

Broen over Lillebælt 1920 - 1935

Af Christoffer Emil Bruun

Fortid og Nutid, september 2004, s. 3-18

Broer har sat et umiskendeligt præg på Danmark de sidste 100 år, og det har ofte været en folkefest, når en ny bro blev indviet. Broerne har knyttet Danmark sammen rent trafikalt. I denne artikel fokuseres der imidlertid på broen som kulturelt fænomen. Ved at se på, hvilke sociale, psykologiske og mytologiske betydninger man tillagde den første lillebæltsbro, er det muligt at undersøge på hvilken måde broen som monument rækker ud over sin åbenlyse tekniske betydning.

Christoffer Emil Bruun, f. 1972, er journalist og ansat ved DR, hvor han laver programmer til DR2 og P1. Sideløbende studerer han historie ved Københavns Universitet.

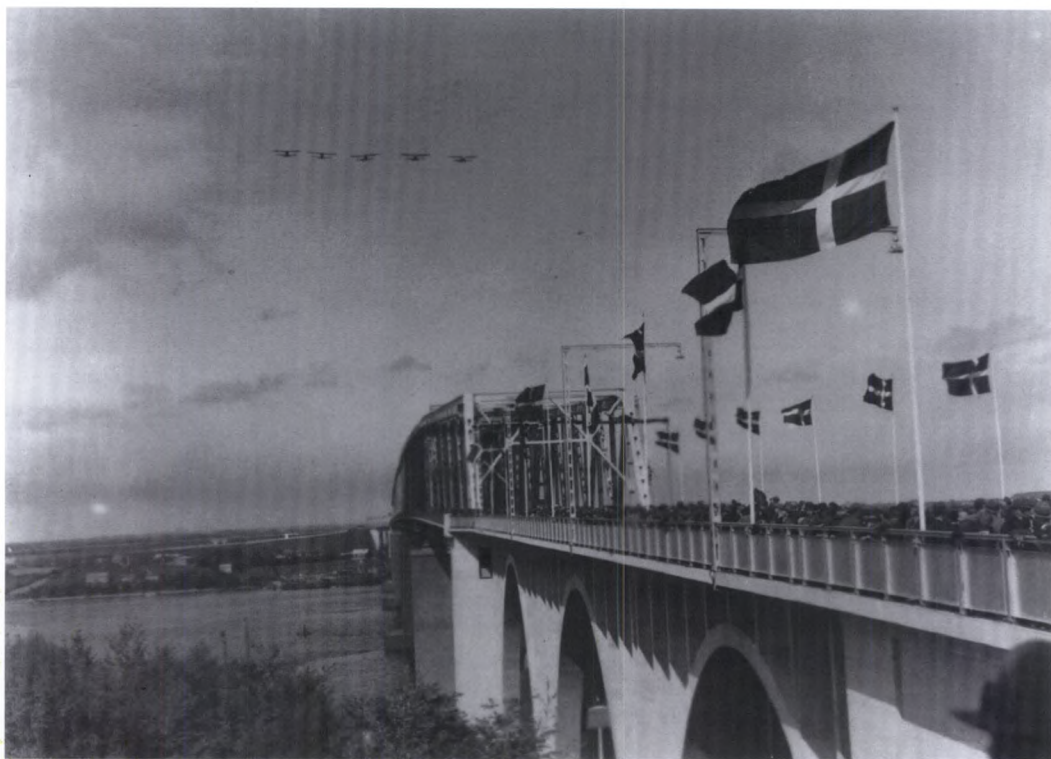
Da Rigsdagen d. 29 marts 1924 besluttede, at der skulle bygges en bro over Lillebælt, var det langt fra nogen ny idé, som den tog stilling til. Allerede i 1855 blev der foreslået en bro af daværende krigsminister A.F. Tscherning. Og siden, i 1884 – 86, i 1899 og i 1905 var der nye forslag til en fast forbindelse over bæltet. Disse forslag blev alle forkastet politisk med en række økonomiske og praktiske begrundelser. Prisen, angsten for tabt arbejde i lokalområderne, omkostninger til forsvar af broen i tilfælde af krig og endelig en grundlæggende tvivl om, hvorvidt det var muligt at konstruere en sådan bro, var nogle af de argumenter, som vejede stærkere end viljen til at opføre broen.¹

Men i 1924 fandtes de rigtige komponenter til en politisk vedtagelse af lovforslaget. "Lov om tilvejebringelse af en dobbeltsporet jernbanebro over Lillebælt" blev forelagt rigsdagen d. 21. november 1923, og så godt som alle partier var enige om, at en bro var en god idé. Når der alligevel var modstand mod projektets gennemførelse var det fordi, man fra den ene side mente at

tidspunktet ikke var inde endnu, og fra den anden side ville betinge sig at broen ikke kun blev en jernbanebro, men også kunne bruges af biler. Vedtagelsen indebar derfor betingelser for, at konstruktionen skulle kunne udbygges til også at rumme en vejbro, hvis det senere blev nødvendigt, og at arbejdet af økonomiske hensyn ikke måtte tage mindre end 10 år.²

Arbejdet med forbindelsen over Lillebælt var imidlertid allerede indledt nogle år forinden. Genforeningen i 1920 havde givet DSB håb om, at det politiske klima nu havde ændret sig til fordel for en bro over Lillebælt, og banernes ingeniører gik derfor i 1921 i gang med udarbejdelsen af det forslag, som senere blev vedtaget. Forberedelsen og den senere vedtagelse af broen er altså direkte forbundet med genforeningen i 1920, hvilket vil blive uddybet senere.

Det var en række forskellige forhold der gjorde at broen blev vedtaget i marts 1924. Broen havde været fast krav på Socialdemokratiets partiprogram siden 1913 og her var et af argumenterne, at "*anlægget vil give arbejde til mange le-*



"Den gamle Lillebæltsbro" hedder den i nutidens folkemunde. Men i 1935 var det både en ny bro og et nyt kapitel i historien om danskernes forhold til tid og rum. Foto: Middelfart Museum.

dige hænder".³ Men også erhvervslivet pressede på og allerede i 1919 havde trafikministeren fået overrakt resultatet af en underskriftsindsamling, som var blevet til på initiativ af Middelfart Handelsforening. Der var 451 underskrifter fra forskellige foreninger og institutioner landet over med tilknytning til erhvervslivet.⁴ Både DSB og motororganisationerne øvede lobbyvirksomhed for at få broen besluttet politisk. De eneste der ikke ville nyde godt af broen var tilsyneladende de 10 – 12 mand, der arbejdede på færgen Strib, som sejlede over Lillebælt før broen åbnede. Det er dog den generelle indstilling, at *"Nyansættelser i alt væsentligt vil opveje Afgangen af Tjenestemænd"*.⁵ Arbejderne på den skibsfart der måtte lukke på grund af den nye bro

var en så lille gruppe med så ubetydelig magt, at deres eventuelle modstand mod broen har været til at overse. Men som repræsentant for den arbejdsløshed, der skyldtes mekaniseringen af samfundet har den muligvis fundet en hvis genklang hos dele af befolkningen. Eksempelvis hedder det i Torvald Strøms bog *Teknikkens sejr og arbejdsløshedsproblemet* fra 1927, *"at de arbejdsbesparende Maskiner mere og mere vil vinde Indpas i saavel Landbrug som Industri og til sidst gøre den menneskelige Arbejdskraft endnu mere overflødig"*.⁶ Denne pointe er ikke mindst central, fordi arbejdsløsheden var høj i perioden som følge af en større global økonomisk afmatning. Det synes, at den modstand, der måtte have været mod broen, er funderet i en mere

generel ængstelse for en udvikling af samfundet, hvis skrækszenario er maskinernes totale overtagelse af det menneskelige arbejde. Det er således karakteristisk, at Torvald Strøms kristent funderede debatbog netop relaterer det teknologiske fremskridt til arbejdsløsheden, selvom hans egentlige ærinde er en angst for afmatning af det han kalder selvopholdelsesdriften: *"Faren bestaar i, at Selvopholdelsesdriften, der lige fra Verdens Skabelse har holdt hele Menneskeslægten oppe, ikke alene bliver kvalt hos de Mennesker, der bliver de uheldige og ret ofte kommer i de lediges Rækker, men tillige hos de Børn, der opvokser under disse triste Forhold"*.⁷

Man må imidlertid konstatere, at fremtidsangst og udviklingskræk ikke stod i vejen for opførelsen af broen. Tværtimod fylder kritik og modstand af broen påfaldende lidt i materialet omkring broen, og de ovenfor nævnte begrundelser for ikke at bygge broen er ændrede: Angsten for tabt arbejde i lokalområdet var som beskrevet lille, og for det store arbejderparti Socialdemokratiet var beskæftigelsen nu et argument for at bygge broen og ikke imod. Prisen for byggeriet var anslået til 20,75 millioner kroner, og det var den største enkeltentreprise udført i Danmark. Man var blevet enige om at lade arbejdet udføre over så langt et tidsrum, at det ikke ville blive nødvendigt at optage lån i udlandet for at finansiere projektet.⁸ Krig var der ingen der kunne forestille sig her mindre end ti år efter første verdenskrig,⁹ og tilliden til, at projektet kunne gennemføres var fuldkommen. Efter slutningen af 1. verdenskrig var der nemlig skudt en række ingeniørfirmaer op, hvis speciale var bærende konstruktioner og som havde forestået forskellige broopgaver i udlandet. Det var firmaer, som Kampsax, Højgaard og Schultz og Mon-

berg og Thorsen. Derudover rådede Polyteknisk Læreanstalt over to højt respekterede professorer, der havde gjort brokonstruktion til deres speciale. Professor A.S. Ostenfeld havde skaffet emnet indpas i undervisningen, siden han fik bevilget et docentur i vejbygning i 1890'erne, og i begyndelsen af 1900-tallet udgav han en række af sine forelæsningsnotiser om brokonstruktion. Ostenfeld var selv en aktiv brokonstruktør med halvdagsjob hos Københavns havnevesen, samtidig med at han underviste. Han var hovedkraft bag opførelsen af et laboratorium til konstruktionsforsøg og foretog rejser for at bese broer i udlandet. A.S. Ostenfeld var som ældre professor med til at vurdere projektforslagene for Lillebæltsbroen, men den egentlige motor bag ingeniørarbejdet blev Ostenfelds elev Anker Engelund, der ledede projekteringen og udførelsen af det store byggeprogram. Engelund havde allerede stået for arbejdet med den mindre Guldborgsundbro og kom til at stå for både Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, der begge blev bygget i 1930'erne. Ligesom Ostenfeld var Engelund samtidig med broarbejdet lærer på Polyteknisk Læreanstalt, hvis rektor han blev i 1941.

Teknik og natur

Det meste materiale, der er overleveret om Lillebæltsbroen, er på en eller anden måde materiale, der hylder idéen om en bro. Det næsten absolutte fravær af kritik og indsigelser er et interessant fingerpeg om, hvordan broen ses næsten som en naturlig del af udviklingen. For at uddybe dette synspunkt, vil jeg se nærmere på forholdet mellem teknik og natur, dels i fremstillingerne om opførelsen af Lillebæltsbroen, dels i nogle af de mange populærvidenskabelige udgivel-

ser fra perioden, der handler om teknik-
kens landvindinger.

*"Intet Steds finder man vel et smuk-
kere og mere udpræget dansk Landskab
end ved de skovklædte Bredder af det
stærkt bugtede, smalle Lillebælt"*.¹⁰ Så-
dan indleder DSB's banechef Holger
Flensborg, som er en markant person
i brobygningsprojektet, sin bog *Lille-
bæltbroen*. Afsnittet handler om bro-
stedets historie, hvor der *"Fra ældgam-
mel Tid har... fundet Færgefart Sted"*.¹¹
Flensborg nævner danmarkshistoriske
episoder, først fra Valdemarenes tid og
siden fra 1523, hvor Christian den 2.
skal have krydset bæltet frem og tilba-
ge i en tilstand af rådvildhed, for så at
fortælle om den nyere, mere regulære
færgefart over bæltet. Endelig slutter
den historiske del af beretningen med
at danske baneingeniører fandt ud af, at
her *"burde og skulde der bygges en Jern-
banebro"*.¹²

Denne fremstilling af brostedets hi-
storie arbejder med 3 hovedaktører: na-
turen, historien og teknologien. De hi-
storske episoder er så at sige formidler
mellem de skovklædte bredder og jern-
banebroen. Det er hos Flensborg histo-
rien, der binder de to ting sammen. Når
broen er noget der *"burde og skulde"* byg-
ges, antyder det en vis nødvendighed el-
ler en naturlig konsekvens af historiens
gang. Det er ikke blot fordi, det er muligt
at bygge broen, eller fordi det vil komme
mennesker til gavn. Set i et historisk
perspektiv er det slet og ret en nødven-
dighed at bygge broen, at kultivere land-
skabet. Og det er vel at mærke det smuk-
keste sted i landet, som gøres fortjent til
at få denne teknologiske hædersmedalje
hængt om halsen. Den smukkeste na-
tur, der må besvares af den ypperligste
teknik. De to ting er ikke modsætninger,
men derimod sider af samme sag. Det er
på den måde, det skal forstås at broen er
en naturlig forlængelse af udviklingen:

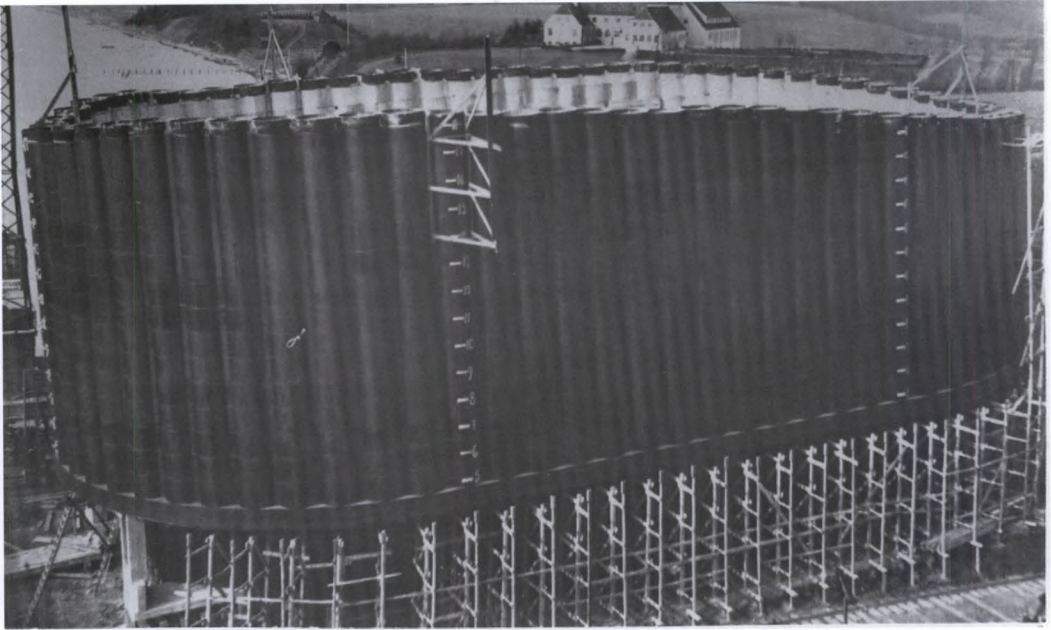
At teknik og natur er fast forbundet, og
at man opfører en fast forbindelse, en
bro i samspil med denne idé. Men når
man sætter natur og teknik ved siden af
hinanden, ophøjer man også teknikken
og den menneskelige skaberkraft. Godt
nok kan mennesket ikke sætte et blad
på en nælde, men til gengæld kan det
lave en bro og på den måde forene to el-
lers uforenelige størrelser.

Også i en af anden udgivelse, *Brand-
moses Kvartalsmagasin nummer 2* om
Lillebæltbroen, er naturen præsenteret
som en slags akkompagnement til opfø-
relsen af broen. Bladets sidste side er to
digte af Brandmose selv, der, udover at
være en hyldest til Brandmoses hjem-
stavn og fædreland, er en hyldest dels
til naturen og dels til broen, der næsten
fremstilles som en forarbejdning af na-
turen. Det hedder således at:

*"hvor Strømmen skiller, jeg støber, smeder
af Sten og Staalværk en Kæmpebro"*.¹³

Hvor naturen bremser den menne-
skelige udfoldelsesevne, begynder men-
nesket med at kultivere, altså at støbe
og smede. I beskrivelsen af materialer er
det ikke beton, der nævnes, selvom det
ellers var kendt, at hovedmaterialerne
til broen var beton fra Aalborg Portland
udover stål fra B&W. Det er i digtet det
rene naturmateriale sten, der, på linie
med det forarbejdede materiale stål, om-
dannes til bro. Den tekniske opførelse
præsenteres så at sige som en omforde-
ling af naturens ressourcer.

Ligesom Flensborgs indledning er
Brandmoses poetiske afrunding af sin
udgivelse om Lillebæltbroen udtryk for
et syn på forholdet mellem den menne-
skeskabte bro og dens naturlige omgi-
velser som kompatibelt forstået på den
måde, at de to ting er sammenlignelige.
De to størrelser natur og teknologi er
ikke modstillet, men sidestillet, og tek-



Sænkekasserne, som er broens fundament, blev bygget på land. Fordi man placerede broen over Lillebælts smalleste sted, var bæltet tilsvarende dybt netop her. Det gjorde funderingen til en ingeniørmæssig præstation, der samlede hele folket. Foto: Middelfart Museum.

nologien ses som en forlængelse af naturen. Et sådan forhold mellem de to er imidlertid kun mulig fordi naturen netop opfattes som en ressource. Teknologiens muligheder ændrer således ikke kun menneskets muligheder, men også dets syn på naturen. Naturen er ikke bare natur, men materiale.

Næst efter selve åbningen af Lillebæltsbroen, var det som skabte den største folkelige begejstring, funderingen af strømpillerne. Den sidste af de fire stabelafløbninger af sænkekasser til strømpillerne blev således overværet af omkring 15.000 mennesker, deriblandt kongen og transmitteret direkte i radioen.¹⁴ Interessen skyldtes, at funderingen var uhyre kompliceret: *"I teknisk Henseende maa det siges at være Funderingen af Strømpillerne, som er den vanskeligste og mest interessante Del af hele Brobygningsarbejdet"*.¹⁵ Men måske især, at det

var lykkedes ingeniøren Axel Monberg, at bruge en ny og smart teknik til dette arbejde. Gevinsten ved denne teknik var, at der kunne arbejdes inde i strømpillerne i atmosfærens lufttryk, i modsætning til før, hvor man måtte bruge trykløftskammer, der var forbundet med stor risiko. Teknikken går i korte træk ud på at bygge pillerne på land, sejle dem ud til det sted, hvor de skal sænkes og så vende dem ved hjælp af vandballast. Så sker der det, at *"Det Vand, der har været i Pillen, hvis underste Del ogsaa er udformet som et Arbejds-kammer, pumpes ud, og Havbunden tørlægges. Det vil være muligt at opnaa fuldstændig Tæthed, saaledes at man kan arbejde i Atmosfærens Luft"*.¹⁶

Også på det rent konstruktionsmæssige plan ændres forholdet mellem teknik og natur altså. At flytte det atmosfæriske lufttryk ned på bunden af havet og

på den måde bruge naturen som ressource og som del af teknikken, er et helt konkret udtryk for dette. De tekniske detaljer i denne operation er for komplicerede at forstå for andre end fagfolk. Når den folkelige begejstring alligevel var så massiv, må det være udtryk for at selve idéen om at overvinde de naturlige hindringer appellerede bredt. Både på et specialiseret, ingeniørmæssigt plan og i folkeligt regi var funderingen af strømpillerne således et eksempel på, at det kompatible forhold mellem natur og teknik var en sensation, og noget man fejrede som en sejr.

Tid og rum

I *Socialdemokratens* særnummer om Lillebæltsbroen fra åbningsdagen d. 15. maj 1935 hedder det i et interview med Generaldirektøren for DSB P. Knutzen om de nye, hurtige togforbindelser, der skyldtes dels broen, dels de nye lyntog:

”- *Rykker Lyntogene Provinsen til København eller København til Provinsen? Er dette ikke det store Spørgsmål? - Både for Provinsen og for Hovedstaden vil Lyntogene betyde et mægtigt fremskridt. Ikke mindst paa Samarbejdets Omraade. Lad os f. Eks. Tænke os et Firma, der kunde ønske at lægge en Filial i Aarhus men som hidtil har opgivet dette, fordi Forbindelsen mellem Hovedsædet i København og Provinsen ikke har kunnet gøres intim nok. Efter 15. Maj eksisterer Begrebet Afstand, f. Eks. Mellem København og Aarhus i Realiteten ikke*”.¹⁷

Udsagnet om at begrebet afstand ikke eksisterer mere tilkendegiver, at den moderne transport ændrer opfattelsen af tid og rum, som er de faktorer, der ligger til grund for definitionen af afstand. Udsagnet adskiller begrebet afstand i

rumlig og tidslig afstand. Hvor man i førmoderne tider har haft en klar fornemmelse, af hvor lang tid, det tog at tilbagelægge en bestemt strækning, er det moderne afstandsbegreb delt op således, at tiden ikke længere er afhængig af den rumlige afstand. Dette skyldes den øgede hastighed, som igen skyldes teknikken. Der er ikke blevet færre kilometer mellem Århus og København, men når Knutzon alligevel hævder at afstand ikke eksisterer, er det fordi han i udsagnet definerer afstand udelukkende, som tidslig afstand. I *Teknikkens Vidundere* hedder det at ”*Det er Tidsafstanden, Tiden mellem Afgang og Ankomst, som er den afgørende for alt menneskelig Samkvem paa jorden, for Arbejde og Produktion*”.¹⁸ For sociologen Zygmunt Bauman er tidens frigørelse fra rummet et af modernitetens vigtige kendetegn. Han mener, at teknikken og den nye hastighed gjorde tiden manipulerbar, og derfor også kunne gøre tiden ”*kortere, mindre kostbar og langt mere produktiv*”.¹⁹ Og de to udsagn ovenfor bekræfter da også, at sigtet med at mindske den tidslige afstand er firmaers samarbejde og arbejde og produktion. Den gevinst man opnår med ophævelsen af tidslig afstand er altså en økonomisk gevinst.

Den rumlige afstand derimod er fraværende i de to citater om afstand. Og på samme måde er den fraværende for den person, der vil tilbagelægge en bestemt afstand. Som måleenhed er den ligegyldig, idet tidens frigørelse fra rummet efterlader dette som et redskab til brug for tidens erobring af begrebet afstand. Det er således tidstabeller og ikke afstandstabeller vi kigger på, når vi rejser. Som kørsel gennem et landskab er rummet blevet noget, man kan beskue i stedet for noget man er i. Den rejsende er i et andet rum, end det rum han eller hun passerer. Transportmidlet og den omverden, det gennemskrides, er to adskilte en-

heder. Selvom transporten er bevægelse, mærker den transporterede person ikke særligt denne bevægelse. Kun synet tydeliggør den rumlige afstandsoverskridelse, og den nye hastighed lader således landskabet glide forbi i en filmagtig bevægelse. Det bliver noget man kan se på, når man kigger op fra avisen eller bogen. Lillebælt bliver et objekt at kigge på, for den rejsende i stedet for et element, der skal overskrides²⁰.

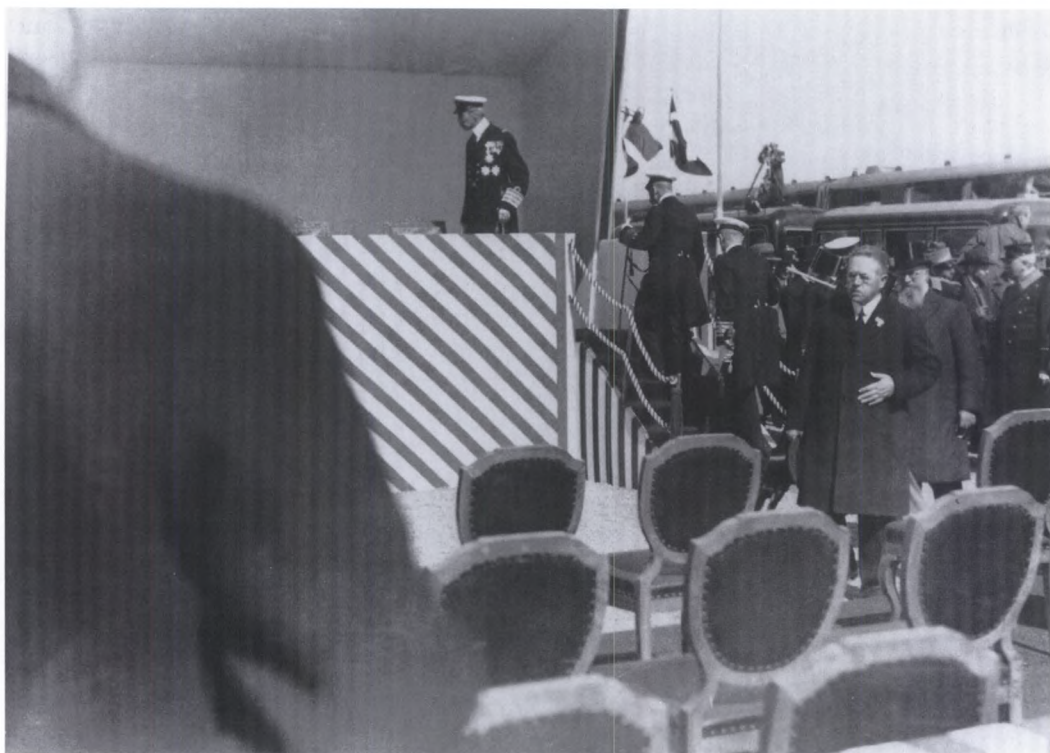
Eksemplerne viser hvordan teknologien har udviklet tid og rum fra at være noget statisk til noget foranderligt. Teknologien bevirker, at tid og rum opfattes som en ressource, et materiale, der kan bearbejdes: *"Det er derfor, at Vi med fuld Ret taler om Afstandens Forkortning og Jordens Indskrumpning, ikke bare som et aandfuldt "Synspunkt", men som en haandgribelig Realitet"*.²¹ Tid og rum er ikke givne størrelser, men relative forhold. Noget der defineres i forhold til noget andet.

I forbindelse med Lillebæltsbroen bygges der en ny station i Fredericia. Om stationens sikringsanlæg hedder det blandt andet: *"Hele Stationen er sikret ved elektriske Anlæg, styret fra 5 Poster. Af disse er Post II, der er beliggende Nord for Perronerne, Kommandopost, og samtlige Hovedtogveje paa saavel Person- som Rangerbanegaarden er underlagt Frigivning fra denne... Indkørsel og Udkørsel repeteres ved Lyssignaler i Perronhallen"*.²² Den nye teknologi medfører en række sikringsforanstaltninger, der for en stor dels vedkommende indebærer en centraliseret kontrolfunktion. Som her, hvor man indretter en kommandopost, der er et tårn med vinduer til alle sider, så man kan overvåge baneanlægget²³. Kommandopostens beslutninger præsenteres nu i mekaniseret form for de ventende passagerer, som *"Lyssignaler i Perronhallen"*. Der er åbenlyse argumenter for nødvendige-

den af en sådan kontrol, men det er ikke desto mindre et konkret eksempel på en kontrol med tid og rum, som teknologien befordrer. Når kontrolpostens funktion præsenteres, som den gør her, er det således et billede på den tænkemåde, der karakteriserer udviklingen. Idéen om at en mand centralt kan overvåge et stort område og en stor mængde menneskers mobilitet fremhæves, for eksempel på et billede, der forestiller en mand foran en stor oversigtstavle over baneanlægget med markeringer af de forskellige togs bevægelser på anlægget. Det relative tid- og rumbegreb overtages umiddelbart af centralt styrede kontrol- og overvågningsmekanismer.

Opsummerende kan man sige, at både forholdet mellem teknik og natur og forholdet mellem teknik og tid og rum er udtryk for en fokusering på beregnelighed og målbarhed. Alt sættes ind i en teknisk konkurrencesammenhæng, hvor resultater kan måles og udregnes. Menneskets omverden er så at sige blevet gjort kompatibel med mennesket selv. Implicit i beregneligheden af menneskets omverden ligger således også en beregnelighed af mennesket selv. Både naturens og menneskets uberegnelighed gøres beregnelig og mekaniseres. Tid og rum gøres relative for så at blive reproduceret. Også her ligger implicit en reproduktion af mennesket selv eller i hvert fald af dets sanser. Teknologien genererer en mekanisering, der rækker ud over selve teknologien.

Det er således ikke så mærkeligt at Torvald Strøm i sin nervøsitet for at selvopholdelsesdriften bliver kvalt, i *Teknikkens Sejr og Arbejdsløshedsproblemet* konstaterer at *"Udviklingen ikke alene har givet mægtigt Arbejde til baade Aandens og Haandens Arbejdere, men Udviklingen har tillige vendt op og ned paa alt, omstyrtet gamle og frembragt nye Forhold"*.²⁴



Broen der samler landet. Manden der samler folket. Kongen og broen er begge alfaderlige væsener, som bør nærmes med respekt. Foto: Middelfart Museum.

Nationens sejr

Lillebæltsbroens åbning d. 14. maj 1935 var en festdag for hele landet, og fik hovedomtale i alle landets aviser. Landets ledere var til stede ved åbningen, og mest prominent var naturligvis kongen Christian X. Kongen har selvfølgelig nogle åbenlyse motiver til at fremhæve fædrelandet. Ikke desto mindre er hans indvielsestale karakteristisk, idet størstedelen, at det meste af materialet om Lillebæltsbroen, er præget af dels en hyldest til teknikken, dels hyldest til nationen. Her er hvad kongen sagde:

"Det er en historisk begivenhed vi idag er vidner til, da forbindelsen landfast knyttes mellem Fyn og Jylland. Må

broen ikke blot stå som et monumentalt minde for vort slægtleds tekniske dygtighed, men også tjene til vekselvirkning mellem befolkningen på Fyn og Jylland, til ære og gavn for vort fædreland. Idet jeg erklærer Lillebæltsbroen for åbnet for trafikken, udbringer jeg et trefoldigt "Danmark leve! Det leve!"²⁵

Denne åbningstale, som man må formode har været hørt af en stor del af landet, sætter broen ind i en danmarkshistorisk kontekst. Det er ikke alene en historisk begivenhed for samtiden, men også for eftertiden, idet broen er et "monumentalt minde". Fortiden og fremtiden er her defineret ud fra samtiden, forstået på den måde, at fortiden er noget, der har ledt til denne begivenhed, mens

fremtiden er noget, der vil mindes denne begivenhed. Samtiden er med andre ord et højdepunkt i historien, karakteriseret ved teknisk dygtighed. Udbyttet af denne dygtighed er dels vekselvirkning mellem Fyn og Jylland, dels et minde til ære for fædrelandet. Sammenkædningen af teknikkens muligheder med stolthed over fædrelandet er underordnet den forestilling, at samtiden har opnået et civilisatorisk højdepunkt.

Det er karakteristisk for talen, at broen ikke bare er et stykke teknik til gavn, men også rummer en ikke-fysisk værdi, en form for symbolværdi, som er knyttet til nationen. En æresfølelse overfor det som skal huskes af eftertiden, altså "vort slægtleds tekniske dygtighed". Udtrykket i sig selv giver et fingerpeg om, at æren har noget at gøre med tre ting: landets historie, som er slægten, teknologiens udvikling og endelig evnen til at udnytte denne udvikling. Teknologien har så at sige forenet historien med de samtidige evner. Den har virket som forbindelsesled, som en art mental bro, og opførelsen af den konkrete, fysiske bro sker i samspil med denne tanke. Ligesom vi så det med teknikkens forhold til naturen, er der i teknikkens forhold til historien tale om et metafysisk forbindelsesled, der med broen formuleres og visualiseres. Derfor opfattes broen også som en historisk nødvendighed, ligesom den gjorde det i indledningen til Banechef Flensborgs bog om Lillebæltsbroen, som er omtalt tidligere. Her var broen slet og ret en historisk nødvendighed for at kultivere landskabet. Hos kongen er broen en nødvendig del af udviklingen i kultiveringen af historien selv. En kultivering der beror på teknisk dygtighed, men som skabes i samspil med broens egen symbolværdi som forbindelsesled mellem to ellers uforenelige dele.

Hædersgæsterne ved indvielsen af broen d. 14. maj 1935 var krigsvetera-

ner fra det danske nederlag til Tyskland i 1864, hvor Danmark måtte afstå Sønderjylland. Veteranerne fik alle et kongeligt håndtryk. At indvielsen af broen skulle være en begivenhed, der på den måde skulle give veteranerne oprejsning, må forstås som om, at broen på et eller andet plan havde genoprettet, hvad der var tabt i 1864. Som national begivenhed trækker broen således spor tilbage til spørgsmålet om Sønderjylland, der ikke alene delte Danmark helt konkret, men også politisk.

Der var sket noget med den danske identitet i forbindelse med genforeningen i 1920, der gjorde at man kunne beslutte og opføre Lillebæltsbroen. Det hedder således hos Banechef Flensborg, at "Efter genforeningen... hvorved Broens Betydning for Forbindelsen mellem Landsdelene var bleven yderligere forøget, syntes der.. Haab om en gunstigere Modtagelse i Rigsdagen af et eventuelt broforslag".²⁶ Genforeningen gav en følelse af, at Danmark blev samlet efter i lang tid at have været et amputeret land. Opførelsen af broen er en direkte forlængelse af genforeningen, og det giver broen ny betydning. En betydning, der har det konkrete grundlag, at landet nu har flere indbyggere, der kan tænkes at ville krydse bæltet. Men også den symbolske betydning der ligger i samlingen af et amputeret land, understreges ved at knytte landsdelene tættere sammen rent trafikalt. Broen som en samling af to parter ligger således i forlængelse af genforeningen mellem Sønderjylland og resten af Danmark i 1920, forstået på den måde, at broen bliver symbol på genoprettelsen af den tabte ære fra 1864. Dette er med til at forklare, hvorfor materialet om broen gentagne gange taler om en ære, der er knyttet til nationale og historiske forhold.

Genforeningen og Påskekrisen i 1920 havde tydeliggjort en række politiske

modsatningsforhold mellem konservative og nationale kredse på den ene side og socialdemokratiske og radikale på den anden. Førstnævnte talte blandt andet Dannevirke- og Flensborgbevægelserne, De konservative, Venstre og ØK's magtfulde direktør H.N. Andersen, der også var kongens fortrolige rådgiver. De lagde vægt på historien og nationen, mens de radikale/socialdemokratiske tog udgangspunkt i folkets holdning til et emne på samtidens præmisser.

Set i lyset af forbindelsen mellem genforeningen i 1920 og Lillebæltsbroen, synes det, at specielt den nationale retning kommer til udtryk i materialet om broen. De analyserede eksempler på forholdet mellem teknik og nationalitet: kongens tale, udgivelserne om broen, tidens populærvidenskabelige udgivelser opfatter alle teknikken som noget, der relaterer til historien og nationen. Det før omtalte æresbegreb synes således at have visse paralleller med holdningen hos de konservative, nationale kredse, der var den ene del af påskekrisen. Også personmæssigt er der sammenfald. Mest iøjnefaldende er naturligvis at kongen går igen som hovedperson i begge henseender. Men også på den realpolitiske scene går H.N. Andersens linie igen, idet Andersens personlige ven Thomas Madsen-Mygdal var statsminister i en periode, hvor centrale dele af broens beslutningsproces fandt sted, nemlig mellem 1926 og 1929.

Hvor Lillebæltsbroen i konservative og nationalt orienterede kredse bruges til at hylde nationen, fokuserer en mere progressiv fløj, tilsyneladende knyttet til Socialdemokratiet, i højere grad på broen, som et gode til landets borgere. Socialdemokraten Friis-Skotte, der var trafikminister ved broens åbning, proklamerer således som afslutning på en artikel i Socialdemokraten, at *"En aarlig Tur Landet rundt skulde snart være*

enhver dansk Borgers Menneskeret".²⁷ I stedet for historie og nation, lægges der her vægt på samtid og individ. Her bliver teknikken ikke et middel til ære for nationen, men til menneskerettigheder. Og i stedet for at være anledning til at hylde nationen er broen her anledning til at rejse i den, at undersøge den. En anden socialdemokrat Julius Bomholt skriver året efter broens indvielse, at den var *"en begivenhed, der er et vidnesbyrd om de produktive kræfter i folket og derfor bliver et middel til national selvbekræftelse"*.²⁸ Et politisk tendentiøst statement, der forsøger skaffe sine vælgere æren for broen, og der som kilde har den ulempe, at det er retrospektivt. Ikke desto mindre er det interessant, at Bomholt forbinder de produktive kræfter med national selvbekræftelse. Hvor kongen i sin indvielsestale talte om *"vort slægtleds tekniske dygtighed"*, taler Bomholt om *"produktive kræfter"*. Og hvor kongen taler om *"ære og gavn for vort fædreland"*, taler Bomholt om *"national selvbekræftelse"*.

Her udkæmpes en retorisk kamp. En strid om sproget, hvor en progressiv fløj kæmper en horisontal kamp for samtid og klasse, mens en konservativ fløj kæmper vertikalt for historie og nation. Den ene ser en ret til at udforske landet, den anden en pligt til at ære det. Men begge er enige om, at der er noget at bekræfte, noget der er værd at udforske eller ære. Begge ser broen som eksponent for nationens sammenhold. Derfor er det netop dette DSB's generaldirektør Knutzen, der som embedsmand skal balancere mellem de to fløje, må lægge vægt på i sin tale til broens indvielse:

"Jeg kan idag forsikre Dem om at, alle fra Chefen til den yngste Medarbejder er besjælede af Ønsket om at tjene den danske Befolkning så godt som muligt... Den Enighedsfølelse som har skabt dette nye

og stærke Bånd mellem Landsdelene og så sandt som Enighed gør stærk, må jeg heri se et Varsel for Samling i Fremtiden. Samling mellem Københavner, Sjællænder, Fynbo og Jyde. Mellem Borgerne og Samfundets Tjenere og de største industrielle Foretagender".²⁹

Talen tilgodeser både progressive og konservative kræfter. Den institution, der helt konkret har stået for at bygge broen prøver nu at bygge bro mellem de to fløje. Talens kodeord er således enighed og samling. Broen er her en forening af både social og national karakter. Den er enighed og sammenhold, hvilket lige nøjagtig er det, som de to fløje er fælles om i forståelsen af broen, selvom det sker på to forskellige baggrunde. Delingen mellem progressive og konservative kræfter er ikke kun udtryk for politisk forskellighed, men også for at den rationalitet og fremtidsoptimisme, som især havde domineret det 19. århundrede, siden 1. verdenskrig havde været under beskydning. Den retoriske kamp om broen er således også et udtryk for en brydning i verdensanskuelse, hvor fremtidsoptimismen henholdsvis udfordres og forsvares af de to fløje.

Broen som myte

Analysen af materialet om Lillebæltsbroen har vist, hvordan broens egen symbolværdi har betydning for de måder, der tales om den på, en betydning som har forgreninger ud i både samfund og tid. For at nærme mig en præcision af broens væsen vil jeg kigge nærmere på den mytiske betydning broen indeholder. Det gælder såvel fænomenet bro som artiklens konkrete eksempel, Lillebæltsbroen.

Helt tilbage i oldtiden blev broen brugt i både konkret og overført betydning. Betegnelsen for en romersk præst

i hedenskabens tid var pontifex, hvilket betyder brobygger. Titlen blev siden overtaget af den kristne kirke, og den dag i dag er pavens officielle titel Pontifex maximus, den øverste brobygger, refererende til dennes forbindelse til Gud. Også i nordisk mytologi er broen noget, der forbinder de levendes og de dødes riger. Ligesom i børnelegen "*bro bro brille*", er broen i den nordiske mytologi et sted, hvor man risikerer at blive stoppet, såfremt man ikke har gjort sig fortjent til at passere. Her betegnes den som en *Gældebro*, hvor mennesket skal stå til regnskab for sine gerninger.³⁰

I tiden omkring opførelsen af Lillebæltsbroen forbandt mange nok fænomenet bro i dets symbolske betydning med den fremtrædende ekspressionistiske malergruppe Brücke, der dominerede den kontinentale kunstscene i starten af århundredet. Gruppens navn stammede netop fra den forfatter, der om nogen blev indbegrebet af *Guds død*, nemlig Nietzsche, der i en sætning fra bogen *Also sprach Zarathustra* bruger broen som et billede på menneskets forbindelse til en idealverden. I malergruppens fortolkning forstås kunsten således som en mulig forbindelse med "*det egentlige*",³¹ en vej til en slags universel sandhed, der ligger uden for almindelig, sproglig rækkevidde.

I materialet om Lillebæltsbroen er der også eksempler på, at en mytisk retorik følger fremstillingerne af broen. Hos Aage Brandmose hedder det om bunden af bropillerne, hvor arbejderne kunne arbejde i atmosfærens tryk, selvom de befandt sig på bunden af havet, at "*Denne mærkelige underverden er så svanger af mystik, at det virker knugende*".³² Den menneskelige sejr over naturen, som broen er udtryk for, har gjort det muligt at få indtryk af underverdenen. Det sejren har bragt vinderne er tilgængelighed til noget utilgængeligt.



Broen foreviges ved fotografering. I tiden omkring broens tilblivelse blev øjeblikket en vigtigere del af verden i takt med, at muligheden for det flygtige liv blev større. Foto: Middelfart Museum.

Broens mytologi bruges til at skabe en vej til *det egentlige* af Brücke, mens bro-pillerne hos Brandmose er en vej til underverdenen.

Banechef Flensborg skriver om forbindelsen mellem Jylland og Fyn, at "*den sov Tornerose Søvn indtil den for en Snes Aar siden vaagnede til nyt Liv ved Fremkomsten af Automobilerne...*".³³ En eventyrlig søvn, som broen definitivt vækker. Og metaforen med teknikken som vækker naturen går igen i den populærvidenskabelige udgivelse *Teknikkens Vidunderland*, hvor en Dr. Überall tager ungdommen med på en opbyggelig rejse i dette land. En rejse, der blandt andet går ned til minerne og ser "*hvor-dan Kullene, under Sved, Larm og Livs-fare vækkes af deres tusindaarige Søvn*

for at bruges i Menneskenes Tjeneste".³⁴ Her ses naturen som noget eventyrligt og romantisk, der "*får nyt liv*" ved at blive vækket. Naturen gendannes altså af teknikken og dermed gendannes den mytiske karakter også. Den nye myte står i "menneskenes tjeneste" og prøver ikke at forbinde mennesket med Gud. Derved opstår et tomrum og en efterfølgende undersøgelse af tomrummet, der synes at være del af den moderne, sekulære verden. I Lillebæltsbroens tilfælde er denne søgen karakteriseret ved at broen giver anledning til at sammenligne mennesket med det, som omgiver det. Den moderne bromytologi bliver et forsøg på at spejle mennesket i historien, i naturen og i sine omgivelser. Broens metafysiske formål bliver selviden-

tificering, og broen selv bliver symbol på vejen til en fuld identitet. Den som søger fuld identitet, mangler netop sådan en, og derfor bliver broens symbolik også et billede på det moderne menneskes splittede identitet.

Nyskabelserne i forbindelse med Lillebæltsbroen var ikke kun af trafikale karakter. Broen var også anledning til udvidelse af kommunikationsformer. Ved indvielsesfesten transmitterede Danmarks Radio som noget helt ekstraordinært direkte i en heldagsudsendelse, der også kunne høres i resten af Norden og i Tyskland.³⁵ Hverken før eller siden er et bygningsværk i Danmark blevet så gennemfotograferet som Lillebæltsbroen. Udover turisternes egne fotografier, var der faste fotografer ved broen som kunne lave personlige postkort derfra. Aage Brandmoses 8 kvartalsmagasiner om broen var frem for alt billedhæfter, som blev solgt fra kiosker i området omkring broen.

Andet "bro-merchandise" var blandt andet vimpler, vaser, cigaretholdere og platter med motiver af broen på. Byggesæt fandtes også i forskellige varianter. Dansk Legetøjsfabrik lavede den største på 1 meter og 3 centimeter, mens Teknos variant med over 300 dele var på 1 meter. *"Enhver dreng sættes herved i stand til at udføre en tro kopi af Danmarks største ingeniørværk"*.³⁶ Endelig fandtes der selskabsspillet *Med lynetog over Lillebælt*, som gav *"deltagerne lejlighed til at være med til at fuldføre bygningen af det imponerende ingeniørarbejde..."*.³⁷ Fælles for billeder, brætspil og byggesæt er at de foregiver at "være med", som der står i spillets instruktion. Når byggesættet ligeledes foregiver, at være *"en tro kopi"*, som man kan have i stuen, bliver den en slags stedfortræder for den rigtige bro. I stedet for en unik forekomst sættes en masseforekomst. Når Lillebæltsbroen eksponeres i den grad den gør, når dens egenart bliver

en illuderende masseforekomst, som billeder og byggesæt, bliver også broens myte som en del af broens egenart en masseforekomst. Men er myten en masseforekomst er den ikke mere en myte, idet begrebet myte netop dækker over noget, der beretter om en tings oprindelighed og begrunder dens egenart. Myten forsvinder så at sige med egenarten eller med tingens aura.³⁸ Forstået sådan må masseeksponeringen af Lillebæltsbroen også forstås som en afmytologisering. Men reproducerbarheden er vel snarere en remytologisering, som jeg vil vælge at kalde det. Dette begreb skal tjene til at forklare omdannelsen af den gamle myte om broen, som forbindelsesled mellem menneske og Gud til en ny myte, hvor distancen mellem *"det egentlige"* og dets fremtoning, mellem aura og det reproducerede er væk. Broen så at sige afklædes sin oprindelige religiøst betonedede myte, og overtages af en ny myte, der synes at fortælle om øjeblikkelighed i stedet for tidslig og rumlig afstand. Den nye myte er opbygget, så den er inden for menneskelig rækkevidde. Mennesket er selv med til at bygge den som samlesæt eller i brætspil, og manglen på egenart er blevet grundlaget for den nye myte, fordi den dialektiske opfattelse af afstand mellem mennesket og noget hinsides er borte. I stedet er det bevidstheden om øjeblikkets værdi, der er det mytiske i den nye myte. For netop øjeblikket rummer den egenartethed og oprindelighed, som konstituerer en myte. Øjeblikket sikrer at den nye myte ikke blot er en værdiladning, men rent faktisk en myte.

Lillebæltsbroens væsen

"Vi spørger efter teknikken og vil derigennem forberede et frit forhold til den".³⁹ Sådan skriver Martin Heidegger i ind-

ledningen til sit essay *"Spørgsmålet om teknikken"*, hvor han skelner mellem teknikken og teknikkens væsen. Når Heidegger spørger til teknikken, spørger han til den underliggende værensforståelse, der muliggør teknikken. Han mener således, at forståelsen af teknik som middel til et mål blokerer for en egentlig forståelse af dens væsen. *"Teknikkens væsen er ikke noget vi behersker, men er derimod en bestemt værensforståelse, som præger vores samtid"*.⁴⁰ Teknikkens væsen er altså den form for forståelse, der gør at man for eksempel opfatter naturen, som en ressource. Dette væsen kalder Heidegger for stillads, fordi forståelsen stiller virkeligheden for mennesket: *"Stillads hedder det forsamlede i den stillen, som stiller menneskene, dvs. udfordrer dem til at afdække det virkelige ... som bestand"*.⁴¹ Teknikkens væsen er naturligvis knyttet til teknikkens tidsalder, men det er dens væsen, der gør selve teknikken mulig. De tekniske frembringelser skyldes, at mennesket opfatter verden som teknisk.

Heidegger spørger til teknikken generelt, og hans svar er også generelt, forstået på den måde, at det han beskriver, er en slags teknikens paradigme. Men er det muligt at gå mere specifikt til værks og spørge til en enkelt teknisk frembringelse, broen? Og endnu mere konkret fokusere på en helt speciel bro, Lillebæltsbroen.

For at komme tættere på selve broens væsen vil en inddragelse af sociologen Georg Simmels essay *"Bro og dør"*⁴² være gavnlig. I *"Bro og dør"* optræder broen som metafor for den menneskelige erkendelsesproces, hvor mennesket hele tiden skifter mellem at *"adskille det forbundne eller forbinde det adskilte"*. Også her er det en tankemåde, der producerer broen: *"Kun for os er en flods bredder ikke blot væk fra hinanden men adskilte; hvis ikke vi først forbandt dem i vores*

tanker, i vores behov og i vores fantasi, ville idéen om adskillelse ikke give nogen mening". Kun fordi vi forestiller os broen, bliver den praktisk mulig. Dermed adskiller Simmel, ligesom Heidegger, forestillingen om broen fra broen som teknisk konstruktion.

Men broen er også et udtryk for menneskets vilje, ja den er nærmest indbegrebet af den, idet den konkrete opførelse, som kan sanses og bruges, bliver symbol på vores viljebestemte kontrol med rummet: *"Viljen til at forbinde er i sig selv blevet en formgivning af ting"*. Ved at synliggøre viljen til forbindelse får broen en æstetisk værdi, som Simmel sammenligner med portrætmaleriet. Det portrættet gør, er at det fryser såvel den fysiske, som den mentale livsproces, fastholder livet fra et bestemt tidspunkt vel vidende at dette tidspunkt er en illusion, fordi tiden konstant forandres og forandrer. Portrættet samler så at sige en flydende tid og gør den til en *"bestandig fremkaldelse, som virkeligheden aldrig viser og aldrig vil kunne vise"*.⁴³ På samme måde er broen et fikseret billede på en bevægelse, der ignorerer, at bevægelsen forandrer. Symbolet på viljen til forbindelse bliver også et symbol på viljen til at samle tiden, at holde fast på en flydende tid.

I kongens indvielsestale til Lillebæltsbroen var den centrale pointe, at broen skulle *"stå som et monumentalt minde for vort slægtleds tekniske dygtighed, men også tjene til vekselvirkning mellem befolkningen på Fyn og Jylland..."*.⁴⁴ Set gennem Simmels optik er kongens tale et eksempel på, hvordan broen forstås som et statisk billede, et monumentalt minde, der samtidig indeholder en flydende vekselvirkning. Ligesom portrætmaleriet, visualiserer broen den fysiske og mentale livsproces, her *"vort slægtleds tekniske dygtighed"* i et statisk monument, vel vidende, at

monumentet repræsenterer noget umonumentalt, en vekselvirkning. Broen holder fast på en tid, der per definition ikke kan fastholdes. Og som symbol på at fastfryse den konstant forandrede og forandrende tid rummer broen en helt særlig symbolværdi. "At fryse bevægelse så den bliver til fast struktur, som både opstår af bevægelsen og afrunder den. Denne mekanisme ses i sin yderste konsekvens i opførelsen af en bro."⁴⁵ Opførelsen af broen er for Simmel altså det ultimative sted til at konkretisere, hvordan den foranderlige bevægelse fastholdes i et monument, der både begynder denne bevægelse og slutter den. På et erkendelsesteoretisk, såvel som et kulturanalytisk plan giver denne udlægning af broen et billede af menneskets trang til at indkredse og opholde tiden, men også af denne artikels umulighed. Dermed bliver Simmels udlægning af broens symbolværdi parallel med den øjeblikkelighed, som tidligere er omtalt i forbindelse med remytologiseringen af broen. Broen som symbol på nødvendigheden af at fastfryse det øjeblik, der er gået så snart det er nævnt. Broen som det ideelle udtryk for menneskets forhold til øjeblikkets kompleksitet.

Det er således ikke tilfældigt at Simmel bruger kunstmalerens portrætmaleri til at forklare broen. Kunstens evne til at frigøre sig fra virkeligheden for at nå en bestemt erkendelse, der ikke kan nås inden for virkelighedens rammer, går igen i broens symbolik. At fastfryse det øjeblik, der er gået så snart det er nævnt er umuligt i virkeligheden, men muligt som symbol.

Det er Heideggers pointe, at der skal noget særligt til at slippe fri af forholdet til teknikkens væsen. På den ene side bruger han sin videnskabelighed og sit analyserende intellekt til at forberede dette frie forhold. På den anden side erkender han, at der kræves en intuitiv

tilgang for at have mulighed for at frigøre sig. "Derfor er det tilrådeligt først og fremmest at lægge mærke til vejen og ikke blive hængende ved enkelte sætninger eller afsnit"⁴⁶ I dette citat som er fra indledningen til hans essay, antyder han, at det er i selve tænkningens form, at det frie forhold skal søges. I forhold til den videnskabelige fremstilling af broen, må dette betyde, at fremstillingens form må afspejle dens indhold for at nå det frie forhold og for at forstå dens væsen. I respekt for Heideggers erkendelse af betydningen ved tænkningens og fremstillingens formmæssige karakter har det været ambitionen i denne artikel at tilstræbe en form, der afspejler broen som forbindelsesled for på den måde at give en ekstra dimension til forståelsen af broens væsen. Ved at bruge Lillebæltsbroen, som empirisk grundlag for en bredere teoretisk undersøgelse af modernitet, er artiklens egen formmæssige struktur et forsøg på at bygge bro mellem det konkrete og det abstrakte, mellem empiri og teori, mellem Lillebæltsbroen og modernitet.

Noter

1. Petersen, Bent: Broen der aldrig blev bygget, Vejle amts årbog 1989, s. 64 - 65.
2. Flensborg, Holger: Lillebæltsbroen Aabningsåret 1935, 1935 s. 4.
3. Socialdemokraternes ordfører i brospørgsmålet Johan Bjerring ved Folketingets førstebehandling af lovforslaget i december 1923. Her gengivet fra Juhler Hansen, Sane og John: Et eventyr i stål og beton, 1996, s. 30.
4. Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 26.
5. Interview m. formanden for Fredericia Grundejerforening, Landsretssagfører H. Nordvang i Fredericia Folkeblad d. 1/5 1935.
6. Strøm, Torvald: Teknikkens sejr og arbejdsløshedspøblemet, 1927, s. 11.
7. Sst. s. 9.

8. Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 41.
9. Københavns befæstning var nedlagt i 1922, og i 1932 besluttede rigsdagen at omlægge hæren, så den kun var i stand til at markere landets neutralitet og ikke forsvare den.
10. Flensborg, Lillebæltsbroen (se note 2), s. 1.
11. Sst.
12. Sst.
13. Brandmose, Aage: Lillebæltsbroen, Brandmose Kvartalsmagasin Nr. 2, 1933, sidste side.
14. Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4) s. 119.
15. Monberg, Axel: Lillebæltsbroen under bygning, 1932, s. 4.
16. Sst. s. 8.
17. Socialdemokraten, 15/5 1935 s. 4.
18. Sst.
19. Bauman, Zygmunt: Time and space reunited, International Framtider vol. 9, Sverige 1999, s. 10 (egen oversættelse).
20. Denne opfattelse af rumlig afstand er inspireret af Schivelbusch, Wolfgang: Järnvägsresandets historia, Sverige 1984, kap 3.
21. Shieldrop: Teknikkens Vidundere (se note 19), s. 6.
22. De Danske Statsbaner: Lillebæltsbroen, 1935, s. 71 – 72.
23. Sst. Fig. 81, s. 73.
24. Strøm: Teknikkens sejr (se note 7), s. 11.
25. Talen er citeret fra Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 176.
26. Flensborg: Lillebæltsbroen (se note 2) s. 3.
27. Socialdemokraten, 15/5 1935.
28. Fra Julius Bomholt: Danmark i Fest og Glæde, 1936. Her citeret fra Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4) s. 173.
29. Talen er citeret fra Fyns Tidende d. 15/5 1935.
30. Fenger, Ole: På gældebroen skal vi gøre regnskab for vor dumhed, dagbladet Information, d. 8. oktober 1988.
31. Dube, Wolf-Dieter: Kunstnergruppen Brücke, Lousianna Revy, 25. årgang nr. 1, oktober 1984. Udtrykket "det egentlige" er således hentet herfra.
32. Her citeret fra Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 127.
33. Flensborg: Lillebæltsbroen (se note 2), s. 2.
34. Bulowa, Ernst: Teknikkens vidunderland – forklaret for ungdommen af Dr. Überall, 1933, s. 1.
35. Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 181.
36. Citatet er fra brugsvejledningen til byggesættet. Citeret fra Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 90.
37. Citatet er fra brugsvejledningen til spillet. Citeret fra Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 90.
38. Denne analyse er inspireret af Walter Benjamins essay *Kunstværket i dets tekniske reproducerbarheds tidsalder*.
39. Heidegger, Martin: Spørgsmålet om teknikken og andre skrifter, 1999, s. 36.
40. Dan Zahavi: Indledning til Spørgsmålet om teknikken, 1999, s. 27.
41. Heidegger: Spørgsmålet om teknikken (se note 65), s. 50. Begrebet "stillads" (GeStell) er nødvendigt for at forstå Heideggers essay og er derfor forklaret tilnærmelsesvis. Det er imidlertid umuligt at give en dækkende forklaring af det meget komplekse begreb, som det anvendes af Heidegger, indenfor denne artikels rammer.
42. Simmel, Georg: Bridge and Door, *Rethinking architecture*. England 1997.
43. De seneste 3 citater er alle fra Simmel: Bridge and door, s. 1 og 2.
44. Talen er citeret fra Juhler Hansen: Et eventyr i stål og beton (se note 4), s. 176.
45. Simmel: Bridge and Door (se note 71), s. 1 (egen oversættelse).
46. Sst. s. 36.