



# GRAF ZEPPELIN OVER RÅDHUSPLADSEN: MODERNITETENS VERTIKALE RUM

■ MIKKEL THELLE OG DORTHE GERT SIMONSEN

Fotografiet på forsiden af dette nummer af *temp* er taget i maj 1931, hvor det gigantiske tyske luftskib, *Graf Zeppelin*, fløj over København. Fotografen var landets første avisfotograf, Holger Damgaard, der arbejdede for *Politiken*. Det var en begivenhed, som hele byens befolkning var på gaden for at bevidne. Selvom Zeppelinere ikke længere var en nyhed – det første luftskib, LZ1, fløj over Bodensøen allerede i år 1900 – var det kun anden gang en Zeppeliner kunne ses over København, og netop *Graf Zeppelin* var umådelig populær. På et tidspunkt hvor passagerflyvemaskiner (tungere-end-luften) endnu ikke fløj over verdenshavene, foretog *Graf Zeppelin* en jordomflyvning i 1929, og det 236 meter lange luftskib var verdenskendt via effektiv PR og talrige reportager om dets eksotiske destinationer og passagerernes luksuriøse liv i luften.<sup>1</sup> Som et globalt mediefænomen, snarere end

---

1 Mark Steadman og Martin R. Jensen: *Luftskibet kommer!*, København: Post og Tele Museum, 2006. Se også det velresearchede site <http://www.airships.net/lz127-graf-zeppelin>

et transportmiddel, fløj luftskibet aldrig uden journalister – heller ikke denne dag i maj, hvor Ebbe Munck fra *Berlingske Tidende* og Axel Dahlerup fra Statsradiofonien var med om bord. Førstnævnte kastede sin artikel om luftrejsen ned over København i et rør, som finderen skulle aflevere på *Berlingskes* redaktion mod en findeløn. Dahlerup forsøgte sig med en direkte radiotransmission fra luftskibet, der dog kun lykkedes i et par minutter.<sup>2</sup>

Den samtidighed, der tilstræbtes i kommunikationen mellem luft og jord, kan ses som et forsøg på integration af det rum, der strakte sig vertikalt snarere end horisontalt med flyvningens og højhusenes fremkomst. Billedet er taget imens *Graf Zeppelin* flyver over Rådhuspladsen, der var blevet Københavns centrum i årene omkring 1900. Pladsen husede den nye bys høje tårne og særligt rådhus-tårnet, der med sine 105,6 meter arbejdede sig op over sin konkurrent på Christiansborg på Slotsholmen. Ikke mange bygninger i hovedstadens indre by har siden matchet denne opadstræben, som materialiserede det urbane vertikale rum og tegnede moderniteten fra omkring århundredskiftet. Rådhuspladsen var det vertikale Københavns kulmination, og derfor har netop dette foto af *Graf Zeppelin* ikonisk karakter.

Hvis man ser på fotografiet, bliver blikket trukket ind midt i motivet langs gaden (Vesterbrogade), trafikken og menneskestrømmen, der ender i den horisontale linje af hoteller og andre prestigebygninger. Lodret over dette forsvindingspunkt svæver imidlertid luftskibet som en horisontal krop alene blandt de stikkende tårne. Synet har været stort set det samme, som da zeppelinieren *Hansa* 19 år tidligere krydsede pladsen på vej til den københavnske aerodrom, Kløvermarken, i 1912. Rådhuspladsen var også omdrejningspunkt for den første dristige flyvning udenfor Kløvermarken i en flyvemaskine tungere-end-luften i 1910. Journalist og aviatiker Alfred Nervø vandt prisen på 500 kroner udsat af Nordisk Film, da han som den første fløj ind over byen og rundt om Rådhus-tårnet i juni.<sup>3</sup>

Når man skulle se de tidlige flyvninger, var det almindeligt at klatre op – på hustagene, i tårne og træer, eller på taget af bilerne. Det rum, som de flyvende maskiner og kroppe åbnede over Rådhuspladsen, kastede fokus tilbage på byens overflade og de kroppe, der her var bundet til jorden.

Men det vertikale rum udviklede sig også under jorden. Fra midten af 1800-tallet begyndte de første teknologiske netværk at sprede sig i, og særligt under, København såvel som andre større byer i den industrialiserede verden. Vand, kloakering, gas og elektricitet blev skelettet i en underjordisk by, der forsynede og regulerede livet på overfladen. Forskning i teknologi- og kulturhistorie peger på,

---

(21.09.2014) omkring *Graf Zeppelins* historie mv. For luftskibenes tyske kulturhistorie se Peter Fritzsche: *A Nation of Fliers*, Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1992.

2 *Luftskibet kommer!*, s. 15-16.

3 Alfred Nervø: *Ti Aar Bag Rattet. Fra Flyvemaskinernes Barndomsaar*, København: Pio 1918, kap. 14.

at den industrialiserede bys undergrund blev et helt centralt rum, teknologisk, socialt og symbolsk.<sup>4</sup> Her opstod en "tåget geografi", hvor netværk samlede og spredte sig under jorden for med mellemrum at gennembryde overfladen i gadelygter, brønddæksler eller telefonkiosker. Rådhuspladsen blev Københavns knudepunkt for disse sammenfildrede netværk.<sup>5</sup>

Det underjordiske udviklede sig til et slags centralnervesystem for byen. Ved brand kunne man for eksempel slå alarm med en telegraf, der løb under jorden til brandstationen og viste åstedets lokalisering – i stedet for som tidligere at sende en brandmand op i Nikolaj tårn for at se, hvor ildskæret var. I stedet for et overskuende blik på byen opstod en række blinde netværk, som del af det man i stedet for panoptisk kan kalde en "oligoptisk" by.<sup>6</sup> Samtidig kom det underjordiske rum til at spejle den sociale topografi på overfladen, som når gadelygterne blev koncentreret på Amalienborg, Kongens Nytorv og Rådhuspladsen.

Brandtelegrafen under jorden var – som luftskibet over den – del af en ny mobilitetskultur. Byens rum blev aftegnet og udvidet af kloakrør og telefonlinjer, jernbaner centraliserede og sporveje spredte. Bevægelsen af affald, information, varer og kroppe kom til at producere det offentlige rum på linje med de statiske tårne.<sup>7</sup>

På denne måde er mobilitet og rum forbundet, om end den vertikale dimension endnu står relativt uudforsket i litteraturen. Et par centrale kulturgeografiske studier er publiceret på det seneste – tænk fx droner, raketter og tunneler og deres rumlige strukturering af hverdagsliv og geopolitik i Gaza<sup>8</sup> – imens historiske undersøgelser af undergrundens netværk og luftrum fortrinsvis er foretaget gennem analyser af horisontale lag, ekstrapoleret opad eller nedad fra jordens overflade. Forsidens foto giver forhåbentlig anledning til at overskride den "flade geografi", der har karakteriseret kulturhistoriske studier af urbane rum og mobilitet.

---

4 Rosalind Williams: *Notes from the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination*, Massachusetts: MIT Press 2008; David Pike: *Metropolis on the Styx. The Underworlds of Modern Urban Culture 1800-2001*, Ithaca: Cornell University Press 2007; Anique Hommels: *Unbuilding Cities. Obduracy in Urban Socio-Technical Change*, Massachusetts: MIT Press 2005.

5 Stephen Graham and Simon Marvin: *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London: Routledge 2001, s. 59; J. Reiser o.a., "The Water Project: Foggy Geographies," i *City Speculations*, New York: Princeton University Press 1996, s. 73-75.

6 Ignacio Farias og Thomas Bender (red.): *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*, London: Routledge 2010; Chris Otter: *Victorian Eye: A Political History of Light and Vision in Britain 1800-1910*, Chicago: University of Chicago Press 2008.

7 Tim Cresswell og Peter Merriman (red.): *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Oxford: Blackwell 2011; Mimi Sheller, John Urry, og Kevin Hannam: "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings", *Mobilities* 1 (1), 2006, s. 1-22; Peter Adey: *Mobility. Key Ideas in Geography*, London: Routledge, 2010.

8 E. Weizman: *Hollow Land: Israel's Architecture of Occupation*. London: Verso 2007; L. Hewitt og S. Graham: "Getting off the ground: On the politics of urban verticality", *Progress in Human Geography* 37 (1), 2012.