

Billeder på byen – byen som billede

Vertikalt vokseværk bogstaveligt og billedligt

ANDERS TROELSEN

Prolog med postkort

Tidligere når jeg kom til en by, hvor jeg ikke havde været før, havde jeg det med at købe postkort, der åbenlyst var tiltænkt turistens hilsen fra den pågældende by. Det er jeg holdt op med – om ikke andet, så af den simple grund, at udbuddet mange steder er skrumpet ind til næsten ingenting. Af flere årsager er det blevet besværligt at få ekspederet et postkort, så i dag sender man snarere en sms eller en e-mail med en vedhæftet *selfie*, hvor man kan stille sig selv og familien til skue med grandiose omgivelser som bagtæppe. Eller man nøjes med at vedlægge et billede af en karakteristisk eller sjov detalje, man har plukket under fotobotanisering i byen, og som man personligt har hæftet sig ved. Under alle omstændigheder er det længe siden, at fotos var noget, man skulle have fremkaldt, og breve noget, der skulle frankeres.

Mine postkort blev ikke sendt afsted. Bagtanken med dem var en anden og mere faglig end den gængse. Jeg forestillede mig, at de på en eller anden måde forsøgte at repræsentere byen fra dens bedste side: “Stadens selfie” kunne måske afsløre, hvordan den selv ønskede at stille sig an, enten som en større helhed – et panorama eller prospekt – eller som en del, der på passende vis kunne repræsentere helheden. Turistpostkort fra Chicago ville således næppe vise byens bagside frem, føre os ind i dens mange skumle *alleys*, der som snævre forsyningskanaler skærer sig ind i bygningskroppene for at blotlægge deres indvolde i form af skjulte installationer, udluftningskanaler og affaldscontainere. Chicago vil snarere blive præsenteret med et flimrende eller spejlblankt genskær i Michigansøen – sådan er det på et postkort, jeg har liggende. Den vandrette symmetri løfter de enorme bygningsmasser, så de bliver svævende og lette, og byens højeste tårne lægger op til en passende indramning: *Willis (Sears) Tower* og *Hancock Tower* er lokaliseret i det oprindelige skyskraberområdets yder-

kanter, hvor de kunne finde plads, og de lader sig umiddelbart forbinde i kraft af størrelse, farve og afsluttende antenner.

Et godt stykke tid efter at Frankfurt am Main for alvor blev grebet af vertikalt vokseværk i 1980' - og 90'erne, var det stadig muligt at købe masser af postkort med byen. De udviser påfaldende tilbøjelighed til at vise byens *Altstadt* (omkring Römerberg) som folie for de skyskrabere, der er blevet kendetegnende for finansbyen. Tårnene har besat området mod vest og nordvest uden for de grønne områder, der er tilbage fra de gamle befæstninger, og taget opstilling omkring Hovedbanegården og langs byens indfaldsveje. Spørgsmålet er, om det er kontinuitet eller kontrast, der fremhæves på de gamle postkort? Det enorme skalaspring gør under alle omstændigheder, at afstanden til skyskraberne er vanskelig at vurdere – på samme måde som afstand til bjerge. Set i virkeligheden virker de store tårne voldsomt teleskoperede, men på billeder har deres påtrængende nærhed fået et ekstra tilskud ved jævnlig brug af teleobjektiv.

Hvor skyskraberne i amerikanske storbyer som regel har indtaget centrum, som de markerer, har Frankfurt am Main trods alt fulgt en europæisk tradition med at forvise højhuskoncentrationer til udkanter på en vis afstand af det historiske center, og det gælder også det østrigske arkitektfirma Coop Himmelb(l)aus nye Europæiske Centralbank (2015, 185/165 m). Den overstatslige institution har taget opstilling øst for Altstadt og har således valgt at holde passende afstand til de mange private bankhovedsæder på den anden side af centrum. Men i lighed med andre byer har Frankfurt am Main med tiden givet tilladelse til enkeltstående, højere bygninger i bymidtens yderkanter. Især trafikknudepunkter har generelt måtte give plads for højhuse (jernbanestationer ligger f.eks. typisk lige uden for de gamle befæstninger). Når det kommer til bygningshøjder, der er sammenlignelige med de amerikanske, er skyskraberne imidlertid for det meste blevet henvist til særlige områder, der ligger på større afstand af centrum, end det er tilfældet med Frankfurt am Main. Det gælder Hessens gamle fristad, som det gælder andre europæiske byer, at de til midten af det 18. århundrede har været holdt i ave af mure og senere volde. Bygningshøjden har typisk taget til ind imod centrum, hvor rådhusårn og spiret på hovedkirken var kulminationspunkter, der skød sig op over byens tagrygge. Gamle byprospekter, *vedute*, har ofte overdrevet deres dominans og derved

gjort magtforholdene endnu mere aflæselige, end de var i virkeligheden. Når topografien tillod det, har højdedrag dannet sokkel for fyrsteresidenser eller borge, så en øvre by visuelt har kunnet hævde sig i forhold til en lavere beliggende borgerby. Men kasteller har også søgt ud i periferien, hvor de kunne forsvares både udadtil og indadtil, samtidig med at den ydre lokalisering bød på såvel udvidelses- som flugtmuligheder.

I San Francisco er skyskraberne fra Market Street kravlet op mod bl.a. Nob Hill, hvilket har bidraget til en diskussion om, hvorvidt bygningshøjden bør fremhæve højdedragene eller tværtimod udligne terrænforskelle (jf. Attoe, 1981, p. 10). Den californiske by har lige så lidt som de allerfleste amerikanske byer været spærret inde af mere permanente befæstninger. I USA har de uendelige gadegitre principielt været åbne for (tilsyneladende "demokratiske") udvidelser, og offentlige bygninger har ikke altid nydt nogen selvskreven fortrinsstilling; i hvert fald har de i almindelighed hurtigt set sig overskygget af private kontorbygninger. I New York ønskede avishovedkvarterer at rykke tæt på magten, og dannede en rand af prangende skyskrabere (*the Newspaper Row*), der trods et adskillende parkanlæg visuelt knuste det oprindelige rådhus. Tilmed tiltog pressens bygninger sig værdighedstegn, der traditionelt kun tilkom offentlige bygningsværker (The New York World's kuppel, New York Tribunes klokketårn, der begge senere er nedrevne). Samme skæbne som rådhuset overgik *Trinity Church* (1839-46), der er mere fritliggende end de overvældende tårne langs Wall Street, men til gengæld netop kvæles af dem ved at være point de vue for gaden mod vest. Som modforanstaltning til en tilsvarende fornedrelse anbragte en metodistkirke i 1924 et gotisk udseende kapel oven på de mere nøgternt repeterede kontoretager, som skulle finansiere den åndelige virksomhed. *Chicago Temple Building* (Holabird & Roche, 173 m) nåede nogle få år at være Chicagos højeste bygning, men er i dag nærmest skjult i en skov af senere tilkomne skyskrabere. I USA ville det være en utænkelig idé at understyre en bestemt kirke eller trosretning med særlige rettigheder, som kunne sikre den en overordnet plads i bybilledet; alt for mange er i tidens løb flygtet til landet for at undslippe religiøs og politisk undertrykkelse.

Postkort af større amerikanske byer viser ofte en skyline af skyskrabere, der højlydt vidner om konkurrencekampe. Tendensen går imidlertid mod en centreret komposition, der afgør kappestriden og lader en vinder





– eller flere af dem – indtage midterfeltet. Det er jo næsten altid muligt at indtage en fotografisk vinkel, hvor højde og afstand kan omveksles med hinanden med henblik på et ønsket resultat. Dertil kommer, at postkortenes billedudsnit sjældent gør det helt klart, hvor uformidlet en kontrast der for det meste hersker mellem en tårnhøj og koncentreret bymidte på den ene side og uendelige kvarterer med lave træboliger på den anden. I USA har det nemlig fra begyndelsen været muligt at bo i egen bolig også for mindre velstillede. Billig jord (og træ) var tilgængelig, og allerede fra midten af 1800-tallet blev de såkaldte “balloon-frame”-huse solgt som en slags samlesæt, der ikke krævede faglærte tømrere (dem var der mangel på). De simple skeletkonstruktioner, der på en måde foregriber skyskraberes byggemetoder, var ikke bygget for evigheden (tit var de også rene brandfælder); de var flytbare og modsvarede en provisorisk livsform (d’Eramo, 1996, pp. 56f). De skylines af bycentre, mange postkort fremstiller, blev forældet tilsvarende hurtigt. Hvor de europæiske byer normalt værner om historisk kontinuitet og stabilitet, er det ofte de amerikanske byers stadige dynamiske ændringer, der givet anledning til identifikation og stolthed – et træk, der synes overtaget af kinesiske storbyer, hvor skyskraberne bemægtiger sig forstæderne, blot typisk med aftagende variation og højde.

Stadigvæk med postkort som udgangspunkt vil jeg i det følgende først give nogle bud på de bevægelige bybilleder, især amerikanske byer og deres forhold til veje har aktiveret. De peger frem mod en omsiggribende betoning af mobilitet, der står i modsætning til fortidens fikserede skylines. Vej-temaet følges op i en omtale af en kunstnerisk billedliggørelse af Beijing, der flere steder søger i højden. I forlængelse af dette vil jeg overveje gangbare sammenligningspunkter mellem tårne og skyskrabere og tilsvarende panoramisk betragte en række af de genkommende billeder, hvormed vi konciperer, sanser, repræsenterer og analyserer skyskrabere og hele byer, der søger mod højden. Jeg lægger således vægt på at lytte efter metaforer, når byfænomener fremtræder som skulpturer eller landskaber, levendegøres som kroppe eller individer, objektiveres som maskiner eller iscenesættes som teater eller lysshow.

Mine gennemgående spørgsmål er disse: Hvordan gebærder byer sig, når de stilles på højkant: Hvordan iscenesætter de sig og forsøger at styre de synsvinkler, der kan anlægges på dem, visuelt som sprogligt: Hvad

formår de forskellige rammesættelser analytisk og teoretisk, og hvor kommer de til kort? Dét har alt sammen som præmis, at byens "image" ikke er noget sekundært, påklistret, men er sammenvokset med byen og bidrager til at skabe den – undertiden i form af et efterbillede af noget tilbagelagt, til andre tider som et fremtidsbillede af noget, der endnu ikke er opnået.

Byen i bevægelse

Et af de postkort, jeg erhvervede i god tid, før det blev for sent, er fra Los Angeles. Det har samlet støv og stammer formentlig fra sidst i 1970'erne. Den automobile frihed følte måske større dengang, hvor uafhængighed af de offentlige trafikmidlers foreskrevne ruter syntes at åbne en altomfattende tilgængelighed. Alligevel skiller postkortet sig stadigvæk ud, tror jeg, når det slet og ret gør en af byens kringlede motorvejsudfletninger til en sammenfatning af Los Angeles. På dén tid var Bunker Hill endnu ikke besået med skyskrabere: De begyndte først for alvor at skyde op i de følgende årtier. Før da havde metropolens kortsortiment en nostalgisk forkærlighed for det gamle spanske kvarter *El Pueblo* – som var byens startpunkt, men som betegnende nok ikke blev udgangspunkt for en koncentrisk ekspansion: Yndet var også natudsigten fra *Griffith Observatory* på skråningen af Hollywood Hills, hvorfra øjet kunne forfølge de uendelige, snorlige veje, der som lysstriber løber mod horisonten.

I de tidlige 1930'ere udkastede Le Corbusier storstilede planer for Algier By, hvor han foreslog at kanalisere trafikken hen over eksisterende bebyggelser på høje broer. På en strækning blev de afløst af en sammenhængende mur af beboede højhuse, der tjente som underlag for en motorvej, som fulgte bugtningerne i Middelhavets kystlinje (*Plan Obus A*, 1931-33). Ikke desto mindre virker et postkort som dét, der billedligt fikserer motorvejsudfletninger i Los Angeles, temmelig sært i en europæisk sammenhæng, nu som før, men fotografiet udgør en slags apoteose for en by, der med tiden blev knyttet sammen af biler (tidligere var det sporvogne, der bandt de adskilte byformationer sammen). I Europa byggede man som udgangspunkt jernbaner for at forbinde eksisterende byer; i USA var det omvendt infrastrukturelle anlæg, der typisk banede vej for bydannelser, profitabelt forberedt af de involverede trafikalselskabers strategiske jordopkøb. I den mindre skala var tendensen, at

veje og ikke mindst deres sammenløb i gadekryds blev opfattet som vitale vektorer, der skaber dynamik. Arkitekt Witold Rybczynski mener, at "vi har gjort gadehjørner, ikke pladser, til symbolske rum" (Rybczynski, 1995, p. 27). Det falder i tråd med en anden påstand, han fremsætter: "Hvis det at komme til et sted er lige så vigtigt som at være på et sted, vil bevægeligheden påvirke vores stedssans" (p. 233). *Bevægelsesfrihed*, ubundethed, er en amerikansk grundværdi i USA ifølge Marco d'Eramo: "Frihed til bosætning har en følelsesmæssig værdi, der er stærkere end andetsteds, eftersom denne nation er født ved bevægelse, ved migration" (d'Eramo, 1996, p. 50), og som "homo viator" har amerikanerens levevis fra begyndelsen været præget af en uhyre mobilitet, der ikke har sin modsvarighed i Europa. I den amerikanske nationalskjalld Walt Whitmans "Poem of the Road", der indgår i 1856-udgaven af *Leaves of Grass*, er den åbne, fælles vej gjort til et symbolsk mulighedsfelt af selvrealisering og ubegrænset frihed.

I middelalderens bygrundlæggelser var muren ofte det første, der blev bygget; de værnede om stedet og den orden, det indstiftede ved at beskytte mod et ydre, ubehersket kaos. Det afgrænsede sted sikrede også den personlige identitet (deraf mange efternavnes oprindelse i stednavne). Motorveje derimod fører i grunden ikke *fra* sted *til* sted, men *forbi* alle steder. Dertil kommer, at Los Angeles' lidt uregelmæssige fiskenet af *freeways* hæver sig i brobygninger og sænker sig i åbne tunneller, der betyder, at de frigør sig fra terrænet og omgivelserne. Ligesom fortidens mure og volde var forbundet med et ingenmandsland af friholdte arealer, danner motorvejene bymæssige barrierer, men ikke sådan at de fungerer indkredsede som f.eks. Paris' Boulevard Périphérique.¹ At det nævnte postkort viser et udsnit af Los Angeles' infrastruktur, er under alle omstændigheder i god overensstemmelse med den britiske arkitekturforsker Reyner Banhams karakteristik af byen (som han måtte erhverve kørekort for at lære at kende):

Motorvejene synes at have fastholdt LA i en kanonisk og monumental form, langt hen på samme måde som Sixtus Vs gader fikserede det barokke Rom eller baron Hausmanns Grand Travaux fæstnede La belle Epoques Paris. Hvad enten man betragter dem som en tornekrone eller en laurbærkrans, er motorvejene hvad skytsgudinden for englens by skulle bære på sit hoved i stedet for murkronerne, der blev frembåret af byers skytsgudinder i tidligere tider (Banham, 1971, p. 35).

Skyskraberne på Bunker Hill – i fugleperspektiv eller med den udstrakte by i forgrunden og måske San Gabriel Mountains i baggrunden – blev senere yndede motiver for postkort. Downtown Los Angeles har i almindelighed oplevet en renæssance efter årtusindeskiftet, og byens højeste skyskraberkoncentration er blevet orienteringspunkt for dele af den endeløse by: Ligesom med fjerne bjerge ændrer billedet sig kun langsomt i forhold til et bevægeligt perspektiv.

Vertikalt vokseværk har således i et vist omfang kunnet skaffe byen et *image*, skænke den et holdepunkt, der kan afbøde virkningen af den identitetstruende horisontale udbredelse, der opløser dens grænser. Los Angeles er et oplagt eksempel på den generelle byudvikling, som den engelske arkitekt Cedric Price (1934-2003) meget anskueligt billedliggør i sin umiddelbart lidt sære sammenligning mellem byformer og forskellige tilberedninger af æg. Sammenligningens oprindelse (1982) virker lidt apokryf – synes kun at eksistere i henvisninger – men tager til gengæld implicit udgangspunkt i ægget som oprindelsens form (“*ex ovo omnia*”). *Middelalderens by* svarer til et hårdkogt æg med en klart defineret kerne (blommen) og en ubrudt skal. Efter sløjfning af mure og volde bliver byen til et spejlæg, hvor hviden flyder ud: De ydre grænser bliver flossede (*industribyen*). Med bilismens fleksible mobilitet bliver det hele pisket sammen til et røræg, hvor centrum og periferi blandes til en ensartet masse (*den moderne by*). Rumligt er identitet normalt knyttet til grænser, men måske handler det om en ny identitet uden murkroner som dén, Reyner Banham antyder i sit ironiske forslag til en skytsgudinde for Englenes By?

På et analytisk niveau forsøgte den engelske arkitekt Gordon Cullen (1961) at sætte byen i bevægelse ved at fremstille fodgængerens vej gennem en by som en *sekvens* af billeder, ikke ulig en tegneserie, hvor ruderne er bundet sammen af arkitektoniske elementer. Det kan imidlertid ikke undre, at det er amerikanske byteoretikere, der for alvor har tematiseret *bilistens oplevelse* af byen – og anlagt en nærmest *filmisk* synsvinkel. Donald Appleyard, Kevin Lynch og John R. Myer fastholder i bogen *A View from the Road* (Appleyard et al., 1964) for så vidt byens (relative) figurkarakter i og med, at den er noget, man ankommer til (den er med andre ord ikke et “scrambled egg”). I stedet for at lade vejene overtage jernbanens lange, lige stræk, hvor naturen blot udgør en hindring, slår de til lyd for, at *the scenic*

highway bør iscenesætte et veritabelt modtagelsessystem for bilisten, der forbereder ham på den by, han nærmer sig. Ved sine slyngninger, stigen og falden, skal vejen foretage tiltninger og panoreringer, der som en kunstfuldt tilrettelagt sekvens af bevægelige billeder kan udpege vartegn i et rytmisk forløb af gentagelse og variation.

I amerikansk sammenhæng vil pejlemærkerne ikke mindst være prægnante skyskrabere, der antager skiftende indbyrdes relationer, idet de overlapper hinanden, klumper sig sammen eller adskilles. Ideelt bør det alt sammen ifølge de tre forfattere tilrettelægges med den overordnede hensigt at bringe den kørende på højde med byen, gøre den forståelig og meningsfuld som mål for bevægelsen. De fremkommer med et forslag til *notationssystem* for det ny område, men selvom det lanceres som en slags *partitur*, minder det mere om et forsøg på at formalisere en filmisk sekvens, og forskellige *overgangsformer* analogiseres da også med "rent klip" (abrupt overgang), med op- eller nedblænding (hvor et element forsvinder, før et nyt dukker op) og overblænding (hvor elementerne for en stund er til stede samtidigt eller smelter ind i hinanden). Problemet er naturligvis, at det ikke er muligt at styre sekvensen og dens retning eller overhovedet at afgrænse ruten; man kan begynde og slutte mange steder uden nødvendigvis at blive ført gennem hele vejforløbet.

I *Dubai* er det en enorm motorvej, der organiserer bygningerne og giver mindelser om tidligere urbane utopier om den *lineære by*, hvor de trafikale linjer båndlægger byens form, idet bebyggelser udkrystalliseres langs jernbanestrækninger og veje. En overvældende mængde af Dubais skyskrabere har taget opstilling langs Sheikh Zayed Road, idet de side om side flankerer den tisporede motorvej med dobbeltsporede aflastningsveje langs siderne og en parallelt løbende metrolinje. Alle de dominerende trafiklinjer følger kystens orientering, idet skyskraberne som tendens trækker sig sammen omkring metrolinjens stationer. Set fra motorvejen eller fra metrolinjens højbane er der tale om en veritabel parade af skyskrabere, der defilerer forbi. Beskueren trækkes i Dubai gennem et *dynamisk, filmisk forløb*, der iscenesætter byen som uophørlig bevægelse i et stadigt spil mellem horisontal udstrækning og vertikal katapultering af blikket.

Fra luften og fra havet eller ørkenen eller mere eller mindre vinkelret på trafikaksen kan man uden videre fornemme organiseringen af Dubais

skyskrabere, men fra Dubais gamle bydel mod nord er det ikke muligt. Faktisk er det den almindelige situation, at man på afstand har mere end svært ved at se, hvilket vejnet skyskrabere indpasser sig efter; selv et gittersystem overfører sjældent et aflæseligt mønster til bysilhuetten. Veje forsvinder typisk i fremstillinger af skylines, hvorimod de naturligtvis spiller en dominerende rolle i bykort.

Kunstneren Lu Hao holder sig ikke på afstand af Beijing, når han gengiver en strækning på *Chang'an-avenue* (2005-06), der hverken ses fra et fugleperspektiv eller som en perspektivisk synsakse, der løber mod et uendeligt forsvindingspunkt. Han dykker ned i byen, men begrænser sig til facaderne, når han på 50 meter lange ruller fremstiller både nord- og sydsiden af Chang'an. Værket, som jeg så på documenta 12 i Kassel 2007, består af nøgterne arkitektoniske opstalter af den (højhus-)arkitektur, der efterhånden er skudt op på strækningen. Alle bygninger er set mere eller mindre frontalt fra gadeniveau, men som på kinesiske håndruller er der ikke anlagt et samlende perspektiv: I fravær af ét forankrende synspunkt sættes beskueren i bevægelse langs de oprullede gadestrøg.

Chang'an-avenuen er ikke en hvilken som helst gade. Med Maos magtovertagelse i 1949 blev Chang'an-avenue tegnet på en ny tid, eftersom den brød den dominerende nord-syd-akse og forbandt Beijing med en øst-vest-akse på tværs af Den Hellige Freds Plads, der tidligere havde været del af Den Forbudte By (se generelt Hu, 2005). Murafrænsninger og et æskesystem af lukkede gårde spiller her som ellers i Kina en væsentlig rolle: Ikke for ingenting har mur og by skriftegnet cheng til fælles på kinesisk (Biswas, 2000, p. 27). Hidtil havde Den Forbudte Bys mure drevet en kile ned i sine urbane omgivelser og forhindret eller besværliggjort almindelige byboere i at bevæge sig i øst-vestlig retning eller omvendt. At Chang'an-avenue yderligere er blevet magnet for en ny tids prestigebyggerier og spektakulære skyskrabere sættes i relief af Lu Haos traditionsbestemte materialevalg og maleteknik. De håndruller, der er matrice for værket, blev opbevaret omhyggeligt og kun ved sjældne lejligheder fremdraget til privat beundring. De blev holdt tæt på kroppen og lod sig kun oprulle (med læseretning fra højre mod venstre), så man kunne overskue en armslængde ad gangen. Lu Hao spiller således for mig at se op mod mediets nærhedskarakter, som i princippet kun tillader én eller to beskuerer på samme tid;

deres blik er begrænset, men de drives videre af en stadig nysgerrighed. Byens centrale gade, som passerer en plads, der er samlebakken for hovedstadens historie og betydning, er imidlertid netop et anliggende for alle, og det vertikale vokseværk er om noget et spørgsmål, der kræver almen debat, indsigt og fremsyn. Det er ikke kun et spørgsmål om individuelle muligheder og selvrealisering som hos Whitman. Lu Hao gør *vejen* til metafor for *fortælling*, idet en udvikling i tid tematiseres som en sekvens i rum. Hvor Los Angeles-postkortet båndlagde motorvejenes helt almen-gjorte bevægelighed for abstrakt at fejre den, oversættes rum til tid for her at stille spørgsmålet: Hvor er byen eller samfundet på vej hen? Beskueren sættes selv i bevægelse af de oprullede tuschtegninger, der tilrettelægger en organiserende *route*. Men den savner her et klart udgangspunkt og endemål, der er spændt ud mellem begyndelse og slutning i et forløbsmønster af årsager og virkninger. Normalt foretager en fortælling en investering i tid, der er båret af tillid til, at den er i stand til at kaste betydning af sig. Så enkelt er det ikke hos Lu Hao, der abstrakt problematiserer globalisering og genopbygning.

Skal Beijing blive en abstrakt by af utilnærmelige skyskrabere? Det er udpræget tilfældet i byens CBD (Central Business District), hvor Chang'ans fortsættelse mod øst skærer 3. og 4. Ringvej. I dette område står OMAs (Rem Koolhaas') ikoniske *CCTV* (2004), men stadig flere er kommet til, bl.a. *China Zun* (2018), der med sine 524 meter og 109 etager er Beijings højeste skyskraber. Ikke langt derfra knejser *China World Trade Center Tower III* fra 2010 (330 m, 79 etager). Her kan det virke som en tilsigtet symbolsk handling, når noget, der mest af alt tager sig ud som en remake af det hedengangne World Trade Center i New York, bygges af det samme amerikanske arkitektfirma (SOM), der har udformet det fældede tårns efterfølger.

Tårntypologier og skyskrabersammenligninger

Tårne er i historiens løb styrtet sammen. De kan virke som beherskende, uindtagelige udsigtspunkter, men de kan også vise sig at være sårbare. Deres symbolske dominans kan på mere subtil måde blive en svaghed, som når Leningrads tårne og spir blev et problem for byen under det tyske angreb

og belejring under Anden Verdenskrig: Byens skyline angav skudlinjer. Det er almindelig kendt, at de forgyldte spir måtte tildækkes eller maskeres for at forhindre det tyske artilleri i at udnytte dem som pejlemærker og gøre dem mindre anvendelige som orientering for *Luftwaffe*.

Forsvarstårne indgår i den mere generelle typologi, som tårnet udgør. Men tårnet kan også ophøjes til *arketype* i en mere eksistentiel, jungiansk forstand: Her er ikke tale om konkrete billeder, men generelle kollektive dispositioner, der gør dem mulige, idet arketyperne tilhører et nedarvet og fælles repertoire af mønstre, der angiveligt uafhængig af tid og sted styrer tanker og følelser, men aldrig finder sin definitive form. Det er fra sådanne lettere obskure forestillingskredse, Gaston Bachelard (2005) har hentet inspiration til sine overvejelser om rumlig vertikalitet, og de spiller også en vis rolle hos Giovanna Massobrio og Paolo Portoghesi (1988) i deres behandling af arkitektonisk fantasiudfoldelse i maleriet, hvor tårnet spiller en slags førsterolle som noget unikt og individuelt, der danner kontrapunkt til horisonten:

Tårnet er i vores vestlige billedverden det lodrette tegn par excellence, et symbol på ophøjelse og fald, det oprindelige udtryk for den rette vinkel, for den abstrakte oplevelse af tyngdekraften. Ligesom en oprejst menneskelig krop repræsenterer tårnet en udfordring til naturen, til den vandrette linje, som bedst udtrykker Jordens stabilitet og hvile: dén linje, vi kalder "horisontlinjen" (p. 53).

Er skyskraberen typologisk en forlængelse af tårnet? Hvis man vil understrege *historisk resonans og kontinuitet*, omtales skyskrabere ofte som tårne. Hensigten kan være at skænke bygningen værdighed eller gøre dens højde mere fremkommelig i offentligheden. M. Révész-Alexander (1953) ser imidlertid en uoverstigelig kløft mellem *tårnet og skyskraberen* og anlægger et voldsomt åndeliggjort synspunkt, der nedtoner tårnets eventuelle funktion for i stedet at tillægge det en iboende højdedrift, en drivende kraft, der symbolsk tager sigte på at erobre luftrummet som udtryk for "åndens evige kamp med stoffet" (p. 20). Den amerikanske skyskraber (*Turmhaus*), derimod, savner en ideel stræben og repræsenterer en blot teknisk løsning på et materielt og økonomisk problem. Men i modsætning til trappetempellet, zigguraten, kan heller ikke den ægyptiske pyramide ifølge Alexander

gøre krav på slægtskab med tårnet: *Pyramiden* er en gravhøj, der uanset sin højde i grunden er orienteret mod jorden og i modsætning til tårnet er kendetegnet ved ro, ubevægelighed og uforanderlighed.

Skyskrabere i almindelighed synes opsatte på at give indtryk af dynamik, og det gælder også de ikke helt få, der knytter an til pyramiden som type. De er dog i almindelighed ret spidst udformet og nærmer sig spiret eller obeliskens.² Uanset Alexanders idealistiske skelnen, mener jeg, at skyskraberen diskursivt og visuelt er blevet opladet med mange af tårnets karakteristika. I næsten overraskende omfang har skyskraberen diskursivt og visuelt overtaget store dele af tårntypologien, som den overlapper.

Prestigehensyn giver sig selv, når skyskrabere bærer *personnavne*, og familienavne klæber til slægtstårne som Garisenda og Asinelli fra det 12. århundredes Bologna. Selv funktioner som skabelse af ren *faldhøjde* eller *opbevaring* og *isolation*, sådan som de tilvejebringes af *siloe*, *vandtårne*, *krudttårne* og *fangetårne*, har deres modstykker blandt skyskrabere. Forskellige steder i verden har elevatorproducenter som f.eks. Otis og Kone rejst enorme elevatorsiloe som forsøgsskakter.³ Mere oplagt er det samme tilfældet med *udsigtstårne*, *observatorier*, *vagttårne*, hvor f.eks. *tvillingetårne*, undertiden i forbindelse med broer, æstetisk skal indramme og markere en *tærskel*. En række tårntyper betegner fællesskab og tjener til *koordinering* og *orientering* (klokketårne, rådhus- og kirketårne, pagoder, minareter, fyrtårne). Med deres udprægede *synlighed* tilkendegiver de en ophøjelse, der har med *værdimæssig koncentration*, med beherskelse og styrke at gøre. De kan sidestille eller modstille forskellige værdicentre (verdslig og kirkelig magt), markere grænser eller kæde bydele sammen over større afstande.

Den sidstnævnte funktion opfyldes af de syv skyskrabere, Stalin iværksatte på ringgader og indfaldsveje i Moskva. Paladsagtigt breder de sig også horisontalt og danner næsten en krans omkring den centrale by, idet de visuelt tager sig ud som en slags forposter til Kreml-muren ved at låne motiver fra dens tårne – med *Moskva Statsuniversitet* (Lev Rudnev, 1953, 240 m) som det yderste og største af de imponante bygningsværker.

Som beskyttelse kan tårne være uindtagelige, idet forsvarerne nyder godt af faldhøjde og øverste placering. Ligesom skyskrabere ofte har panoramadæk for turister, yder vagttårne oversigt og åbner mulighed for signalgivning over afstande. Senere tiders *kommunikationstårne* (tv- og

radiotårne, signaltårne), der erobrer æteren, har da også fundet modstykker i mange ikoniske skyskrabere, der i vidt omfang har benyttet antenneopbygninger eller spir til at øge deres højde – hvilket har været i overensstemmelse med et internationalt accepteret kodeks, så længe antennen (f.eks. som gotisk fiale) kan opleves som organisk del af bygningens design (hvad der naturligvis kan give anledning til konflikt). Det gælder f.eks. den arkitektonisk integrerede antenne, der afslutter *Chicago NBC-Building* (SOM, 1989, 191 m) lige over tv-stationens stiliserede påfugle-logo, men ikke Sears' eller Hancocks antenner.

Ligesom skyskrabere jævnt hen kombinerer deres primære funktion med observationsdæk og kommunikationsgrej, er tårne ofte hybride. Når *Grote Kerk* (1455-1518) i den hollandske by Naarden er udstyret med et voluminøst tårn, afslører det, at dets formål ikke kun har været at udbrede klokkeringning og formidle symbolsk kontakt til himlen, men tillige har fungeret som vagt- og signaltårn – og i yderste tilfælde kunne tjene til beskyttelse og forsvar. Italienske kampanilers fritstående karakter er ifølge Wolfgang Braunfels til dels begrundet i, at de har indtaget en slags mellemposition mellem verdslige og sakrale funktioner, som i middelalderen ikke altid har været klart adskilt (Braunfels, 1988, p. 180).

Markuskirkens fritstående klokketårn i Venedig (1514, 99 m) har i mindre målestok ekkoer, der er med til at binde byen sammen. Men tårnet blev imiteret i amerikansk overstørrelse i 1909 – endda så meget mere himmelstræbende, at New York-skyskraberen kunne bryste sig af at være verdens højeste bygning indtil 1913. Som både kampanile og fyrtårn kunne *Metropolitan Life Insurance Company Tower* (Napoleon LeBrun & Sons, 213 m) fungere som løftestang for forsikringsselskabets *corporate identity*. Med sin lysende lanterne i toppen opkastede forsikringsselskabet sig til fast orienteringspunkt i en usikker verden, og efter at forbilledet kollapsede i 1902, bekostede forsikringsselskabets dets genopbygning i 1912. Som modtræk til amerikanske skyskrabere skød *Torre Velasca* op i Milano 1956-58 (BBPR, 106 m), idet det med sin udkragede top hentede forbillede i middelalderlige, lombardiske fæstningstårne. Det vældige *900 North Michigan*-tårn i Chicago (Kohn Pedersen Fox Ass., 1989, 265 m) dominerer helt og aldeles det lille vandtårn (47 m, 1869), der står ved dets fod, men dets top spejler den borgagtige udformning af det ophøjede,

legendariske tegn for det "brøndfællesskab", der overlevede byens brand i 1871 (af samme grund er mange skyskrabere i øvrigt en slags vandtårne).

En udførlig reference til middelalderlige forsvarsværker er iværksat af GMs *Renaissance Center* i Detroit, der efter hensigten skulle promovere byen.⁴ Der er tale om et ensemble på syv bygninger; de fire virker som hjørnetårne i en bymur. De omgiver den højeste, runde skyskraber (222 m), som minder om middelalderborges *donjon*, dvs. det inderste forsvarstårn, der kunne tjene til sidste forsvarsposition og med sine tykke mure skulle sikre ammunition, proviant og give adgang til en brønd. Flankeret af sine lavere "vasaller" er Detroit-tårnet ofte fotograferet gennem det indrammende glastag i den tilbyggede kileformede Wintergarten, eller komplekset gøres til toppunkt i en pyramidal eller diagonal komposition, hvor det stiller sig an som bilbyens fremskudte forsvarspost set fra Canada-siden af strædet mellem Lake St. Clair og Lake Erie.

Mange dobbelte skyskrabere er tiltænkt en rolle som moderne udgaver af fortidens byporte, der ofte var indrammet af tvillingetårne. Cesar Pellis *Petronas Towers* i Kuala Lumpur (1996, 452 m) er med sin "sky bridge" en indgangsport til den malaysiske hovedstad, der var et pagodeagtig modsvar til World Trade Center i New York. *Deutsche Banks* tvillingetårne⁵ ligger tæt på Frankfurt am Mains tidligere mure og volde, og kan måske aktivere tankeforbindelser til gamle byporte. Hvad der imidlertid tydeligere forbinder dem med forsvarsværkerne, er deres indbyrdes skrånelse, så de og deres sokkel danner V-former. På gamle byprospekter kan man se, at byen på et tidspunkt supplerede de middelalderlige mure med et ydre system af volde. De undersætsige volde kunne lettere end høje mure modstå det nyudviklede artilleri, som de gamle forsvarsværker også dårligt levnede plads til, samtidig med at fremskudte bastioner bedre end murenes forsvarstårne kunne sætte en indtrængende fjende under krydsild. I Frankfurts nuværende gadenet kan man ane et zigzagmønster, der er spor af bastionernes placering. Deres skarpe spidser imiteres i sokkelbygning, som således – så vidt jeg kan se – mere subtilt tjener til at tilskrive banken status som fast bastion.

Kenzo Tanges *Tokyo Rådhus* i Shinjuku (1990, 243 m, 48 etager) er bygget som en futuristisk, teknoid parafrase over vestværkets dobbelttårne på en gotiske katedral – som i sig selv bygger på skemaet fra bypor-

te bevogtet af flankerende tårne. Tanges rådhuskompleks er i hvert fald gennemtrukket af referencer og er måske mere konkret inspireret af den gotiske *Laon-katedrals* skråstilling af tårnelementer – svarende til at pladsen nedenfor synes at være en parafrase over Peterspladsens modtagende kolonnade, og belægningen trækker på linjer fra Sienas rådhusplads. For de fleste japanere kan rådhuset højst minde om diffuse, kulturelle værdighedsformler – næppe aktivere åndelige associationer i samme grad som dem, der i New York blev iværksat af den kommercielle *Woolworth Building* (Cass Gilbert, 1913). Med sin gotikimitation blev skyskraberens i almindelighed udråbt som “handlens katedral” (Cochrane, 1916, p. 6).

Skyskraberbyens billeder

Et postkort er naturligvis noget konkret, man stadigvæk kan afsende eller modtage som fysisk genstand, men skyskraberbyen optræder i det hele taget som et billede, når det drejer sig om den måde, hvorpå byen fremstilles eller lægger op til at præsentere sig selv. Billeder af skyskraberkoncentrationer kan undertiden minde om gruppeportrætter med de mest lavstammede i forreste række; de kan selv udvikle en omhyggeligt komponeret silhuet eller stille sig an som en slags *nature morte*. Formel ligevægt kan fremmes af forskellige former for *aksialitet*, der fastlåser et mere eller mindre frontalt perspektiv på byen. Byen som *billede*, dvs. sanset eller konciperet i sine todimensionelle kvaliteter *fastfryser* byen, løfter den ud af tiden og det levede liv, og forvandler den til en art *stilleben*, der betoner formelle overensstemmelser og kontraster og af dem skaber et indbyrdes spil af udvekslede former. At fastholde bybilledet kan måske minde om fortidens potentater, der som middel til magtfuld fremtræden ønskede at ligne deres egne portrætter eller statuer, eftersom status i lange tider synes at have være knyttet til værdig ubevægelighed og upåvirkelig ro.

Billeder er noget, der er afgrænset, hvad der ofte accentueres ved en indramning, der ikke er del af billedet. Afstand til det viste kan imidlertid i sig selv fremme todimensionalitet, og en styret orientering mod noget bestemt trækker i samme retning. I princippet er billeder aldrig lig det afbildede – ellers ville de falde sammen med det afbildede og ikke være billeder af noget. *Fresh Kills Park – Lifescape* præsterer imidlertid næsten

det kunststykke at iværksætte et *efterbillede*. Det frembyder et billede af et fravær, i og med at oplevelsen arbejdes ind i kroppen. Det er konciperet af James Corner, arkitekten bag *The Highline* i New York. Det kæmpemæssige, procesbetonede parkanlæg er under langsigtet opbygning på Staten Island, hvor et landopfyldningsområde blev lukket 2002, men (gen)åbnet samme år for at modtage affald fra World Trade Center. I lighed med anden *land art* viser det ud over sig selv – i dette tilfælde mod en skyline, der er frataget de to tårne, men hvis fokus er genskabt liggende som lange, svagt stigende og let konvergerende volde, hvor man så at sige kan gå deres udstrækning ind i kroppen og ved deres afslutning spejle mod det sydlige Manhattans fjerne skyline, der nærmest antager karakter af et luftsyn berøvet de tårne, man befinder sig på.

For terroristerne, der angreb tårnene, var New York uden tvivl et overmodigt Babylon, der skulle bringes til fald. For dem, der udråbte *Woolworth Building* til en handlens katedral, har byen taget sig ud som et himmelsk Jerusalem. Når tårntypologien udlånes til skyskrabere, er der stadigvæk tale om en trafik, der holder sig inden for den arkitektoniske og urbane sfære. Frankfurt am Main som “Mainhattan” er et ordspil, der ved at sammensmelte to byer også rummer et udsagn om en amerikanisering af finansbyen, der efter Anden Verdenskrig lå i den amerikanske zone af Tyskland.

Når New York Times efter sin flytning fra The Newspaper Row til Midtown tog bolig i en (kileformet) udgave af Giottos kampanile i Firenze,⁶ overtog avisen måske nogle af forlæggets associationer som kulturelt vartegn, men om betydningsoverføring mellem helt adskilte virkelighedsområder er der ikke tale. Det er der derimod principielt med de skyskrabere, den østtyske arkitekt Hermann Henselmann tegnede til at udgøre en slags vartegn for Leipzig og Jena, idet de angiveligt skulle minde om en åbnet bog og en kikkert og dermed understøtte byernes renommé med hensyn til henholdsvis forlagsvirksomhed og optisk forarbejdning (Zeiss).⁷ Samme metaforiske relation, men mere vellykket, har de fire tårne, der som opslåede bøger danner rumdefinerende klammer i Dominique Perraults parisiske *La Bibliothèque Nationale de France* (1996). Tårnene er forsynet med træskodder som solafskærmninger, som i flere indstillinger får dem til at minde om reoler. De fire bygninger danner hjørner i et kæmpemæssigt træplateau, der sænker sig i trapper, og som ligesom den tætte træbeplant-

ning i den centrale, forsænkede gårdhave vidner om bogproduktionens traditionelle materiale.

Mange sammenlignende eller metaforiske konstruktioner, arkitektoniske eller sproglige, befinder sig imidlertid i et uklart mellemfelt. *Lakhta Center* (RMJM/ Gorpobject, 2019) skyder sig op som en flammeagtig form ved Den Finske Bugt uden for Skt. Petersborg (som byen hedder i dag) og er med sine 462 meter (87 etager) for tiden Europas højeste bygning. Men tårnets udformning peger ikke så meget på en skyskrabertype, som den trækker på en metafor, der må antages at henvise til Gazproms logo. Hvis den opadstigende flamme synliggør energiselskabets økonomiske potens, kan det spiralerende spir også opleves som en hilsen til byens arkitektur, der historisk er kendetegnet ved mange forgyldte, meget langagtige og sylespidse spir. Indbyrdes har de som billedrim også tidligere skabt historisk kontinuitet med udgangspunkt i åndelig og militær magt. Hvis Peter-Paul-Katedralens facade (1703) på fæstningsøen fortætter sig i et spir, er *Lakhta*-tårnet som helhed her forvandlet til et. Kirketårnets spir, der skilte sig ud fra en tidligere russisk tradition for løgkuper, er blevet sigtepunkt for Moskva-prospektet (som først tager sin begyndelse et godt stykke mod syd). Det fik tidligt sit ekko i spiret, der pryder Admiralitets tårn (fra 1730'erne, fornyet i begyndelsen af 1800-tallet). Det danner udgangspunkt og er point de vue for en trestrengt vifte af gader, der i sig selv lånte værdighed fra Roms gåsefødsmotiv – blot er hovedaksen fra en midterposition (som Roms Corso) forskudt til det østlige gadestrøg, Nevsky Prospektet.

Det østtyske *Fernsehturm* (1969)⁸ tæt på Alexanderplatz er del af en tårntypologi, der som sagt har aner langt tilbage i tiden, men udgjorde kulminationen på en veritabel *billedstrid*, der blev udkæmpet under Den Kolde Krig på tværs af Muren. Med tårnet lykkedes det næsten Østberlin at lægge beslag på hele den gamle hovedstads *image*, idet det med sine 368 meter trænger sig på overalt i det berlinske gadebillede. Hele Berlin lader sig beherske visuelt fra udsigtsdækket i den kugle, spiret gennem-bryder, men først og fremmest danner det som sigtepunkt relæ for Unter den Linden og dets østtyske pendant, prestigeprojektet Stalinallee (senere Karl-Marx-Allee), der trækker ind imod tårnet fra henholdsvis vestlige og østlige retninger. Kugleformen hævder sig ved at forblive den samme, uanset hvorfra den ses, men globusformen antyder en forbindelse til og

kommunikation med hele jordkloden – fra starten dog mest med storebror i øst. Den trækker da også samtidigt på kosmologiske associationer i kraft af sin Sputnik-ikonografi.

Lu Hao har forsøgt at gentage sit kunststykke med Chang'an-avenuen i forhold til Stalinallee (2011), der var planlagt som en fortælling om et genopstandet, socialistisk Tyskland. Hele idéen om byggeri – og gerne dét, der går i højden – som symbol på nationens eller statens genopstandelse besegles af adskillige billedfremstillinger, hvor Stalinallees stilladser danner baggrund. På Leninplatz, der blev omdøbt til De Forenede Nationers Plads, er en Lenin-statue af Nikolai Tomski (1970) blevet fjernet i 1992. Som det fremgår af adskillige fotografier, var Lenin tiltænkt en placering, hvor han ses på baggrund af et tredelt højhustårn, der hæver sig i trin (Heinz Mehlman, 1970, 25-17 etager). Statuen var bygget op af bygningsblokke, der som afslutning også dannede en mur. At rejse et tårn og bygge en nation blev her, som andetsteds, sidestillet: Statsmænd er fra tid til anden fremstået som *nationsopbyggere*. Det samme er tilfældet i Rockefeller Centers lobby, der udmaler komplekset under sin egen opbygning: Her har Abraham Lincoln beredvilligt besteg stilladserne.

Organiske inspirationer angives jævnligt som retningsgivende for skyskraberes udformning – om ikke andet som del af deres branding. *Burj Khalifa* (SOM, 2010, 828 m) i Dubai har således angiveligt grundrids efter en regional ørkenplante med det formål at aflede vindtrykket. En udbredt organisk metafor for skyskraberen er *træet*, der med sin bærende stamme er skema for de to realiserede Frank Lloyd Wright-bygninger, der kan aspirere til skyskraber-betegnelsen.⁹ Planteornamentik indgår i hans læremester Louis Sullivans udsmykning af *Guaranty Building* (1894) øverst under taggesimsen, hvor den antager næsten barok karakter. Det svarer til dén vækstmetaforik, Sullivan importerede fra Friedrich Fröbels pædagogik, og som er foregrebet allerede af titlen på hans *Kindergarten Chats* (1918).

Metaforer iværksætter *betydningsoverførsler* i et gensidigt *udvekslingsforhold*, hvor ét domæne sættes på begreb ved at låne træk fra et andet. Når det drejer sig om arkitektur, bliver dét tydeligt, som egentlig altid er udgangspunktet, nemlig at vi er kroppe i et rum; sproget er spækket med vendinger, der tager bestik af denne grundliggende kendsgerning. Hovedstadens centrale plads er byens hjerte; veje udgør arterier, parker fungerer som

lunger, kloaker som tarme. Når vi taler om “højt og lavt”, er rækkefølgen ikke tilfældig, men afspejler en værdisætning, der tager udgangspunkt i kroppens handlende position, der er opretstående, og overfører den på sociale forhold, hvor overmagt er forbundet med en styrke, svagheden ligger under for.

Metaforiske sammenligninger udpeger implicit *ligheder i det forskellige*, mens sammenligninger i mindre grad undertrykker forskelligheden. Spørgsmålet er i almindelighed, tror jeg, om skellet mellem bogstavelig og billedlig ikke er mere flydende og intrikat, end man umiddelbart skulle antage, hvad jeg ikke kan komme nærmere ind på i denne sammenhæng. Tilvænning og udbredelse har også gjort sit til, at mange metaforer er afgang ved døden og knap nok opfattes som billedlige udtryk mere; det gælder f.eks. facade, der etymologisk har forbindelse til ansigt. Men dette understreger blot, at metaforen ikke er en biomstændighed ved sproget. Langt fra at være overfladisk pynt er dét at *afbilde ét virkelighedsområde på et andet* en uundgåelig del af den måde, vi erkender verden på. Langt fra at være en ydre besmykkelse af noget allerede givet udgør den en mental kortlægning, der i sig selv deltager i en indre tankeproces (Turner/Lakoff, 1989).

Metaforer gør sig både gældende på såvel genstandsniveauet – skyskraberen eller byen selv og dens tilblivelse – som på det sproglige plan, herunder også det analytiske, eftersom beskrivelse og analyse aldrig er rensset for metaforer. Spørgsmålet bør således ikke handle *om* deres berettigelse, men stilles *til* deres konkrete anvendelighed. Et eksempel kan være det traditionelle facadebegreb, som jeg mener i mange tilfælde med fordel kan udskiftes med en opfattelse af skyskraberens ydre fremtoning som en slags fortælling, hvor begyndelse og slutning er accentueret (Troelsen, 2002, pp. 92f). Under alle omstændigheder kan et første trin til at besvare af det stillede spørgsmål være at danne sig et vist overblik over feltet – sådan som jeg forsøger det her.

Skyskraberen som skulptur og persona

Mange af de senere års skyskrabere har antaget *skulpturelle* former, muliggjort af tekniske nyskabelser. Især store finans- og industrikoncerners forsøg på synlighed har givet anledning til påfaldende udformninger af skyskrabere, sådan som vi har set det med Gazprom-tårnet. Skulpturas-

sociationer trænger sig på i samme grad, som tårnenes udformning *tilsyneladende* lader hånt om deres funktionsduelighed: De vrider sig, drejer sig om sig selv, fletter sig ind i andre bygninger, indtager skrå og hældende positioner, og hvis de ikke selv synes at danse, overlader de det til deres vinduer at hoppe og springe. I tysk sammenhæng er sådanne byggeriers skulpturelle udformning udmøntet i betegnelsen *Skulp-Türme*. Et tidligt eksempel på skyskrabere, der trodser lodlinjen er Philip Johnsons *Euro-paport* i Madrid (1996, 114 m), hvor to tårne markerer sig som byport ved at hælde mod hinanden med 15. graders hældning.

Johnsons portbygninger rummer faktisk kontorer. Noget tilsvarende gælder ikke Eero Saarinen's *Gateway Arch* (1968) i St. Louis, som er en slags synsmaskine, der ligesom Corners to jordvolde skal styre blikket. Der er tale om et stortilet, parabolisk formet monument, der accelererer det vertikale perspektiv ved at snævre ind foroven, hvor det når en højde af 192 meter. Herfra kan man gennem smalle, horisontale vinduer som billedrammer overskue downtown St. Louis, idet man placeres i en akse, der fører gennem grønne områder og udpeger det gamle domhus omgivet af højhuse til den ene side, mens anlægget til den anden side afsluttes af et trappeanlæg ned til Mississippi-floden. Set inde fra byen danner buen en slags glorie eller regnbue over domhuset og bymidten; fra floden opbygger den en "port mod vest", en triumfbue, der fejrer USA's vestlige ekspansion, der blev muliggjort ved Thomas Jeffersons køb af Louisiana fra Napoleon (1803). Triumfbuens længde flugter med Mississippi-floden, der som national grænse- og forbindelseslinje indtager en position, der svarer til Kinas Yangtse og Frankrigs Loire-flod.

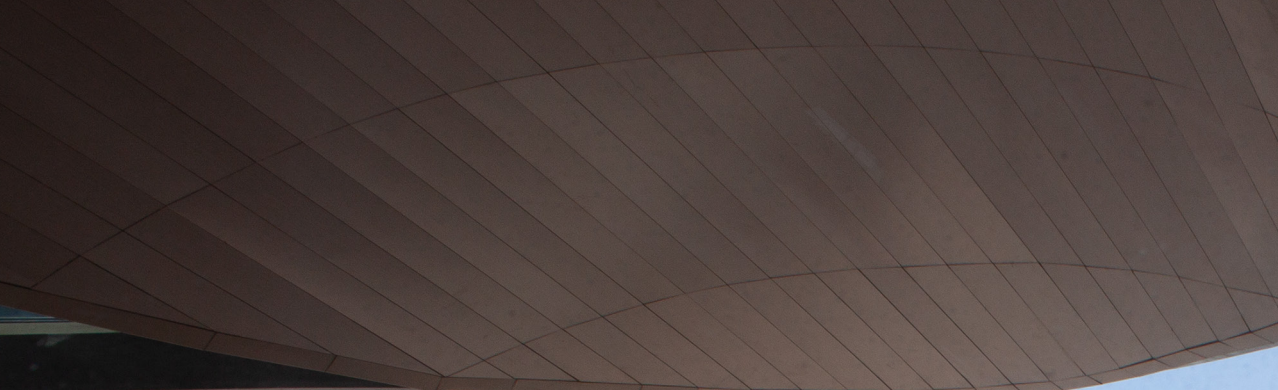
Skyskraberes skulptur-aspirationer falder for så vidt i tråd med August Schmarsows (2006) idé fra 1893 om skellet mellem arkitektur og skulptur. Arkitektur var for ham ikke et spørgsmål om bygningens omsluttende *beklædning* eller (ydre) materielle *masse*, men om dens (indre) *rumdannelse*, hvor negativformen, selve begrænsningen, er det afgørende. Den arbejder ikke med massive, kropslige legemer, men er derimod en kunst, der som "Raumgestalterin" har til opgave at omslutte dét subjekt, som er udgangspunkt for rumdannelsen. Den udformer indre rum, man bevæger sig ind i og omgives af. Den har med dybde og perspektiv at gøre, hvorimod skulpturen accentuerer den *vertikale* dimension, der i særlig

grad er egnet til at give indtryk af en *overskuelig, sluttet genstandsform*, mens maleriet er bundet til den horisontale og laterale dimension. Hvis bybilledet således er et panorama, forekommer det mig, at skyskraberen i Schmarsows forstand er forhåndsbestemt til at befinde sig i et mellem-område mellem skulptur og arkitektur.

Ofte tilpasser skyskrabere sig et omgivende, lavere byvæv ved sokkelbygninger, der fungerer som afsæt for deres mere slanke tårne. Norman Fosters *Hearst Tower* (2006, 182 m) i New York virker skulpturelt ikke alene i kraft af den klart adskilte, egenartede sokkel (Joseph Urban, 1928), der står tilbage fra en ikke færdigbygget art deco-bygning, men også fordi tårnhjørnernes stumpe, minimalistiske trekantindhak og -fremspring minder om de mere afrundede silhuetgentagelser i Constantin Brâncușis *Endeløse søjle* (Târgu Jiu, Rumænien, 1938). Minoru Yamasakis *Rainier Tower* (1977, 157 m) er som samme arkitekts World Trade-tvillingetårne en minimalistisk stele med gennemgående lisener, blot balancerer Seattle-tårnet visuelt faretruende på en 37 m (11 etager) høj pyramide, der med en krumning spidser til forneden. Endeligt kan en hel skyskraber naturligvis simpelthen tjene til sokkel for en statue sådan som det vindende, men kun påbegyndte forslag til *Sovjetpaladset* i Moskva (Boris Iofan, Vladimir Schuko, 1932), idet den næsten 500 meter høje bygning skulle krones af en kolossal Lenin-statue.

Søjler kan løfte skulpturer mod himlen, men kan også selv fungere som en slags skulpturer. Det gjorde Adolf Loos' forslag til den navnkundige Chicago Tribune- konkurrence i 1922 – uanset om indfaldet var seriøst ment eller ej. Hans forslag, der består af en kanneleret dorisk søjle, skal formentlig forstås som en slags ordspil på avisbegrebet "column", der henviser til avisspalte (klumme). Når en skyskraber omtales eller konciperes som en *søjle*, er søjlen på forhånd sprogligt forankret i den opretstående krop med dens fod og kapitæl (hoved). Skyskraberen manifesterer ofte en lignende *tredeleling*, hvor basis har tydelig karakter af sokkel for et skaft. Selve navnet *The Turning Torso* (Santiago Calatrava, 2005), der med sine 190 m knejser som solitær skulptur i Malmö, er egnet til at fremkalde kropsassociationer, selvom den fordeler sin tyngde forskelligt alt efter synsvinkel.

Som *krop* eller *levende væsen* fremstår skyskraberen eller byen som et *individ*, der udstyret med en slags egenvilje har sin identitet knyttet til fødselsdage og andre mærkedage. Strengt taget giver det derimod sjældent





mening at udstyre byer med en fikseret oprindelse, og de lever sjældent op til den identitet, de tillægges. Uvægerligt er de resultat af sammenfiltrede og ukoordinerede intentioner, eller også bliver de det med tiden – i og med at interessekonflikter trækker i mange, måske modsatte retninger, hvad der typisk kan ses. Strengt taget er det ikke gjort med at tilskrive bipolaritet til en åbenlyst spaltet by som Koldkrigens Berlin, hvor vi føler os berettiget til at stable to antagonistiske på benene, som var de hver især tydelige agenter, der hver for sig besidder afgrænselig identitet og klar målsætning. Men under alle omstændigheder er det sprogligt mere end svært at omtale såvel byer som bygninger uden at udstyre dem med en form for *agens*, som var de levende væsner – blot postuleres det ikke med samme fyndighed som i barokke allegorier, hvor emsige Fama-engele ikke undser sig for begejstret at udbasunere stadens ry med deres langagtige trompeter.

Øverst på *Municipal Building* – den 180 meter høje bygning (McKim, Mead & White), der i 1914 skulle aflaste New Yorks City Hall – troner Audrey Munsons forgyldte *Civic Fame*. I den ene hånd holder hun et heraldisk skjold, i den anden en krone, hvis fem kreneleringer angiver metropolens bydele. Allegorier var traditionelt af hunkøn (ligesom de abstrakte begreber på latin, de henviste til), men den ulige kønsfordeling gjaldt også normalt det symbolske personel, der fik til opgave at bevogte byer. *Early New York* (Philip Martiny, 1907) har taget opstilling ved indgangen til *Surrogate's Courthouse* i Civic District. Blandt amerikanske byer er New York – eller Nieuwe Amsterdam – en af de få, der har en befæstet fortid (hvad der fremgår af gadenavnet Wall Street), og byens kvindelige inkarnation er – ligesom sine mange europæiske søstre – udstyret med en murkrone, hun bærer på sit hoved.

Ofte har skyskrabere taget navn efter deres bygherrer, efter (skiftende) ejendomsbesiddere eller firmaer (Woolworth er et eksempel). "Starchitects" har på det seneste i f.eks. Milano og Madrid kunnet gøre portrætmalere eller skulptører kunsten efter med at få deres navn knyttet til deres værker snarere end den portrætterede eller bygherren. Ellers var det kun ved festlige lejligheder, at arkitekter midlertidigt har kunnet tage bolig i deres værker. Ved en kostumebal i 1931 på Hotel Astor i New York var arkitekter udklædt i deres skyskraberkreationer. Her tiltrak William Van Alen sig særlig opmærksomhed ved at have iført sig Chrysler Building. I 2019 blev spøgen gentaget i regi af CTBUH (Council on Tall Buildings and Urban Habitat), der afholdte

sin 10. verdenskongres og fejrede sit 50-års jubilæum i Chicagos Aqua Tower. Petronas Towers blev vist som en slags rygsæksraketter, og Lakhta Center gik "catwalk" i en noget slatten udgave af sin flammeform. Det hele kan virke som en ualvorlig hentydning til byen som kostumebal og dens arkitektur som *modefænomen*. Måske kunne det også mere seriøst være en hilsen til Gottfried Semper og hans forestilling om arkitektur som opstået og præget af tekstiler som rumafgrænsning og ydre beklædning (Semper, 1860) – en opfattelse, som August Schmarsow tog kraftig afstand til i *sin* rumopfattelse.

Urbant bjerglandskab og naturbeherskelse

Hvis en skyskraber ved festlige lejligheder kan domesticeres som tæt på den ydre hud og som en membran på linje med tøj, konciperes den oftere som noget fjernt, der unddrager sig menneskelig målestok og umiddelbart er at sammenligne med bjerge. Det er næppe tilfældigt, at en tidlig skyskraberblok i Chicago, der dukker op i enhver historisk fremstilling af typologiens historie, hedder *The Monadnock Building* (Root & Burnham, 1891-93, 16 etager, 66 m). Monadnock er navnet på et bjerg i New Hampshire, men også de senere forlængelser af husblokken – Kathadin og Wachusetts, hvor det første byggeafsnits massive, bærende mure er erstattet af jernskelet – henter deres navne fra bjerge i det nordøstlige USA.

Det er imidlertid fremtidsbyen som helhed, der i Hugh Ferriss' *The Metropolis of Tomorrow* (1929) antager karakter af vældige klippemassiver og bjergrygge med forbjerge:

Det første indtryk af byen er således af en bred slette, der ikke mangler vegetation, men hvorfra der med betydelige mellemrum rejser sig tårnhøje bjergtinder.

Hvert tårn ser ud til at have et særligt forhold til det lavtliggende distrikt, som umiddelbart omgiver det. Højderne på de mindre bygninger øges, når de nærmer sig det centrale tårn; hver tinde er så at sige omgivet af lavere bjerge, der lægger op til det (Ferriss, 1986, pp. 109-110).

Når skyskraberbyen fremstår som et bjerglandskab, antager den karakter af en *fremmed* og *vanskeligt tilgængelig natur*, der modsætter sig eller trodser menneskelige bestræbelser og projekter. Kultur omveksles til natur, når

byens tinder antager karakter af bjergtinder. Det kulturskabte er størknet til noget givent og har antaget karakter af en "anden natur" – noget, der har sluppet forbindelsen til ophav, udvikling og tid. Byen – ikke mindst dér, hvor den vertikalt samler sig i sin mest koncentrerede skikkelse – optræder som en naturlig udfordring. Huse befinder sig *på* jorden; om et bjerg kan man ikke sige, at det står på jorden. Bjerget er den skikkelse, jorden antager på et bestemt sted. Faktisk kan det i mange skyskraberbyer være vanskeligt at fastslå et jordniveau. Store udgravninger har gjort det nærliggende at nedsænke pladser, men mange af dem er hævet op over gadeniveauet, der også forflygtiges ved broer og tunnelagtige kanaliseringer (jf. Troelsen, 2020, p. 87f).

Johannes V. Jensen dynamiserer og ophøjer New Yorks befolkning til en slags bjergbestigere, der ikke besejrer fikserede højder, men navigerer i et vulkansk energifelt – formentligt inspireret af byens mange dampende riste:

De ligner Bjergbestigere og er det ogsaa, de holder sig hver Dag oppe paa det stenede Højfjæld af en moderne By, de avancerer over en Grund, der dirrer af Trafik som en Vulkan, de aander en Luft, der er giftig af Røg og svanger med Elektricitet som et Tordenvejr, de orienterer sig mellem Lavastrømme af Mennesker, der konstant befinder sig i Opløb, og Sporvogne og Tog over Hovedet og under Jorden, de lytter i en Støj, der er mere isolerende end Stilhed, et Gadebrag saa bedøvende, at det ikke er en Bølgen men en Knusning af Luften som ved et Stenskred, dette Højtryk skal de igennem, dette er Vejen over New York (Jensen, 1907, p. 6).

Johannes V. Jensen er også i stand til at opleve byen som en enorm *skov* – en forårsskov, der er ved at springe og bebuder en hård og teknisk verden, der befinder sig på lang afstand af et romantisk naturunivers:

Det meste af Staalbindingsværket var rejst og lignede med sit mønjerøde og sorte Væv af Jernbjælker og Stræbere en hæslig Metalskov, der groede op af Stenene, og hvori det hamrede som et Løvspring i Helvede. Det dansede deroppe med Nittehamre og pnevmatiske Mejsler paa Bjælkerne, som var det en overnaturlig stor Skovspætte, der hakkede paa Staalstammerne, en jernædende Fugl med blaat forstaalede Fjer og en hed Fil ud af Halsen (Jensen, 1907, p. 14).

Det må siges at være helt i Jensens ånd, når en række af *bjergbestigere* har specialiseret sig i at besejre skyskrabere.¹⁰ Det er således ikke kun linjedan-

seren Phillip Petit, der har følt en uimodståelig trang til at indtage det tomrum, der blev dannet af kløften mellem World Trades tvillingetårne (1974). Sydtårnet blev senere besteget af George Willig i 1977, der efter tre og en halv times opstigning kunne indskrive sig i bygningen ved at efterlade sin signatur på toppen af den. Andre, f.eks. Alain Robert, har fulgt trop og givet sig i kast med andre højhuse – dog ikke altid som lovbrudere, men som del af et mere officielt mediestunt ved indvielser o.lign.

Som kløftet og overvældende *bjerglandskab* kan byen transcendere den profane verden og blive til et skue af *sublim* karakter. Hans-Jørgen Nielsen har beskrevet en solnedgang i New York på denne måde: “Under mig rammer strålerne de kæmpemæssige tinder og massiver i en enorm slugt, hvis omfang ikke lader sig opfatte med nogen rimelig sikkerhed af noget menneskeligt øje” (Nielsen, 1985, p. 58). I sin begrebshistorie har det sublime især været møttet på voldsomme landskaber, men medtager også arkitektur, der ikke lægger op til den afgrænsede og domesticerede oplevelse, som skønhed skænker, men ved sin umådelige storhed rækker ud over enhver fatteevne, og som derfor indgyder en vis rædselsblandet fryd.

The American Sublime er en variant af begrebet udviklet af David Nye (1994). Det inddrager bl.a. skyskrabere og brobygninger, men peger ikke mindst på det amerikanske landskab som *nationalt samlingspunkt* i fravær af fælles tradition, herunder trosretning. USA har da også været foregangsland i oprettelse af nationalparker. Men karakteristisk er, at teknologiske nyskabelser ikke på samme måde som i Europa har været opfattet negative modstykker til naturen.

Le Corbusier jævnfører i 1920'erne sine projekterede skyskrabere med krystallinske bjerge, der lyser i aftensolen¹¹ – et af de træk, der trods alt forbinder ham med Brunos Tauts ekspressionistiske vision af det krystallinske fælleshus, en “bykrone”, hvor bjergets ophøjelse videreføres og forlænges i *opadstræbende gotiske naturformer*, idet mure nedbrydes til fordel for glasmembraner som led i en åndelig genrejsning efter Første Verdenskrig (Taut, 1920). Hvor Tauts profane glaskatedraler selv synes at udstråle bundter af lys – sådan som mange skyskrabere gør det i deres selvrepræsentation på væggene af deres lobbyer – har Le Corbusiers tårne maksimeret deres lysindtag ved at være formgivet som en slags lysradiatorer. Tidligere end i Algier-planen er byen i Le Corbusiers bytopier fra 1920'erne eksplicit

konciperet som en *rational maskine*, der udrenser fortidens sygdomstegn, og i geometriens ånd er indrettet på at skabe den hurtigste og mest direkte forbindelse fra et punkt til et andet (Le Corbusier, 1980). Små todækkerfly har det med som fluer at sætte sig på Le Corbusiers tegninger, og en flyveplads er uforfærdet indrettet midt i skyskraberbyens pulserende hjerte, der opsamler og viderebefordrer trafikstrømme. Gadekorridorens begrænsninger er faldet og *bevægelse* gjort til byens overordnede princip, der fremmes af, at skyskraberne er hævet op på piller, så de ikke danner barrierer for den trafikale gennemstrømning. Bygningsornamenter udrenses – de er for fodgængere og kan ikke opfattes i farten, eller de kan endda forvolde skade ved at aflede de trafikerendes opmærksomhed.

Et forbillede for Le Corbusier var *atlanterhavsdamperen*, der som skyskraberen trodser naturkræfterne og i koncentrat rummer alle byens funktioner. At det langstrakte højhus *Unité d'Habitation* er bygget forskellige steder i verden svarer til, at skibet ret beset er et sted uden sted, idet det uforankret besejrer elementerne i sin fremaddrift. Men skibet eller skyskraberen kan også styres ind på en national kurs:

“Pludseligt så jeg Flatiron Bygningen, som jeg aldrig har set den før. Fra hvor jeg stod, så det ud, som om den bevægede sig mod mig som stævnen på et monstrøst dampskib, et billede på det ny Amerika, der var under tilblivelse”, har fotografen Alfred Stieglitz berettet kort efter, at Flatiron (Daniel Burnham, 87 m) stod færdig (1902). Han følte øjensynligt en generel affinitet mellem sit medium og skyskraberen som bygningstypologi og erklærede om den ret så historicistiske bygning: “Dét er det ny Amerika. Det er for Amerika, hvad Parthenon er for Grækenland” (Stieglitz, 2000, p. 113,114).

Skyskraberbyen som sprog

At tale om arkitektur som sprog virker knapt nok billedligt markeret; det er næsten en død metafor – men er måske netop af samme grund virksom som mere end en analogi. Modernismen som “international stil” har i hvert fald på et tidspunkt gjort det ud for et *lingua franca*, hvad der betyder, at bestemte bygningsværker, der holdt sig inden for sprogsystemet, kunne springe op hvor som helst. I USA gik der imidlertid et stykke tid, før en

modernisme af europæisk aftapning slog igennem. En række af de første egentligt modernistiske skyskrabere i New York blev således endnu i tiden efter Anden Verdenskrig af de indfødte opfattet som ikke-amerikanske indslag, fordi de brød med traditionen, men har senere opnået indfødsret i et alment "vokabular" og er blevet del af en udbredt "syntaks": Oven på sin sokkelbygning stillede *Lever House* sig vinkelret på gadelinjen, *Seagram* brød med den for at indrette sig med en forplads, og *United Nations* valgte en udpræget skiveform ("slab-in-a-park"), som fulgte en mere europæisk tradition.¹²

I og med at skyskraberen er USA's bidrag til arkitekturhistorien har amerikanske arkitekter og ingeniører på global basis tiltrukket sig opgaver inden for feltet – hvad der naturligvis er blevet fremmet af den digitale udvikling, som har lettet hurtig overførsel af detaljerede arbejdstegninger, idet Kina dog i almindelighed har krævet involvering af kinesiske samarbejdspartnere for at opdyrke nationale kompetencer.¹³

En oversættelse fra et vestligt til et asiatisk idiom er *Petronas Towers* (Kuala Lumpur, 1996, 452 m), der har pagodeagtig karakter i sin parafrase over *World Trade Center* (Minoru Yamaski, 417 m, 1972-73), eller *Jin Mao Tower* (Shanghai, 1999, 420 m) – begge er i øvrigt designet af amerikanske arkitekter (Cesar Pelli og SOM / Adrian Smith). *Globaliserede* koder er således blevet "glokaliseret", formidlet med eller *oversat* til nationale eller særkulturelle idiomer.

Ligesom et *sprog* udgør byen en struktur, der eksisterer før individet træder ind i det, tilegner sig og anvender det. Det er muligt at anskue byen og dens bygninger som en manifestation af et sprog med egenartet og traditionsbestemt *syntaks* og *artikulation*, hvor f.eks. templers bærende og bårne elementer eller tårnes funktion har været udtryksmæssigt kodet på en måde, der minder om sproglige tegn. Indtil engang i det 20. århundrede ville en bygning med langsiden som hovedfacade og midterstillet eller lateralt tårn umiddelbart blive opfattet som rådhus, hvorimod en bygning, der forsynede kortsiden med et tårn eller to og gjorde denne til den mest repræsentative, ville blive klassificeret som kirke. Normalt ville pladsen også følge af arkitekturen, dvs. udfolde sig i henholdsvis bredden eller i dybden. Men både ordforråd og syntaks kan der rokkes ved, som vi så det med Tanges Tokyo-rådhus.

Et uformidlet sovjetisk indslag i Warszawa er *Videnskabs- og Kulturpaladset* (1952-55, 237 m), der med tiden er blevet magnet for en række mere (sen)modernistiske skyskrabere. Et polsk islæt i det "stalinistiske" monument er dog en særlig dekorativ krenelering, der har forbillede i polske renæssancebygninger. Paladset skyldes samme arkitekt (Lev Rudnev) som *Moskva Statsuniversitet*, som bl.a. har forlæg i New Yorks førnævnte *Municipal Building*, og hvis bymæssige fremtoning kan minde om Hugh Ferriss' visioner.

I Shanghai har mange af de store bygninger langs The Bund gjort, at den store engelske befolkningskoloni i denne "treaty port" kunne føle sig hjemme. Et dominerende arkitektfirma i koncessions-byen var det Hong Kong-baserede Palmer & Turner,¹⁴ der imidlertid allierede sig med Lu Qianshou i forbindelse med *Bank of China Building* (1937, 69 m). Denne bygning har ret upåfaldende taget bestik af den væsentlige rolle, kinesisk arkitektur af en vis betydning tildeler tagkonstruktioner. Samme opadkrummede svaj som bankens taghjørner har Skidmore, Owings & Merrill (SOM) tildelt toppen af *White Magnolia Plaza* (2017, 320 m) en smule længere mod nord på Huangpus vestbred.

Chicago-firmaet SOM lagde sig ellers længe i forlængelse af Mies van der Rohe og videreførte et modernistisk formsprog, der uden at være helt fastlåst har præget skyskraberbyer verden rundt. Deres bygninger har således i mange år opkastet sig til en urban manifestation af et arkitektonisk *verdenssprog*, ført an af vestlige og især amerikanske arkitekter, der som SOM gennem lang tid har opbygget en erfaring med bygningstypen. Skyskrabere i byer uden for USA har ofte virket som indslag af en *fremmedsproget* typologi – udråbstegn fra en anden verden end dén, man følte sig hjemme i. Også i den gamle fristad Frankfurt am Main – en by, hvor selv rådhuset og museer traditionelt har bygget videre på eksisterende borgerhuse – har beboerne i vid udstrækning følt skyskraberne som utilgængelige, invasive fremmedlegemer, befolket af nomadiske finansfolk, som var uden tilknytning til byen. Under en tilbagevendende udstilling af lyskunst, den såkaldte *Luminale*-event (senest 2018), der om natten inddrager byen, blev denne følelse søgt imødegået ved midlertidigt at åbne en lang række af de ellers skarpt bevogtede skyskrabere for offentligheden.

Skyskraberbyen som teater og lysshow

En skyline ændrer sin karakter med dagslyset, og når mørket falder på, mister byen sin dybde dimension. Den optegnes som en mørk silhuet, hvor bygningerne gror sammen i bunden, men på et tidspunkt udveksler figur-grundforhold med himlen i et samspil, der kan være mere eller mindre livligt alt efter højdeforskelle og synskorridorer. Hvis konturen slutter sig til byen, synes skyskraberne at spidde himlen; hvis det er himlen, der har overtaget, bliver den aktiv og skyder sig som takker ned i bymassen.

Bybilledet skifter således karakter ved solnedgang, hvorefter skyskraberbyen lidt efter lidt udfolder en særlig natarkitektur. Skyskrabere – i hvert fald de mere spektakulære af dem – er sjældent mørklagte om natten, sådan at lyset indskrænkes til gadeniveau; især bygningstoppe bades ofte i lys – hvad enten det sker indefra eller udefra, eller de selv udsender projektørlys mod himlen. Bygningskroner løsrives og svæver frit; byens murmasser eller glasflader forvandles jævnlige til et stofløst lysflimmer, der uden dybde tegner fantasmagoriske mønstre i natten. Det er dét billede, der mødte den sovjetiske filmskaber Sergei Eisenstein, da han besøgte New York i 1930'erne. Han blev dybt fascineret af New Yorks filmisk "jazzede" lysreklamer, der spejlede sig i den regnvåde asfalt, mens trafikens floder strømmede forbi (Eisenstein, 1963, p. 83).

Et sådant lysshow er siden blevet forstærket i indkøbskvarterer som Tokyos *Ginza*, eller forlystelseskvarterer som *Kabukicho* øst for Shinjuku-stationen. De to bydele og deres æstetik er væsensforskellige, og højhusene begge steder meget uensartede. Fælles for dem er, at bygningerne er uhyre smalle, og at de opmarcheret på rad og række holder gadelinje uden at være sammenbyggede. De tynde sprækker, der mellem dem skal opfange rystelserne fra hyppige jordskælv, forlener dem imidlertid ikke med nogen dybde. De tager sig ud som *skærme*, der for oven yderligere er forsynet med tårnhøje stativer for lysreklamer. Om dagen kan disse stå tilbage som nøgne skeletter, men om natten lyser de op med flimrende tekster og dynamiske billeder, der bemægtiger sig hele facaden, opløser den og forlænger den med former og linjer, som ofte helt og aldeles slipper grundlaget i arkitekturen.

Times Square er et eksempel på gadesammenløb, der er blevet til en plads, idet New Yorks gadegitter støder sammen med den diagonale

Broadway (som er en palimpsest af en gammel indianersti). Her i centrum af teaterkvarteret har TKTS bygget en tilskuertribune oven på deres billetudsalg. Trappen med de såkaldte *Red Seats* (2008) har givet anledning til utallige selfies med udsigt til et omskifteligt skuespil, hvor skyskrabernes facader har mistet deres faste identitet til fordel for en urolig og flygtig collage af tekster og billeder.

Hugh Ferriss' teatraliske vision af morgendagens skyskraberby foregiver på skrømt, at dens beboere spiller hovedrollen. Men faktisk har han først og fremmest indtaget sin logeplads for at beskue byen som et storstilet scenebillede, der dukker op af tågen:

For en fantasifuld tilskuer kan det virke som om han sidder højt oppe i en tilskuerboks for at blive vidne til et gigantisk skuespil, et cyklopisk drama af former, og at tæppet endnu ikke er gået. / Disse enorme arkitektoniske former er kun kulisser og sætstykker. Det er prikkerne dernede, der i virkeligheden er stykkets hovedpersoner (Ferriss, 1986, p. 15).

Den *teatraliske* opdeling af beskuer og beskuet er understreget af en arkitektonisk modsætning som den, der både i Singapore og Shanghai har baggrund i en mere eller mindre kolonialistisk fortid. De gamle britiske regeringsbygninger i *Singapore* ser op til skyskraberne på den anden side af floden, der hober sig op bag hinanden i et gadenet, der primært går på tværs af floden. I *Shanghai* er Huangpu-floden, der tidligere var byens kant, næsten blevet forvandlet til dens centrum. Koncessionstidens The Bund-bygninger har fået tildelt birollen som tilskuere til det kinesiske *Wirtschaftswunder* i form af et arkitektonisk skuespil, der opføres på den anden side af floden, hvor *Pudongs* højeste skyskrabere optræder kronet af en triade af to *supertalls* og én *megatall*.¹⁵ Det er disse, der på verdensscenen optræder som protagonister, mens de høje bygninger på afstand af denne kulmination efterhånden nedtrappes til statister, karakteriseret af mere ensartede og gentagne former. En bøjning af floden lader den konkave tilskuerside modsvare den fremskudte flodbred på Pudong-siden. The Bund-promenaden spænder over en kvartcirkel, som fokuserer og indkredser forskudte synsvinkler på den anden brede skyskrabere.

I *Hong Kong* er Kowloon, der ligger på fastlandet, med tiden blevet udvidet ved jordopfyldninger og udbygget med høje skyskrabere (efter at

lufthavnen er flyttet derfra til Chek Lap Kok), og den højeste skyskraber befinder sig nu på denne side. I kraft af højde og visse lighedstræk forbin-der den sig – på trods af afstanden – med sin nærmeste konkurrent på Hong Kong Island og danner port til *Victoria Harbour*.¹⁶ Men Hong Kong Island forbliver stadigvæk den primære scene for beskuelse, mens Avenue of the Stars i Tsim Sha Tsui på Kowloon-siden tilbyder tilskuerpladser. Gadenettet lægger også op til det: Hvor de vigtigste af Kowloons gader løber nedad mod syd for at ende ved pynten ud mod Victoria Harbour, udgør Hong Kong Islands nordside en stejlt skrånende scene, der stabler skyskraberne og hober dem op oven på hinanden, men samtidig udfolder sig i bredden med et underliggende vejssystem domineret af gader, der følger koterne og løber mere eller mindre parallelt med kystlinjen. Hen over havnestrædet opføres hver aften et lysshow – det hedder *Symphony of Light* og udspilles mellem skyskraberne akkompagneret af et massivt lydligt baggrundstæppe. Nedskalerede pendants til shows af denne type iværksættes i mange (skyskraber)byers kæmpemæssige modeller af sig selv, hvor ikke blot den eksisterende by, men også fremtidige projekter indgår i ambitiøse, multiæstetiske iscenesættelser.

Epilog med metaforer

Hvis postkort kun i begrænset omfang kan give indtryk af Los Angeles som uendelig, bevægelig udstrækning, er film bedre egnet til opgaven – hvad der ikke kan undre i betragtning af, at byen frem for andre er en filmby. Men måske er en mere passende metafor for L.A. netværksbyen. For at køre i bil fra et sted til et andet, der ikke er helt tæt på, er man som ofte tvunget til at søge op i skala i forhold til ikke alene vejenes, men også boulevardernes mere finmaskede koordinatsystem, som man så senere vender tilbage til for at nå sit mål. For en tid må man lægge sig ud i det kolossale, abstrakte freeway-system, hvor retningskift principielt kun kan ske ved at skifte motorvej, idet de kritiske punkter for retningsændring hele tiden er deres skæringer. Trafiklinjerne møder ganske vist hinanden, men selvom de ikke på dette niveau er snorlige, løber de forbi hinanden uden at danne indbyrdes lukninger. De tegner krydsende flugtlinjer, der fører forbi alle steder og er uden føling med de nærmeste omgivelser. Resultatet er, at man

har indtrykket af at befinde sig i et overindividuet vejsystem, der objekti-
verer rummet, idet det bestandigt viser videre i en abstrakt bevægelse, der
går mod uendeligt. De fleste skyskraberbyer er også grid-byer, som fra et
mere overskuende, olympisk standpunkt kan jævnføres med internettets
grænseløshed, sådan som Lev Manovich gør det:

Med dens paranoide frygt for hierarki og centraliseret kontrol kan vi såle-
des forbinde den amerikanske demokrati-ideologi med den flade struktur
på Internettet, hvor hver side eksisterer på samme niveau af betydning som
enhver anden, og hvor to kilder forbundet via hyperlink – uanset hvilke – har
samme vægt (Manovich, 2001, p. 258).

Dubai synes i en anden forstand henvist til og indrettet på *internettets re-
præsentation*. Kun her – i satellit-perspektiv – kan man for alvor se formen
på de to palmeøer, der er anlagt ud for kysten, eller det system af øer, der
skal ligne et verdenskort (The World). Mange byer, måske især kinesiske,
synes efterhånden at arbejde med et fugleperspektiv, idet byens fremtræden
under *indflyvning* indkalkuleres, hvilket måske tager hensyn til det forhold,
at kinesisk monumentalarkitektur traditionelt har haft taget og tagkon-
struktionen som sit mest bearbejdede og artikulerede element. Men det
rokker ikke ved det forhold, at mange af byernes højeste observationsdæk
– Burj Khalifas befinder sig på 124. etage i 555 meters højde – katapulterer
beskueren så langt op, at man også visuelt mister forbindelsen til byen og
næsten oplever samme i bogstavelig forstand flade fornemmelse, man kan
have ved udsigten fra et fly, hvor selv bjerge mister dybde.

På bilkort, som jeg haft til rådighed i Los Angeles, synes yderligere
en dimension at være abstraheret, eftersom vejene ikke, som normalt, var
markeret med to streger, men indskrænket til kun én – velsagtens for at
tillade et større overblik over den enorme by. Det kunne måske umiddelbart
retfærdiggøre Manovichs analogi, der ikke blot er en beskrivelse, men en
tolkning. For mig at se er den imidlertid en kort-slutning mellem formel-
le og semantiske forhold. I hvert fald kan den illustrere et problem med
metaforiske analogier. Det ændrer imidlertid ikke ved, at vi uomgængeligt
tænker i metaforer og billedlige udtryk, og slet ikke at de under alle om-
stændigheder kan være et frugtbart udgangspunkt for videre betragtninger.
Om ikke andet kan de fungere som igangsættende associationspumper.

Visse forhold vedrørende skyskrabere og skyskraberbyer kan således belyses ved nogle metaforer, der for længst er afgået ved døden, men ved genoplivning måske kan yde et vist bidrag til udvikling af forståelses-kategorier. Forholdet kan, vil jeg hævde, belyses af en gængs talemåde, vi benytter på dansk: Huse *ligger* – som knyttet til det hjemligt-nære er de afspændings sted, forbundet med ro, hvile, stabilitet. Tårne, derimod, står: De virker anspændte, vagtsomme, spejder mod fjerne kontinenter; i modsætning til huse befinder de sig ikke i en hviletilstand, de dvæler ikke. På en måde katapulterer de sig ud af byen.

Byer har det med at vise sig selv i al deres magt og væld – tidligere gerne med et vist præg af evighed. Senere kan en stadig forandring som sagt være et tegn på en dynamik, som vejnettet og skyskraberen deler. Men jeg mener, skyskrabere i udpræget grad har overtaget billedmæssige funktioner, som i hvert fald europæiske tårne tidligere opfyldte. Måske kan man hævde, at skyskraberen og den vertikale by (i endnu højere grad end borgerbyen) stiller sig i modsætning til tidligere tiders *feudale magtsymbolik*, der knytter sig til store *jordbesiddelser*.

USAs hovedstad har afrettet bygningshøjderne i centrum og fulgte i sin tid (med en række tilpasninger) Pierre Charles L'Enfants plan fra 1791, der er præget af hans franske baggrund: Avenues danner stjerneformer og knudepunkter og forbindes til en symbolsk beherskelsesgeografi, der har oprindelse i kongelige dyrehaver, hvor de fyrstelige jægere kunne tage opstilling i skæringspunkterne; fra denne bekvemme position kunne de nedlægge vildtet, når klappere jagede det op ad avenuerne. Stjernesystemet er i Washington D.C. overlejret gaderasteret, der opdeler næsten alle amerikanske byer, men hovedstaden koncentrerer sin symbolik i *horisontale* akser, der er inspireret af André Le Nôtres barokanlæg, som besætter landtilliggende i – hvad jeg vil kalde – en *ekstensiv* symbolik, knyttet til vidtstrakte jordbesiddelser (jf. Ewen, 1988, pp. 168f). Hvor slotte og paladser breder sig, koncentrerer skyskraberen og den vertikale by derimod sin betydning i en *vertikal*, intensiv symbolik, der falder i tråd med finansiell udnyttelse af indsnævrede grundstykker, der skal kaste så meget profit af sig som muligt. Det gælder om at blive høj på begrænset plads. Hvor fyrstemagtens boliger jævnlige beton *midten* i en vandret symmetri, der er *statisk*, beton skyskraberen eller tårnet sin *top* og sin begyndelse

(sokkel), idet de udmønter en tidsmæssig *dynamik*, som ofte synes at pege mod en vertikal *uendelighed*. I stedet for at være en facade, hvor man tæller etager, bliver skyskraberen en *fortælling*, der fører både fremad og opad. Skyskraberen vipper sine akser op og efterlader næsten altid et indtryk af, at den kunne være højere, hvorimod barokanlæggets uendelige perspektiver fortaber sig i horisonten.

I dansk, men også i svensk, sammenhæng har vertikalt vokseværk ikke fra begyndelsen lagt afstand til velfærdsbyen¹⁷ for at alliere sig med velstandsbyen, hvis udformning langt hen følger finansen – også når kontorer som tendens viger til fordel for investeringer i luksuriøse ejerlejligheder. Skyskrabere er ikke kun billeder på rigdom – de skaber den.¹⁸ Når vi taler om, at byen er et billede på eller udtryk for samfundet, kunne vi måske lige så godt sige, at en given by simpelthen *er* samfundet, eller i hvert fald en del af den. Byen er den fikserede, men også foranderlige skikkelse, under hvilken en bestemt social udveksling finder sted; den er dén byggede form, menneskers livtag med omgivelserne antager under givne omstændigheder. Men der er grund til at understrege, at typologiske former ikke uløseligt er knyttet til bestemte indhold.

Det omsigribende urbane vokseværk vidner under alle omstændigheder om verdensbyers stadigt voldsommere konkurrence om at sikre sig en plads i det globale billedarkiv. Postkort er ikke længere et gangbart medium for byers selvfremstilling i internettets tidsalder. Men byerne er stadigvæk i lighed med metaforen henvist til et spændingsfelt mellem lighed og forskel. Det er et paradoks, synes jeg, at metropolen for at få del i et globalt, finansielt fællesskab må opfinde eller udstille sin egenart.

NOTER

Faktuelle oplysninger om de enkelte omtalte skyskrabere er hentet fra de forskellige registreringer og databaser, *Emporis* samt *Skyscraper Center* under CTBUH (*Council on Tall Buildings and Urban Habitat*) har foretaget og lagt ud på nettet. Oversættelser skyldes forfatteren.

Anders Troelsen. Mag.art. og exam.art. i litteraturvidenskab og filmvidenskab (KU). Professor ved Arkitektskolen i Aarhus. Tidligere lektor i kunsthistorie, AU. Har i bøger og artikler især beskæftiget sig med film, tværæstetiske og billedanalytiske problemstillinger, historiografi samt med moderne og nyere billedkunst, arkitektur og byanalyse.

SUMMARY

Images of the city — The city as image

Urban verticality metaphorically and literally

Taking old postcards as starting points, the article is dealing with the different ways skyscrapers and vertical cities are sensed, represented and analyzed. This aim involves comparisons between the skyscraper and a traditional tower typology and the different ways vertical cities can stage themselves, visually as well as linguistically. A special focus is the competition between metropolises in order to obtain a status as a global city by stressing similarities and differences.

NOTER

- 1 Jf. Troelsen, 2011, der behandler Los Angeles i et rumfænomenologisk perspektiv, bl.a. modstillet Wien som en drejescene for borgerskabets selvrepræsentation.
- 2 Jf. San Franciscos måske mest ikoniske (men ikke længere højeste) skyskraber *The Transamerica Pyramid* (William Leonard Pereira / Harry D. Som, 1972, 260 m).
- 3 Et ejendommeligt eksempel på en skyskraberpendant til fangetårnet er Harry Weeses *Metropolitan Correctional Center* i den sydlige del af downtown Chicago (1975, 28 etager), der synliggør sin funktion ved, at vinduesåbningerne består af ganske tynde, vertikale slidser. Tilsvarende bizar i sin silo-fremtoning er John Carl Warneckes 33 *Thomas Street* (1974, 170 m) i New York, der er et dataarkiv, som i modsætning til de mange ombyggede højhus-siloer virker hermetisk lukket.
- 4 Forskellige arkitekter har været involveret. John Portman & Ass. (SOM / Smith Group / Gensler / Ghafari Ass., 1973-77/81 (222 m / 159 m / 103 m; 73, 39, 21 etager), Wintergarten, 2001).
- 5 Walter Hanig / Heinz Scheid / Johannes Schmidt / Mario Bellini: *Zwillings-türme der Deutschen Bank* (hovedsæde), 1979-84 (155 m, 38-40 etager).
- 6 Giottos di Bondones kampanile blev bygget 1334-59. Times Square fik sit navn, efter at avisen havde gjort sit indtog på stedet (senere er den igen flyttet). Avishovedsædet fra 1904 skyldes Cyrus L. W. Eidlitz / Andrew C. McKenzie (111 m).
- 7 Hermann Henselmann: *Hochhaus der Karl-Marx-Universität*, Leipzig, 1968 (*City-Hochhaus Leipzig*, 142 m) og *Jen Turm*, Jena, 1972 (127 m).
- 8 Selvom de østtyske arkitekter arbejdede som kollektiver, er der efterfølgende opstået strid om, hvem der var hovedkraft bag designet af fjernsynstårnet, der

- imidlertid minder stærkt om Hermann Henselmanns modeludkast til *Der Turm der Signale* (1959), der blev skrinlagt sammen med *Forum der Nation*.
- 9 Det drejer sig om *Price Tower*, 1952-56 (19 etager) i Bartlesville, Oklahoma, og *Johnson Wax Research Tower*, Racine, Wisconsin, 1944-1950 (13 etager), der er del af et kompleks præget af paddehatteagtige søjler.
- 10 Jf. den såkaldte "buildering": <https://en.wikipedia.org/wiki/Buildering>
- 11 Jf. Troelsen, 1994, pp. 26-31, der foretager en tekstanalyse af Le Corbusier, 1980.
- 12 SOM (Gordon Bunshaft): *Lever House*, 1951-52 (94 m, 21 etager), Mies van der Rohe: *The Seagram Building*, 1958 (157 m, 38 etager), Oscar Niemeyer, Le Corbusier, Harrison & Abramovitz: *The United Nations Headquarters*, 1952 (155 m, 39 etager).
- 13 Jf. generelt Ren 2011.
- 14 Palmer & Turner står således bl.a. bag de to dominerende Bund-bygninger *HSBC Building (Shanghai Pudong Development Bank)* (1923) og det 90 m høje *The Custom House* (1927), der er forsynet med et Big Ben-lignende klokketårn.
- 15 *Supertalls* er over 300 m, *megatalls* er over 600 m. Trioen består af meget umage, men ikoniske bygninger: *Jin Mao Tower* (SOM / Adrian Smith, 1999, 420 m), *Shanghai Finance Center* (Kohn Pedersen Fox, 2008, 492 m) og *Shanghai Tower* (Ju Sian / Gensler, 2014, 632 m, 128 etager).
- 16 Der er tale om César Pelli & Ass.: *International Finance Centre* på Hong Kong Island (IFC) (2003, 415 m, 88 etager) og Kohn Pedersen Fox & Ass.: *International Commerce Centre* (ICC) (2010, 484 M, 108 etager) på Kowloon-siden.
- 17 Jf. *Bellahøjhusene*, hvor Tage Nielsen og Mogens Irming i 1944 vandt en konkurrencen om masterplanen. En lang række arkitekter var involveret i opførelsen i løbet af 1960'erne. Sygehuse har også haft en tendens til at søge i højden: Danmarks foreløbigt højeste hus, *Herlev Hospital*, stod færdigt i 1976 (Bornebusch, Brüel og Selchau, 6 sammenbyggede tårne, 120 m, 25 etager). I den svenske sammenhæng understreger Helena Kåberg, at "De första hög-husen i Sverige var inte kommersiella byggnader, utan kollektiva bostadshus. Höga hus förknippades med positiv samhällsutveckling, och i det offentliga samtalet på 1940-talet handlade höghusdiskussioner främst om stadsplanering och social gemenskap i förtorens punkthusparker" (p. 344).
- 18 Jf. Willis, p. 10: "(S)kyskraberen forstås bedst som både sted for forretning og som forretning i sig selv".

LITTERATUR

- Appleyard, Donald, Kevin Lynch og John R. Myer: *The View from the Road*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1964.
- Attoe, Wayne: *Skylines. Understanding and molding urban silhouettes*, New York, John Wiley & Sons, 1981.
- Bachelard, Gaston: *L'Air et les Songes. Essai sur l'imagination du mouvement*, Paris, Le Livre de Poche, 2005 (1943).

- Banham, Reyner: *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*, New York, Harper & Row, 1971.
- Biswas, Ramesh Kumar: "Annæherung an die chinesische Stadtkultur" in Eduard Kögel og Ulf Meyer (ed.), *Die chinesische Stadt. Zwischen Tradition und Moderne*, Berlin, Jovis, 2000.
- Braunfels, Wolfgang: *Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana*, Berlin, Gebr. Mann Verlag, 1988 (1953).
- Cochrane, Edwin A.: *The Cathedral of Commerce*, New York, (brochure uden forlag), 1916 (forord af S. Parkes Cadman).
- Cullen, Gordon: *The Concise Townscape*, London/New York, Routledge/Architectural Press, 1961.
- d'Eramo, Marco: *Il maiale e il grattacielo. Chicago: una storia del nostro futuro*, Milano, Feltrinelli, 1996 (1995).
- Eisenstein, Sergei: *The Film Sense*, London, Faber & Faber, 1963.
- Ewen, Stuart: *All Consuming Images. The Politics of Style in Contemporary Culture*, New York, Basic Books, 1988.
- Ferriss, Hugh: *The Metropolis of Tomorrow*, Princeton Architectural Press, New Jersey, Princeton University Press, 1986 (1929).
- Jensen, Johannes V.: *Den ny verden*, København, Den gyldendalske Boghandel, 1907.
- Kostof, Spiro: *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, New York, Thames & Hudson, 1999 (1993).
- Kåberg, Helena: *Rationell arkitektur. Företagskontor för massproduktion och masskommunikation*, Uppsala, Uppsala Universitet, 2003.
- Le Corbusier: *Urbanism*, Paris, Les Éditions Arthaud, 1980 (1925).
- Manovich, Lev: *The Language of New Media*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2001.
- Massobrio, Giovanna og Paolo Portoghesi: *L'immaginario architettonico nella pittura*, Rom/Bari, Editori Laterza, 1988.
- Nielsen, Hans-Jørgen: "Billeder på intetheden: stort, storslået, forbløffende, mirakuløst! Historien om skyskraberne på Manhattan og den reelt eksisterende postmodernisme" in *Kritik*, nr. 70, København, Gyldendal, 1985.
- Nye, David E.: *American Technological Sublime*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1994.
- Ren, Xuefei: *Building Globalization. Transnational Architecture Production in Urban China*, Chicago, University of Chicago Press, 2011.
- Révész-Alexander, Magda: *Der Turm als Symbol und Erlebnis*, Haag, Martinus Nijhoff, 1953.
- Rybczynski, Witold: *City Life*, New York, Touchstone/Simon & Schuster, 1995.
- Schmarsow, August: "Das Wesen der architektonischen Schöpfung" in Jörg Dünne og Stephan Günzel (eds.), *Raumtheorie*, Frankfurt a. M., Suhrkamp Verlag, 2006 (1894).
- Semper, Gottfried: *Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten: Oder, Praktische Aesthetik. Ein Handbuch für Techniker, Künstler und Kunstfreunde*, Frankfurt, Verlag für Kunst und Wissenschaft, 1860.

- Stieglitz, Alfred: "I Photograph the Flat-Iron Building" in Richard Whelan (ed.), *Stieglitz on Photography: His Selected Essays and Notes*, London/New York, Aperture, 2000.
- Sullivan, Louis: *Kindergarten Chats and Other Writings*, New York, Dover Publications, 1979 (1902).
- Taut, Bruno: *Alpine Architektur. In 5 Teilen und 30 Zeichnungen*, Hagen, Folkwang Verlag, 1920.
- Troelsen, Anders: *Mod modernismen. Analyser af moderne kunst*, Aarhus, Aarhus Universitetsforlag, 1994.
- Troelsen, Anders: "Byen på højkant. Perspektiver på skyskraberen" in Gregers Algreen-Ussing, Lise Bek og Jens Schjerup Hansen (ed.), *Perspektiv på rum*, SBI-Byplanlægning 76, Hørsholm, Statens Byggeforskningsinstitut, 1999.
- Troelsen, Anders: "Byens grænser. Fra Salzburg til Los Angeles" in Lise Bek, Claus Bech-Danielsen og Gregers Algreen Ussing (eds.), *Arkitektur på grænsen. En Antologi*, Aalborg, Statens Byggeforskningsinstitut, Aalborg Universitet, 2011 (findes på nettet).
- Troelsen, Anders: "The vertical city. Approaches to the skyscraper city as phenomenological space and semantic field" in *Journal of Nordic Aesthetics*, nr. 59, Aarhus, 2020.
- Turner, Mark og George Lakoff: *More than Cool Reason. A Field Guide to Poetic Metaphor*, Chicago, University of Chicago Press, 1989.
- Willis, Carol: *Form follows finance. Skyscrapers and skylines in New York and Chicago*, New York, Princeton Architectural Press, 1995.
- Wu, Hung: *Remaking Beijing. Tiananmen Square and the Creation of Political Space*, London, Reaktion Books, 2005.