

M/S Prinsesse Margrethe (1955),
M/S England (1964) og M/S
Prinsesse (1969-71).

Skibsdesign Internationalt set var løsninger mellem de første, der opvandrede en åben og mere afhierarkiserende hvor restauranter og saloners rumlighed fik større „demokratisk“ sammenhæng. Tidlig var apteringen, herunder beboelse og møbeldesignet, orienteret mod brug af de nyeste materiale-mæssige muligheder således som det udkrystalliserede sig i glasfiberstol til M/S Prinsesse Margrethe (1955), designet med forkromet undergulv og dupper, der retter sig ind efter gulvbrændsel (fig. 4.79, jf. s. 504). Kørbingsdesign for DFDS og et par norske og svenske rederier ansporede de kræfter hos arkitekter, der ønskede en fornyende arkitektonisk udvikling af etatens færger, og da efterhånden af 1970'ernes anstrengelser på dette område i form af de tre nye store intercityfærger fra omkring 1980, var Kørbings stol designet på DSB-færgernes store skibe.²

DC8 jettfly De vanskeligheder og tekniske løsninger, Finn Juhl i 1956-58 mødte ved udviklingen af sit interiørkoncept til de nye DC8 jettfly, var typiske for den tidens til ensretning, rationalisering og effektivisering, der efter 2. verdenskrig kom til at præge den internationale flykultur. Udviklingen efter krigen gav de få og dominerende amerikanske flyproducenter et afledt forspring, og oprettelsen i 1945 af den internationale luftfartsorganisation IATA medførte en ensliggørende effekt.³

Udviklingsarbejdet med DC8 flyene på de amerikanske fabrikkerne i Cleveland var allerede i gang, og herfra indskærpede man sig på Finn Juhl, hans medarbejder Jacob Brandt og den svenske designer Rudolf Åkerström, der var konsulent for SAS's hovedkontor i Stockholm, hvor bekosteligt det ville

være, hvis det skandinaviske luftfartsselskab valgte at udvikle sin egen kabinestol frem for den allerede udviklede stoletype, som ville blive tilbudt alle de flyselskaber, der købte DC8.

Med et skitseforslag til opstilling af forskudte, drejelige stole på 1. klasse søgte Finn Juhl alligevel at realisere et alternativ til Douglas' helt stationære og stive sædeopstilling, men forslaget, der blev ført helt frem til mock-up stadiet, strandede, da SAS foretrak standardløsningen. Dels var den billigere, dels forventede man, at IATA af sikkerhedsmæssige grunde ville vende sig mod en løsning, hvor passagerne ikke permanent sad i flyveretningen. Med denne modifikation kom Juhls design til at omfatte udformningen af pantry, garderobe og toiletter, flypersonellets soveplads, lounge for passagererne på 1. klasse samt tekstilerne, farvesætningen og den almene belysning. Med indslag af kontrastfarver blev interiøret luftigt og let blåtonet, balancerede på én gang stilfuldt mellem en vis jordisk hjemlighed og en himmelsk immateriel tilstand og fremstod derved som et rum hinsides begges sfærer.

Status quo og innovation: på to hjul

Med sin karakteristiske summende sound var Nimbus-motorcyklen en ofte set og hørt aktør på vejene og i det efterhånden mere privatbilsprægede gadebillede, og fra 1945 til produktionsstandsningen i 1960 fremstilledes også lige over 9.000 eksemplarer af „Danmarks Motorcycle“. Men produktionen var baseret på den holdning, der lå i direktør Anders Fiskers udsagn fra 1944: „Selvfølgelig vil der ske Ændringer. Jeg tror dog ikke paa nogen Revolution inden for Motorcykelverdenen, men paa en jævn og sund Udvikling af de bestaaende Konstruktioner.“⁴ I realiteten betød dette, at „humlebien“ fra 1934 – afløseren for „kakkellovnsrøret“ – fik omtrent kanoniseret status for virksomhedsledelsen, og blot med

og variationer inden for spektret af standard, special- og sportsmodeller forblev efterkrigstidens Nimbus i sin grundformel således identisk med „humlebien“, selv om der var tanker fremme om en facelifting. Men kun nye sidevogne fra de danske fabrikker ACAP og Bender Sidevognen kom til.

I konkurrencen med de nye knallerter, scootere og udenlandske letvægtsmotorcykler kunne Nimbus da heller ikke stå distancen hos de private købere. I de store motorcykelår 1952-56 var den stadig efterspurgt til varetransport, men det danske mærkes konsoliderede position hos politiet, militæret og postvæsenet blev fra slutningen af 1950'erne og frem undergravet af hurtigere og mere accelerationstærke modeller fra BMW, Ariel, Norton, BSA og Yamaha, og for postvæsenets vedkommende var det bilen, der efterhånden helt tog over; men den sidste postkassetømning med postvæsenets gule landskendte Nimbusser fandt sted i København så sent som i 1976. Enkelte andre danske mærker, Hamlet og DISA, ville i begyndelsen af 1950'erne tage konkurrencen op med de importerede modeller ved selv at udvikle „Den danske Letvægtsmotorcykel“, som DISA førte deres maskiner frem i reklamematerialet, men begge initiativer strandede inden længe.

Cyklen bliver livsstilsobjekt En mangeårig træghed i den danske cykels typologiske identitet havde stigmatiseret et ret anonymt billede af transportmidlets identitet i forhold til stelkonstruktion, detaljer og farver, lige så vel som til kønnene og aldersgrupperne. Men forestillingerne flyttede sig i 1960'erne, og cyklen blev definitivt løftet frem mod en ny status som et let farveskinnende og hurtigtkørende livsstilsobjekt med årtiets nye cykelfænomener: fremkomsten både af kuriøse sammenklappelige cykler, af nye minicykler til storbytrafikken og af modeller, hvor normalcyklen tydeligt tenderede mod det sportive med træk fra racermodellerne. Med de yngre