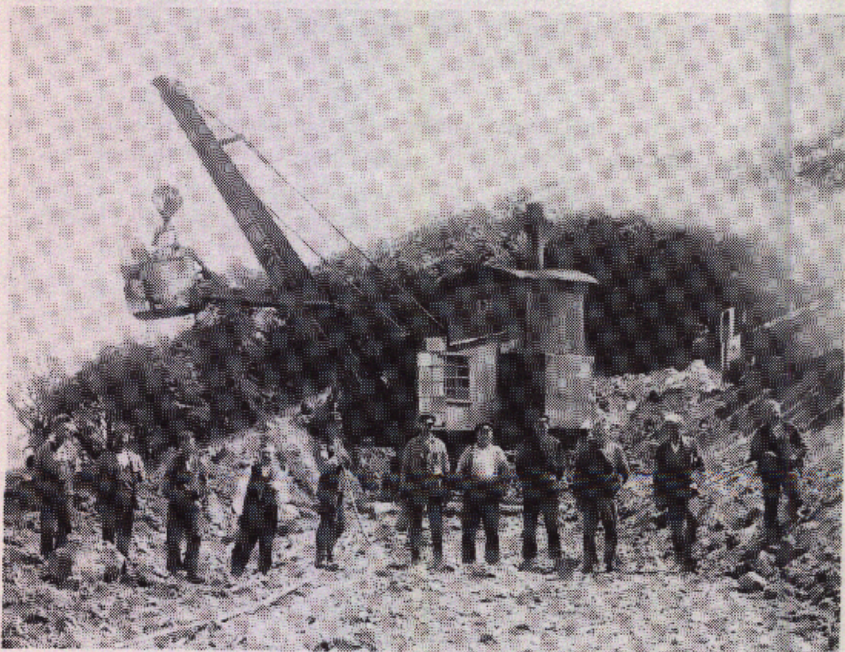
Hans datter (der dengang var 4 år) husker det således: »Far blev 28 år. Det var noget med en pal som var slidt og ikke virkede som den skulle. Min mor blev enke med 5 børn. Den ældste var 11 år og den yngste 1 år. Da hun fik fars pengepung udleveret fra sygehuset, var der 1,25 kr. i den. Der var mange munde at mætte, så hun gik den tunge gang til socialinspektøren, som havde et øgenavn »Halte-fanden«. Hun fik lidt penge til mad, for børnene måtte ikke sulte. Til begravelsen kunne hun ikke få noget«.

Men der var også »skjulte arbejdsulykker«. En snes mand var beskæftiget med at sandblæse de mange ståldele, og allerede i 1934 døde den første af silicose. I de kommende år, frem til slutningen af 50'erne, døde sandblæserne en efter en.

Den 14. maj 1935 blev broen indviet. Mere end 70.000 mennesker overværede indvielsen, som ligeledes blev transmitteret i radioen over hele Norden og i Tyskland. Kongen holdt tale. Bagefter klippede det røde lyntog et rødt silkebånd over. Broen var indviet, og folkemasserne tog broen i besiddelse.

Hverken før eller siden har så mange gæster været i Middelfart på en gang. Broen (og lyntoget) var 30'ernes mest moderne symboler. Både under byggeriet og i de kommende år frem til krigens udbrud var Lillchæltsbroen et turistmål for titusindvis af mennesker hver sommer.

De mange brobissere og arbejdsmænd måtte bagefter finde beskæftigelse andre steder. Nogle »blev hængende« i Middelfart, da trådværket NKT hav-





Den mægtige »stålkammerat« var en gravemaskine med en grab så stor, at den kunne fylde en tipvogn med to grabfulde. Alligevel skulle der tolv mand til at passe den, rette skråninger af og køre toget. Det andet billede forestiller de strejkende arbejdsmænd fra Middelfart og Fredericia forsamlet til et møde den 5. juni 1929.

de en kolossal beskæftigelse (omkring 1.000 mand) på det tidspunkt, men langt de fleste forsvandt ud over Danmark til andre store entreprenørarbejder.

Fagbevægelsen bør udarbejde lokalt skolemateriale

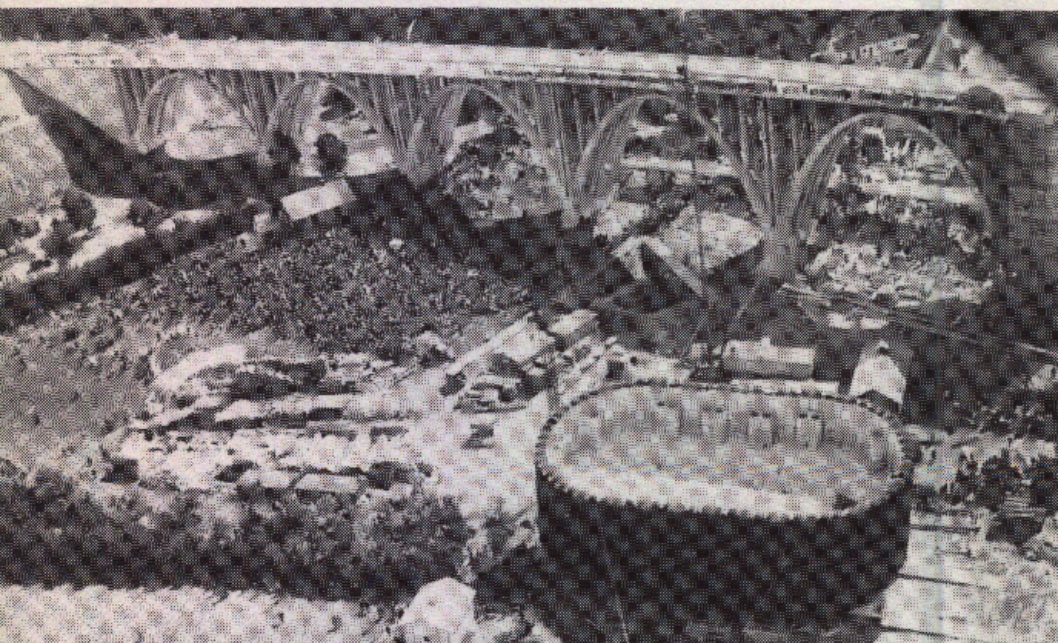
Hvis man skal formidle arbejdsmandens historie til børn (både store og små) er det godt at finde et bestemt emne, en person eller en lokalitet, som er kernen i hele formidlingen. Den gamle Lillebæltsbro er akse, som hele vores projekt drejer om. At vælge et emne, person eller lokalitet udelukker ikke, at man får »hele historien« med. Man skal selvfølgelig vælge sit emne ud fra en vurdering af de historiske perspektiver. Hvert lokalsamfund har en person, begivenhed, eller lokalitet som kan være »talerør« for arbejdsmandens historie. I vores tilfælde blev det Lillebæltsbroen. Vi skal i løbet af det næste års tid udarbejde følgende 6 elementer/materialer til formidling af, hvordan broen blev bygget, om brobissernes liv og arbejde, den betydning broen fik

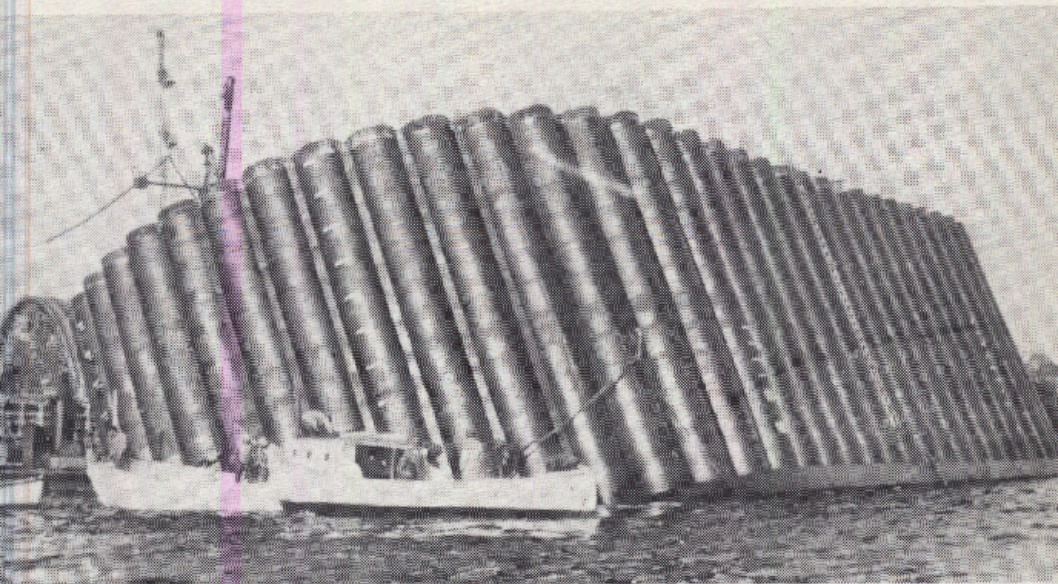
for byen, og sidst men ikke mindst, arbejdsmanden/fagbevægelsen før, nu og i fremtiden.

1. *En børnebog.* En fiktiv historie om 2 drenge venskab og oplevelser dengang broen blev bygget. Bogen skal være let læselig, med mange illustrationer og korte kapitler. Ca. 90 sider, indbundet osv. Vi forestiller os at den bliver læst af både barnet og familien, og at forældre og bedsteforældre på den måde bliver inddraget i barnets skolegang.

2. *Et materialehefte.* A4 hæfte med løsbladssystem, som kan kopieres til klassen. Med oplysninger, billeder, henvisninger, opgaver osv. Der vil til hvert kapitel i børnebogen være undervisningsmateriale og forslag til undervisningsforløb enten som enkelte timer, temadage eller featureuge.

3. *Modeller/praktiske elementer.* Klassen skal bygge en Lillebæltsbro, eller en sænkekasse i træ. De kan også bygge en skurvogn/villa i pap, efter samme system som de »prikke ud« kirker, der bliver udsendt hvert år med ugebladene. Ved at bygge den skurvogn, som en brobisse boede i med 3-5 børn, og entreprenørens pragtvilla, får børnene en fornemmelse af at der »var forskel på folk«. Man kan spørge dem: »Hvordan vil du selv arbejde og bo«, og de kan selv tegne deres eget hus og søge deres eget job. Vi forestiller os, at børnene ikke »kan komme videre« i forløbet, uden at løse praktiske problemer. Teori og praksis er så at sige to sider af samme sag.





Sænkekassen er klar til søsætning på Snoghøj, 1932. Den enorme kasse glider ud i Lillebælt på under et minut. På det andet billede ses den flyde i Lillebælt. Den bliver herefter vendt, sat på grund og der bliver støbt 35 meter ovenpå den. Så er den klar til nedboring i Lillebælt.

4. *Video/Dias/Bånd*. Vi laver en video-film med titlen: »Gunnar har bygget to broer«. Filmen er med sekvenser fra, da broen blev bygget (stumfilm fra 30'erne). Gunnar, der fortæller om sit liv som brobisse og faste billeder, der lægger op til debat/opgaveløsning i klassen. Vi vil også optage råbånd med erindringer og lignende. Det vil kunne bruges i de større klasser, hvis de fik opgaven »Lav en film om den gamle Lillebæltsbro«. Det vi optager nu, medens de levende kilder kan medvirke, kan så bruges sammen med de nutidige optagelser, eleverne tager. I en lille pjece vil vi komme med forslag til forskellige indfaldsvinkler til at se broen på.

5. »Bromuseum« ved Kongebrogården. Vi er ved at forhandle med Kulturel Forvaltning om at få oprettet et bromuseum i et forhenværende landarbejderhus, som ligger med udsigt til broerne. Kommunen har købt det og istandsat husets 2 lokaler. I det ene er der oprettet naturskole, og vi håber, at der kan blive bromuseum i det andet lokale. Det ser ud til, at der ihvertfald kan blive tale om en stationær udstilling nogle måneder om året. Det skal være et rigtigt »legemuseum« for børn i alle aldre. Man skal kunne søsætte en sænkekasse, lave »brolandkort« med trykknapper, så der lyser lamper osv. Et af byens pengeinstitutter, virksomheder og fagforeninger har givet udtryk for, at de vil støtte det, så det kan hvile i sig selv økonomisk. Prøv at tænke jer,

at børnene kan sidde ud på broen, mens de selv »oplever« *hvordan* den blev bygget, og *hvem* der byggede den.

6. *Vejledning til lærerne.* De forskellige elementer i skolematerialet kræver nogle bud på, hvordan man bruger det i undervisningen. Derfor vil vi også lave en lærervejledning, hvor vi især lægger op til at man benytter sig af fagbevægelsens gæstelærere.

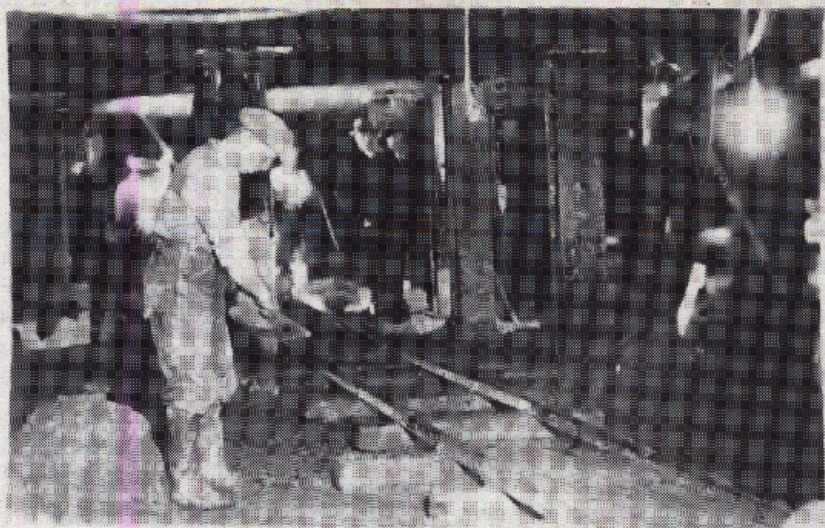
Vi vil gøre meget for at inspirere til feature uger. Vores intentioner er, at skolerne jævnligt får lyst til at koncentrere sig om *arbejdsmanden og fagbevægelsen før og nu*, og i fremtiden med Lillebæltsbroen som indfalksvinkel. Ingen elever bør gå ud af skolen her i Middelfart Kommune, uden at have kendskab til Lillebæltsbroen og arbejdsmanden.

I alt undervisnings- og skolemateriale tager vi udgangspunkt i *Arbejdsmanden*, der har virket på en *arbejdsplads*, og haft tilknytning til en *fagforening*, som havde en betydning i *lokalsamfundet*. For de store børn vil der også blive lagt vægt på faglige og politiske forhold, der havde indflydelse på de historier vi fortæller.

Lokalhistorie behøver ikke være »ufarlig« historie

Formidling af lokalhistorie behøver ikke være en ufarlig viderefortælling af isolerede begivenheder, eller sentimentale tilbageblik i ens egen lille andedam. Hvis man vil noget med sin formidling (og det vil vi), kan og bør man sætte enkeltstående lokale begivenheder ind i en helhed. Som før beskrevet tager vi godt nok udgangspunkt i individet. Når vi fortæller om Gunnars liv





Gunnar Andersen og hans kammerater på Lillebælts bund. Det seje blåler bliver skovlet op i tipvogne, hejst op og væltet ud i Lillebælts kraftige strøm, der fører det hele bort. På det andet billede ses nogle turister nede i sænkassen. Den er udgravet, og klart til at blive støbt massivt ud med beton.

som »brobisse«, er det et stykke *hverdagshistorie*. Når vi så fortæller om, at han var tillidsmand og sjakbejds for kollegaerne, og deres kamp for at få ordentlige arbejdsforhold og et rimeligt liv i byen, er det den *kollektive, klassens* historie, vi formidler. Børnene skal også have en fornemmelse af broens og arbejdets betydning for byen og for Danmark og de samfundsmæssige forhold, der havde indflydelse på hvorfor dit eller dat skete. Vi ønsker ikke at bruge vores og ungernes tid på »ren nostalgi«. Vi håber derimod at der, i arbejdet med emnet, bliver skabt en ny viden og erkendelse hos børnene og lærerne. At de bliver mere bevidste om egne rødder, får en fornemmelse for de omgivelser, de lever i, og sidst men ikke mindst at de får respekt for den indsats, arbejdsmanden og organisationen har gjort, for den by og det samfund, vi alle er en del af.

Alle formidlere, der ikke har noget på hjertet, bør holde munden lukket

Når man formidler historie (og alt muligt andet) til børn (og alle mulige an-

dre) er der nogle ting, der som minimum bør være opfyldt, udover *at man ved, hvad man taler om:*

- *at man har lyst til at fortælle historien, og har bearbejdet den viden, man har tilegnet sig om et emne. Således, at formidleren er personligt involveret/engageret, idet det er den udstråling, der skal fænge børnene.*
- *at man vil noget med formidlingen, så det ikke bare bliver en gold overlevering af historiske facts. Alle formidlere, der ikke har noget på hjertet, burde holde munden lukket. Fagbevægelsen kunne i højere grad støtte de af deres egne medlemmer, der har evnen og lysten til at formidle historien. Troen på egne kræfter bør nok være ledetråden i de ressourcer, der fra blandt andet SIDs side bliver sat af til introduktionen af Arbejdsmandens historie i folkeskolen! Man behøver ikke gå over åen efter vand. Der findes medlemmer af fagbevægelsen (unge som gamle) som med lidt støtte og uddannelse kunne blive »levende historie«.*
- *at man har solidaritet med de mennesker, man fortæller om (her arbejdsmanden) og dem man fortæller historien til (her børn i folkeskolen). En lærer sagde engang til os: »Det er første gang, Rudy (3. klasse) har siddet stille og været med i undervisningen i en hel dag«. Vi tror simpelthen, det var første gang, at Rudy i skolen hørte om noget, han følte for, og som gav*





Indvielsen 14. maj 1935. Kongen og de prominente gæster er færdig med indvielsen, nu har folkekammerne taget broen i besiddelse. Det andet billede forestiller to gamle brobyggere på broen, ved 50 års jubilæet 1985. Til venstre jord og betonarbejder Gunnar Andersen, til højre nitte-håndlanger Sofus Eliassen. Begge bidrog med erindringer til jubilæumshogen om broen i 1985.

ham status i klassen. Hans bedstefar var chauffør ved broen en periode. De fleste børn i Middelfart har et eller andet forhold til broen. Børns indfaldsvinkel til den lokale arbejderhistorie kan findes i ethvert lokalsamfund. Måske en havn, et tegnværk. Især steder hvor der var meget børnearbejde (et godt), er gode at tage som udgangspunkt.

- at man i fagbevægelsen tager det, at formidle medlemmernes historie, lige så alvorligt som sikkerheds og tillidsrepræsentanternes arbejde. At værne om arbejdsmiljøet er livsvigtigt, men det er også vigtigt at værne om medlemmernes identitet. At få højere løn er livsnødvendigt, men at højne medlemmernes selvfølelse er livsforbedrende, selvom det ikke kan måles i kroner og øre. Formidling af arbejderhistorie i folkeskolen, lægger en god grund for en senere *forståelse for og erkendelse af* begreber som solidaritet, vigtigheden af at organisere sig og sammenhold. Derfor bør fagbevægelsen satse noget mere på, at formidle den lokale arbejderhistorie, allerede i de små klasser. Det er blandt andet det, vi regner med at høste nogle erfaringer med i projektet. Vi vil gerne udveksle erfaringer med andre, der arbejder med disse ting.

