

Mine 2 sommerferier på Svendborgsundbroen 1965 og 1966.

(Skrevet i anledning af 50-årsdagen for Svendborgsundbroens indvielse den 18. november 1966)

Studerendes feriejob:
**40 arbejder på fabrik
mens tre bygger bro!**
Ni unge siger deres mening om studier og feriejob

Det er moderne for unge studerende at tage arbejde i deres ferie, og mulighederne for at tjene en skilling til de fortsatte studier er egentlig ikke så få endda. Nogle plukker jordbær, andre virker som chauffører, mange arbejder på fabrik, men her er tre unge mænd, som har fundet et job ved brobyggeriet til Svendborgsundbroen.

"Klip" fra Svendborg Avis 24. juli 1965.



Luftfoto af den færdige Svendborgsundbro 1972.

Svendborgsundbroen var tredje og dermed sidste led i projektet:

”Vej - og Broforbindelsen Fyn – Tåsinge – Siø – Langeland”.

Projektet blev påbegyndt i 1957 med ”Siø-dæmningen” og ”Siøbroen” (lavbro) mellem Siø og Tåsinge. Den blev taget i brug i oktober 1960.

”Langelandsbroen” blev påbegyndt i foråret 1960 og åbnet for trafik i november 1962.

”Svendborgsundbroen” påbegyndtes i foråret 1963 og kunne indvies den 18. november 1966.



Forsiden af brochure om vej- og broforbindelsen udgivet af ”Samvirkende Turistforeninger i Fyns Stift”, maj 1964.

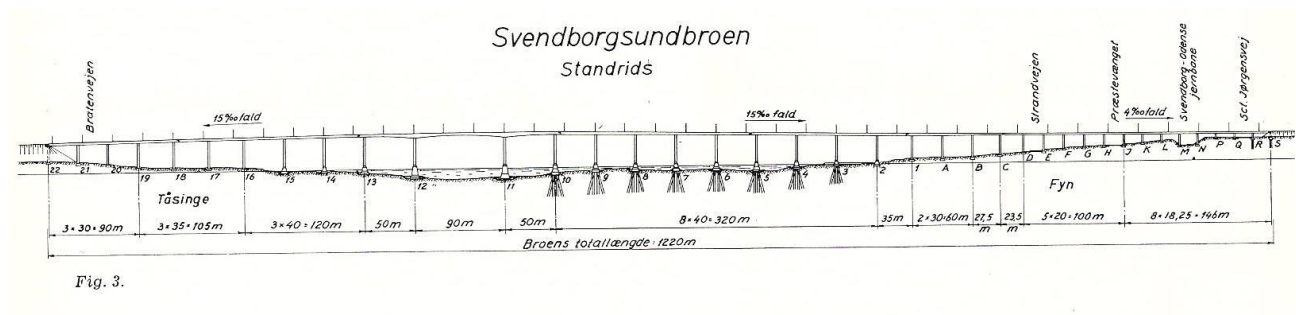


Fig. 3.

Skitse af Svendborgsundbroen. Broens samlede længde udgør ca. 1220 m. Afstanden fra kyst til kyst er ca. 600 m. Broen går på Tåsingesiden ca. 200 m ind over land og på Svendborgsiden ca. 400 m over land.



Siøbroen fra Tåsinge til Siø.



Langelandsbroen fra Siø til Langeland.

Feriejob som brobygger.

Vi var 3 lærerstuderende fra Skårup Seminarium, der ved sommerferiens start i 1965 henvendte os ved brobyggeriet og spurgte, om vi kunne få arbejde.

Formanden og flere af arbejderne kiggede mistænkeligt på os, men vi skulle lige prøves, om der "var arbejde" i os.

Vi blev sat til at grave en lang (og syntes vi) dyb rende på landsiden (Svendborg), hvor der skulle nedlægges vandrør. På området havde der tidligere stået et cementblandingsanlæg, så jorden, vi skulle grave i, var stenhård, så vi måtte bruge hakker og et luftbor.

Vi knoklede fra morgen til aften i 3-4 dage, før renden var færdig, men vi fik vist, at vi trods "bløde hænder" kunne arbejde. Vi fortsatte på byggepladsen og på broen resten af sommerferien. Arbejdet var mangeartet, men hårdt.

Da vi kom igen næste sommerferie, blev vi antaget med det samme uden yderligere spørgsmål.

Vi blev interviewet til Svendborg Avis, som bragte følgende artikel lørdag den 24. juli 1965.

Studerendes feriejob: **40 arbejder på fabrik mens tre bygger bro!** *Ni unge siger deres mening om studier og feriejob*

Leif Andersen fra Middelfart, Finn Møller Hansen fra Gelsted og Poul Hansen fra Ærø er alle lærerstuderende og bor i Skårup, medens de læser. De har alle tre-fire år tilbage at læse i før de er færdige og kan begynde som lærere. Så hvad der får dem til at arbejde i sommerferien er det vel ikke nødvendigt at forklare nærmere. — Det koster 6000 kroner årligt at være på skolebænken!

Finn Møller Hansen: — Jeg har før prøvet at være på en stor arbejdsplads. Jeg arbejdede ét år i Odense, medens jeg ventede på at få plads i seminariets præparandklasse. Lærer har jeg villet være så længe jeg husker tilbage. Men at være her på brobyggepladsen er noget ganske andet end hvad jeg ellers har prøvet. Der er et ganske andet kammeratskab her.

Poul Hansen: — Jeg tror, jeg har godt af at slæbe cement, løfte jerndragere og hvad man nu ellers bliver sat til her. Det er af betydning, tror jeg, at man, før man går i gang med at undervise børn, ved lidt om det forskelligartede liv, som børnene senere kan blive stillet overfor.

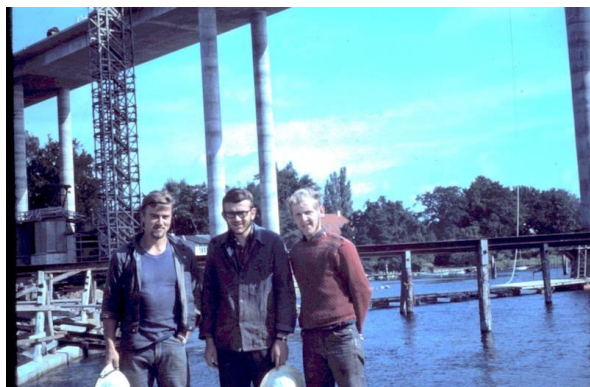
Sjovt at se broen vokse

Leif Andersen har været i USA i ét år, og har fået set sig om i verden, men har ikke noget imod at bygge bro. — Da vi er enige om ikke at komme for meget ind på den økonomiske side af sommerferiejob, siger han:

— Vi henvendte os til arbejdsanvisningen og de spurgte om vi kunne tænke os at få arbejde på brobyggepladsen. Hvorfor ikke, sagde jeg, og nu er jeg her. Vi har

været oppe på broen, under broen, ved siden af broen — og vi har set den vokse i løbet af de tre uger, vi har været her. Jeg skal være her det meste af min sommerferie, men nogle dage skal man nu have fri til at hvile ud i, før det igen er tid at begynde på skolebænken, men det er skægt at slå bro over Svendborgsund.

De tre skæggede herrer skyder glasfiberhjelmen tilbage i nakken, og lægger kræfterne i; for nu er der en kraftig ståldrager, som skal hejses op med den store kran. Det kan være hårdt at bygge bro, og det vil det sikkert også blive for de tre i deres fremtidsjob. Men nu har de ikke alene fået styrket tegnebogen; de har også fået en værdifuld erfaring om livet på en stor arbejdsplads. Noget der må være til gavn for dem selv, deres elever, og verden, når de om nogle år skal til at bygge broer af boglig kundskab for hundrede af børn.



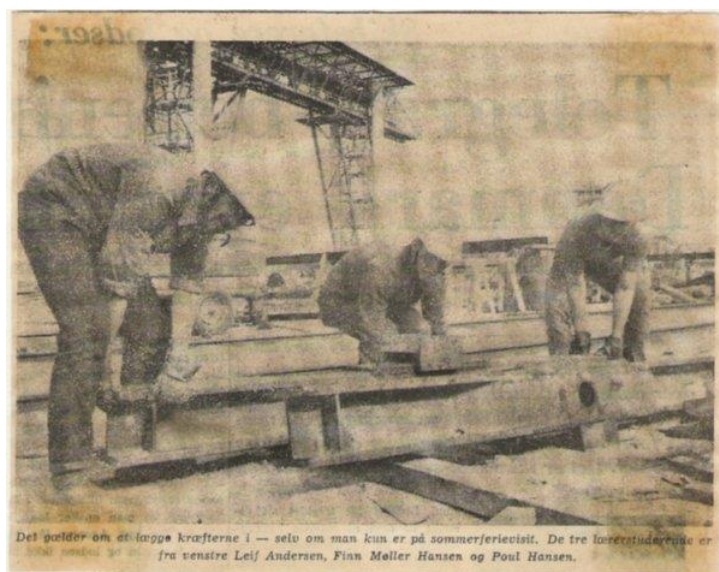
Tre lærerstuderende på broarbejde. Fra venstre Poul Hansen, Leif Andersen og Finn Møller Hansen.



Leif Andersen og Poul Hansen.



Poul Hansen og Finn Møller Hansen.



Det gælder om at lægge kræfterne i — selv om man kun er på sommerferievisit. De tre lærerstuderende er fra venstre Leif Andersen, Finn Møller Hansen og Poul Hansen.

Klip fra Svendborg Avis 24. juli 1965.

Der var tre "arbejdssjak" ved Svendborgsundbroen – et på Svendborg-siden, et på Tåsinge-siden og et ved midterfagene.

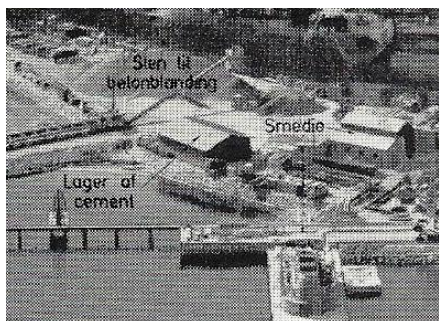
På landsiderne fandtes hvert sted et betonblande anlæg, hvortil cementen ankom i "tankvogn". Den blandede beton blev pr. elevator hejst op på broen og i motoriserede "trillebøre" kørt ud til positionen, hvor der skulle støbes.

Cementen, der skulle bruges i blande anlægget ved midterfagene ankom i sække direkte fra Ålborg Portland. 50 kg sække med "Rapid cement" blev læsset på en lastbil med anhænger om aftenen i Ålborg og kørt til Svendborg, hvor den ankom tidligt om morgenen. Herefter blev sækkene, der endnu var varme, pr. håndkraft læsset af lastbil til en mindre vogn, kørt i cementdepotet og atter stablet. Hvor mange sække, der var i alt på lastbilens lad og anhænger, kan jeg desværre ikke huske noget om, men der var mange.

Når cementsækkede skulle transporteres til midterfaget, blev de igen læsset på en vogn og kørt ned til arbejdsstedets anlægsbro, hvor de atter pr. håndkraft blev læsset i lasten på et mindre fragtskib og sejlet til brugsstedet midt på Svendborgsund.

I mine 2 sommerferier som arbejdsmand ved brobygningen, var denne opgave tildelt de 3 lærerstuderende. "God styrketræning", men næppe i dag en godkendt arbejdsprocedure.

Den første gang vi læssede cementsække af, arbejdede vi hårdt for at blive færdige. Dette forårsagede en påtale fra tillidsmanden. Der var indgået en bestemt akkord for denne arbejdsopgave med et mindre løntillæg. Vi havde arbejdet alt for hurtigt, hvorfor vi næste gang skulle nedsætte arbejdstempoet, så der ikke ville være mulighed for "at stramme" akkorden.



Skitse af arbejds-øen ved broen med cementlageret i midten.



"Gensyn" med cementsække.



Del af gennemsejlingsfag under opførelse.

Svendborgsundbroens gennemsejlingsfag (over sejlrenden) samt nabofagene på hver side blev bygget (støbt) uden brug af understøttende stilladser. Overbygningen blev støbt i mindre sektioner ud fra søjlernes top. Ved at "spænde sig fast" i det allerede støbte kunne man bygge videre ud i luften til begge sider, indtil brodelene mødtes.



Brobanen over gennemsejlingsfaget "lukket sammen".



Sammenbygningen af broens 3 byggeafsnit nærmer sig. Sandsynligvis foråret 1966.

Brofagene fra både Svendborg- og Tåsingesiden blev støbt ovenpå en stål-gitterdrager, der hvilede på 2 tårne placeret mellem de 2 runde betonsøjler på en bropille.

Når et brofag var færdigstøbt, skulle gitterdrageren flyttes fremad, hvorfor et 3. tårn var placeret mellem næste bropilles 2 søjler. To svære stålskinne, som gitterdrageren skulle glide på, blev monteret mellem de 2 tårne. Overfladen af skinnerne skulle smøres med "flydende grafit" for at mindske gnidningsmodstanden. Ved en enkelt lejlighed blev det mit job – siddende "overskrævs" på en skinne – at bevæge mig fremad, mens jeg foran mig skubbede en spand med "grafitten" og en pensel. Da jeg havde nået enden af skinnen, kunne jeg nu begynde at bevæge mig bagud, mens jeg smurte den flydende væske på skinnens overflade. Det var en særdeles speciel oplevelse at sidde med et ben på hver side af en metalskinne mellem 25 og 30 meter over Svendborgsund, - men jeg slap da fra det med livet i behold.

Gitterdrageren, som var angivet til at have en vægt på 125 tons, blev flyttet med håndkraft. På dagen mødte "sjakket" kl. 6 om morgenen og ved hjælp af "nøkketaljer", som hver blev betjent af 2 mand, der trak taljens skaft frem og tilbage, bevægede gitterdrageren sig i sneglefart fremad til sin næste position. Arbejdet ved taljerne gik på skift mellem forskellige 2-mands teams, der "trak" så længe, de kunne, hvorefter der var hvilepause indtil næste afløsning. Flytningen af gitterdrageren varede en hel arbejdsdag.



Gitterdrageren hvilende på 2 tårne mellem brosøjlerne. Ovenpå drageren opbyggedes forskalling til støbning af næste brofag, hvorefter drageren kunne flyttes fremad og næste sektion forberedes.

Svendborgsundbroens "slanke linjer" skyldes konstruktionen "forspændt beton".

D. v. s., at stålstænger indlagt i rør er indstøbt i betonen.

Efter en periode, hvor betonen var hærdet, blev stålrørene "opspændt" (forstrukket i længderetningen) ved hjælp af donkrafte og derefter fastlåst. Dette efterlod et mindre hulrum mellem stålstængerne og rørene, de var indlagt i. Disse hulrum skulle derefter udfyldes med flydende beton, der blev sprøjtet ind i rørenes ene ende. Når et rør var fyldt, d. v. s., når betonen sprøjtede ud af den åbne ende, skulle åbningen lukkes og forsegles.

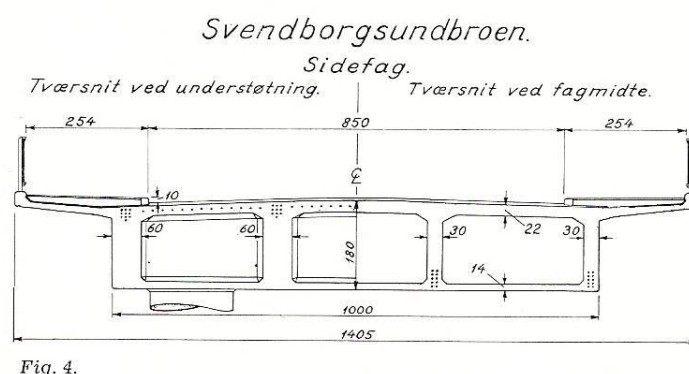
Det var en opgave, jeg deltog i på et tidspunkt. Vi kravlede fra brobanen ned gennem et dækselhul til et af hulrummene under kørebanen (se tegning) iført gult regntøj. Vi blev placeret ved rørenes udmunding, og når den flydende beton begyndte at sprøjte ud, skulle vi lukke og forsegle hullet – jeg husker desværre ikke, hvordan vi gjorde det. I løbet af opholdet i hulrummet blev vi godt oversprøjtet med flydende beton – derfor det iførte regntøj.

I hulrummet, hvor vi arbejdede, var der installeret lys, der dog ind imellem svigtede, så vi befandt os i totalt mørke i broens indre, indtil lyset kom igen.

Hvad kunne man som "bro-bisse" så tjene i 1965-66?

Ifølge egen erindring var timelønnen ca. 8 kr. Jeg har "googlet" mig frem til en lønstatistik, der angav, at en gennemsnitlig timeløn for en arbejdsmand i Danmark i 1965 var 8,85 kr. og i 1966 9,94 kr.

8,85 kr. i 1965 svarer i omregning til 2016-tal til ca. 92,00 kr.



Tværsnit af Svendborgsundbroen med de 3 adskilte kamre i broens længderetning.



Billede – fotograferet fra gitterdrageren – af broens underside mod Svendborg. I baggrunden ses stuehuset til den gamle Sct. Jørgens Præstegård. Nederst til venstre ”den anlagte arbejdsø” med anløbsbro.

En stor del af arbejdsstyrken ved Svendborgsundbroen var langelændere. De blev ansat ved påbegyndelsen af Siødamningen i 1957. De fortsatte ved bygningen af Langelandsbroen og flyttede endelig med til Svendborgsundbroen. Det var således garvede ”brobisser”, man som ung lærerstuderende skulle arbejde sammen med. Det var ikke altid lige nemt, men henad vejen blev man da accepteret af de fleste. Langelændernes sprog var ikke altid let at forstå. Det varede f. eks. nogen tid, før vi kunne tyde en ældre langelænders kommentar til alt, hvad der ikke lige i første omgang fungerede, som det skulle:

”De æ no’ e hu’epes” - (“Det er noget hundepis”).

Som tidligere nævnt var vi tre lærerstuderende fra Skårup Seminarium, der startede på broen i sommeren 1965.

Da vi kom igen i 1966 havde vi yderligere en klassekammerat med. Søren Bruun fik hermed debut som broarbejder. Til gengæld stoppede Poul Hansen denne sommer nogle uger før vi andre.



Arbejdsstyrken sommeren 1966 på "Svendborgsiden". Som det fremgår af billedet mangler der nu kun 2 brofag (et på hver side af midterfagene) før broen "hænger sammen".

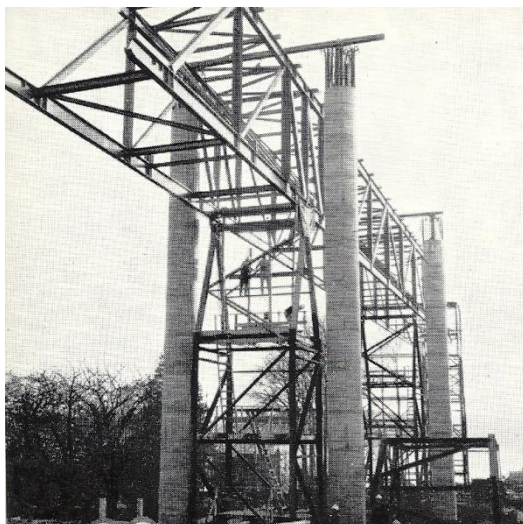
I bageste række fra venstre, nr. 2 og 3, Finn Møller Hansen og Poul Hansen (med hjelm). Nr. 6, Leif Andersen. Række 3, nr., 2 fra venstre, Søren Bruun (med hjelm).

I sommeren 1965 havde man konstateret, at en bærende stålskinne i gitterdrageren havde fået en revne. Dette forårsagede en større undersøgelse af de vigtigste stålelementer i drageren for at fastslå, om den stadig var sikkerhedsmæssig i orden til at modstå det store tryk, der lå på den.

Der blev sendt bud efter en ekspert fra "Teknologisk Institut" (tror jeg det var). Vi var et par stykker, der fik til opgave "at gå ham til hånd" de 2-3 dage, hans besøg varede.

På relevante stålelementer sleb han stålet rent for maling, hvorefter han skabte et magnetfelt mellem 2 renslebne punkter. Derefter blev der sprøjtet grafit på området mellem de 2 magnetpoler, og ud fra det dannede mønster, kunne han konstatere, om stålet var OK og ikke led af nogen form for "træthedsbrud".

Efter flere dages arbejde – uden fund af problemfelter – kunne den normale arbejdsgang i og på gitterdrageren fortsætte.



Den første gitterdrager på plads, hvilende på to tårne mellem brosjøjerne og før påbegyndelse af forskallingsarbejde og støbning.

En dag skulle vi bringe "en metalgenstand", der skulle bruges som aksel i et hængselsled, ud til et af tårnene mellem 2 brosjøjer. Da den skulle afleveres på bropillen skete, hvad der ikke måtte ske. Vi tabte den i vandet. Formanden så bestemt ikke glad ud, da han fik beskeden og spurgte, om der ikke var en af os, der kunne smide noget af tøjet og dykke ned på bunden (det var på et af de mindre dybe steder) og lede efter det tabte. Det havde vi nu ikke den store lyst til, men Søren Bruun ville godt forsøge sig. Han dykkede nogle gange, men desværre uden at kunne lokalisere det tabte. Det betød, at der i stedet for den mistede metalgenstand skulle fremstilles en ny næste dag på smedeværkstedet, hvilket ville udsætte den planlagte arbejdsopgave et døgn.

På den etablerede "arbejdsø" foran Sct. Jørgens Kirkegård – længst mod vest – fandtes "en oplagsplads" for benyttet tømmer m. v.

Når der ikke var andre vigtige arbejdsopgaver at udføre, blev "overflødig" mandskab sendt derud for at sortere og rense tømmer og andet træværk for søm, skruer, beslag og størknet beton, så det kunne genbruges.

Her lærte man hurtigt at kende de forskellige "tomme-mål" på tømmeret, hvilket også var nødvendigt, når man i forskellige arbejdssituationer blev bedt om at hente så og så mange stykker tømmer af forskellige dimensioner.

Under arbejdet på broen i juli 1966 opstod en farlig situation, der kunne have været årsag til en forsinkelse af broindvielsen.

Yderst på brodelen fra Svendborg-siden skulle der udføres noget svejsearbejde. Til brug for dette var "en sækkevogn" med 2 store beholdere (sandsynligvis ilt og acetylen) – omviklet med mange meter slanger – bragt op på broen. Personen, der antændte "svejsedyssen", kom til at rette flammen mod de omviklede slanger, der med det samme brød i brand og udviklede sig til et større bål. Brandvæsenet blev hurtigt alarmeret og alle, der var beskæftiget på broen, blev beordret til at søge mod landsiden.

Kunne beholderne mon eksplodere, når de blev opvarmet af flammerne??

Ville brodækket tage skade ved en eventuel eksplosion??

Kunne brandvæsenet nå frem i tide??

Formanden reagerede dog hurtigt på den opståede situation. Han nærmede sig "bålet", kiggede ud over brokanten – der var ingen skibe at se på vandet under broen – og resolut fik han på en eller anden måde skubbet det brændende svejseanlæg ud over kanten, hvor det forsvandt "i bølgen blå" - den faretruende situation var overstået.



Det var et svejseanlæg i stil med dette (men med mange flere meter slange viklet omkring), der måtte "lade livet" i Svendborgsund.

Et par små-anekdoter fra Svendborgsundbroen.

På arbejdspladsen cirkulerede forskellige historier om hændelse af ikke ønskværdig art. Ved flere lejligheder blev vi præsenteret for følgende beretninger:

Efter en støbning på midterfaget var der blevet et læs beton for meget. Den nemmeste måde at komme af med det på var naturligvis at tippe det ud over brokanten. Nedenunder befandt Ærøfærgen sig imidlertid, og læsset havnede på færgens dæk. Det skete heldigvis på en årstid, hvor ingen passagerer opholdt sig udenfor. Ærøfærgens kaptajn alarmerede straks politiet, og før færgen nåede færgelejet, ankom politiet til broen og udbad sig en redegørelse. På arbejdspladsen måtte man undskylde og love, at episoden aldrig ville gentage sig.



Ærøfærgen på vej under broen mod Svendborg (billede: Vejdirektoratet).

I forbindelse med opbygning af forskallingen på broen før støbning anvendtes nogle store plader af vandfast krydsfiner. Selv i sommerperioden, når det blæste lidt, var det vanskeligt at styre pladerne, når vinden tog fat i dem.

Når snakken gik om dette, fik man blot at vide, at om vinteren, når det virkelig blæste, måtte man sommetider give slip på en plade, for ikke selv at blive blæst med ud over brokanten (i hele byggeperioden fandtes intet rækværk på broen).

Når vinden således "havde taget magten" over en plade, "sejlede" den gennem luften – ud over sundet – og flere af dem endte i haverne langs kystlinjen.

Arbejds- og sikkerhedsforholdene på en arbejdsplads som "Svendborgsundbroen" var meget anderledes i 1960'erne, end de er i dag. Der eksisterede dengang tilsyneladende ingen konkrete sikkerhedsregler for arbejde i højderne – det var op til hver enkelt at passe på sig selv. Der fandtes i byggeperioden intet rækværk eller andre sikkerhedsforanstaltninger, der kunne hindre fald fra broen. Byggeriet slap heldigvis for større uheld – vel nok på grund af arbejdernes store rutine.

Den nye "Svendborgsundbro" blev indviet fredag den 18. november 1966. Det skete på en særdeles kold og blæsende dag ved at tronfølgeren, Prinsesse Margrethe, "klippede snoren over".

Jeg har fra Facebook "lånt" en række billeder fra dagen.



Billeder fra indvielsesdagen den 18. november 1966.

Svendborgsundbroens 50-års fødselsdag var genstand for en del medieomtale, bl. a. i "Ugeavisen Svendborg".

Hermed lidt udklip/sammenklip fra avisen tirsdag den 15. november 2016.

Bløde hænder, royale smil og en svinestald

50 år med broen: Tre erindringer om Svendborgsundbroen

Af Maja Rosendal Avnbøg

På Svendborg Kommunes Facebookside blev alle læsere opfordret til at dele deres historier om Svendborgsundbroens tilblivelse. Mange sjove, skæve og søde historier samt fotos blev delt.

Leif Andersen har delt mange fortællinger fra brobyggeriet. Her er et udpluk:

- Vi var tre lærerstuderende fra Skårup Seminarium, der ved sommerferiens start i 1965 henvendte os ved brobyggeriet og spurgte, om vi kunne få arbejde. Formanden og de andre arbejdere kiggede mistænkeligt på os, men vi skulle lige "prøves", om der "var arbejde" i os. Vi blev sat til at grave en lang (og syntes vi) dyb rende på landsiden (Svendborg), hvor der skulle nedlægges vandværk. Jorden, vi gravede i, var stenhård, så vi måtte bruge hakker og et luftbor. Vi knoklede fra morgen til aften i 3-4 dage, før renden var færdig, men vi fik vist, at vi trods "bløde hænder" kunne arbejde. Vi fortsatte på byggepladsen og broen resten af sommerferien. Arbejdet var mangeartet, men hårdt. Da vi kom igen næste sommerferie, blev vi antaget med det samme uden yderligere spørgsmål. På arbejdspladsen gik forskellige historier om hændelser af ikke ønskværdig art. Ved flere lejligheder blev vi præsenteret for følgende episoder: Efter en støbning på midterfaget var der blevet et



Jørgen Torben Fredeløkke kom før tronfølgeren i en gammel kranvogn.

læs beton for meget. Den nemmeste måde at komme af med det på var naturligvis at tippe det ud over brokanten. Nedenunder befandt Ærøfærgen sig imidlertid, og læsset havnede på færgens dæk. Dets skete heldigvis på en årstid, hvor ingen passagerer opholdt sig udenfor. Ærøfærgens kaptajn alarmerede straks politiet, og før færgen nåede færgelejet, ankom politiet til færgelejet og udbad sig en redegørelse. På arbejdspladsen måtte man undskylde og love, at episoden aldrig ville gentage sig.

"Royale smil" og "en svinestald" hentyder til andre dele af en samlet artikel, men "bløde hænder" handler om 3 lærerstuderendes job (fortalt af undertegnede).

Gamle annoncer fra broindvielsen blev genoptrykt i de lokale medier. Her ses et par stykker:



Også lokale kunstnere skildrede den nye bro:



Samlet og redigeret af Leif Andersen, november 2016.