

Trafiksystemet blev moderniseret i tråd med dyrkelsen af teknologi, fart og kommunikation. Lillebæltsbroen (1929-35) og Storstrømsbroen (1932-37) var bygget både som industrialiserings- og som beskæftigelsespolitik i kriseårene. DSB og rederierne søsatte danskbyggede færger, skibe, tog og busser. De røde lyntog fra 1935 var foregrebet i de københavnske s-tog fra 1934, og netværket af s-stationer – med en ægte *Elevated* over Nørrebrogade – fik det til at ligne New York og Paris. Stadsarkitekten tegnede sporvogne og motorbusser, NESAs indsatte el-drevne trolleyvogne, bilerne kom strøm-mende fra samlebåndene på Ford Motor Compagni i Sydhavnen og General Motors i Aldersrogade, og **Fisker** & Nielsen – også på Nørrebro – spyede Nimbus-motorcykler ud.

Det gav forstoppelsesproblemer, bl.a. på de to broer over Københavns havn – “de klaprende proteser”, som PH sagde. Kaj Gottlobs nye Knippelsbro fra 1937 med tårne i grøn kobber var inspireret af Mies van der Rohes trafiktårn i Berlin-Tempel-