

E14. Rejsegildet der udeblev

Lasse: Denne serie startede med det, jeg egentlig troede var en klokkeklar mission: Jeg ville skabe den perfekte by, der var klar til at stå imod fremtidens udfordringer. Jeg ville undgå alle de fejltagelser, der igennem historien igen og igen har gentaget sig, når byer planlægges. Og jeg ville bruge historikere, byplanlæggere, arkæologer og antropologer til at hjælpe mig på vej. Ikke mindst seriens hushistoriker, Mikkel Thelle fra Nationalmuseet, der hele tiden har holdt mig i hånden.

Mikkel: Byplanlægning er jo en måde at prøve at forudsige og tage højde for fremtiden i byen, på den ene side, og folks hverdagsliv, på den anden side, som er meget nutidigt, men også bygger på fortidige erfaringer. De to skubber hele tiden til hinanden og betinger hinanden.

Lasse: Og nu er tiden kommet til at lave en konklusion: Kan det lade sig gøre at skabe den perfekte by? I dagens anledning har jeg derfor inviteret Mikkel Thelle på en tur ud i København til et af de kvarterer, hvor der virkelig er gang i byudviklingen. Vi sætter os på Enghave Plads i bunden af Istedgade på Vesterbro, der gennem en årrække har gennemgået en enorm forandring. For nu er det blevet tid til Mikkels dom. Mikkel, nu har vi mødtes efterhånden en del gange til denne snak om, om man kan skabe den perfekte by. Hvad tænker du om dette projekt?

Mikkel: Jamen, mon ikke, at du også godt vidste fra starten, at vi var ude i en svær øvelse her? Jeg tænker, at vi måske må se lidt på det med den perfekte by og tænke: Var det egentlig noget, du kunne have sagt selv fra starten af, var en umulig opgave? Men med det i baghovedet, at vi aldrig ville nå frem til det, så har vejen været god. Og som vi sidder her på Enghave Plads og kigger ud på byen, så tænker jeg måske, at vi ligesom er kommet til den indsigt, at det er vigtigt, at byen ikke kan være perfekt.

Lasse: Skal det måske være lidt umuligt, når man tænker byplanlægning?

Mikkel: Her, hvor vi sidder, på Vesterbro, kan man jo tænke lidt tilbage. Hvis vi tænker over, hvordan der var her for bare 30 år siden, var det jo et helt andet bylandskab. Og hvis vi tænker 50 eller 60 år tilbage, var det slet ikke engang rigtig by. For 100 år siden var dette på vejen ud af byen. Og hvis vi kigger lidt hen over skulderen, kan vi kigge op

mod Valby Bakke. Der var bare industriområde. Carlsberg havde lagt sine fabrikker der. Dette var sådan en form for ingenmandsland. Så hvis vi tænker på Vesterbro over de sidste 100 år, så må vi bare sige, at det har været svært at se på noget tidspunkt, hvor det præcis ville ende henne. Når vi nu sidder her og kigger på folk, der drikker café latte og børn på legepladsen og skaterparken herovre på hjørnet. Så på en måde kan man sige, at denne grænsezone - dette "mellemsted" - som Vesterbro har været i rigtig mange år, er et rigtig godt billede på, hvad byen måske i virkeligheden er: Noget, der hele tiden forandrer sig og er mere eller mindre usynligt for os, alt efter hvilke briller vi tager på.

Lasse: Så fik vi slået det fast. Planen om den perfekte by har hele tiden været en utopi. ligesom alle de andre drømmebyer, der er blevet udtænkt igennem historien. Og Mikkel har åbenbart vidst det hele tiden. Men hvis vi nu tager nogle af de briller på, som han taler om, så kan Vesterbro fortælle os en masse om, hvad der lige nu er på spil, når byerne udvikles. Meget passende er næste stop på Vesterbro-turen nemlig Enghaveparken, der gennem de senere år har gennemgået en voldsom forandring. For lige under os er der blevet gravet en enorm vandtank ned, som meget gerne skulle gøre området klar til de skybrud, vi nok godt kan vente os nogle flere af i fremtiden. Og det siger noget om, at vi ikke altid kan kontrollere hvilken retning, byen vil udvikle sig. Nu er vi gået over i Enghaveparken, Mikkel. Og hvad er det, der er med Enghaveparken?

Mikkel: Enghaveparken er jo virkelig et interessant eksempel på, hvordan byen udvikler sig i lag. Man kan sige, at det er en form for arkæologi af forskellige bykulturer, der lægger sig oven på hinanden. Så Enghaveparken blev oprindeligt tegnet af en kendt havearkitekt, og der ligger en elegant lille pavillon, som er tegnet af Arne Jacobsen. Det var tegnet som en form for retlinet, fint sted på det dengang lidt slidte og dystre Vesterbro. Som sådan en åben og fin have, der ligesom skulle opdrage borgerne til at spadsere og nyde denne velplejede natur. Det, der så skete op igennem 40'erne og 50'erne, var at Enghaveparken kom til at blive en form for 'hang out'-sted, hvor de unge kom ud og holdt asfaltbatter og drak en øl i ny og næ. Og der var små koncerter. Det var i virkeligheden en form for tidlig undergrundskultur i denne lidt fine park. Så en har egentlig ligesom haft sit eget liv. Og nu er den ligesom blevet helt genfortolket i denne klimadagsorden, hvor den stadig er beholdt i sine grundlinjer, men hvor der er lagt dette vandreservoir ind. Og den er blevet omdannet til et helt oversvømmelsesbassin i tre

forskellige niveauer, alt efter om det er en 10-års eller 100-års eller 1000-års. skybruds-begivenhed, der rammer den.

Lasse: Hvis du lige skal summere op i forhold til de udsendelser, vi har haft tidligere, hvad mener du så er det allervigtigste at tænke på i dag, når man planlægger byer?

Mikkel: Det er jo klart, at klimadagsordenen står højt på listen på forskellige måder. Både det med, at folk skal sikre sig mod denne forventning, vi har om, at der kommer til at være mere ekstremt vejr. Der kommer til at være mere vand, og der kommer til at være mindre vand. Der kommer til at være tørke, og der kommer til at være hedeølger. De ting er selvfølgelig i sig selv nogle, man skal tænke over. Men man skal også tænke over, at det bringer en helt grundlæggende overvejelse med sig om, hvad forholdet mellem by og natur er. Og jeg tror, at både vores planlæggere, vores politikere og os selv bliver nødt til grundigt at gentænke, helt fra bunden, hvad natur er, og hvad by er. For de udfordringer, som vi står overfor - både med klima, men også alle de andre kriser - gør, at den idé, vi har haft de sidste 2-300 år om byen. Der er en meget kendt byteoretiker, der hedder Robert Park, som siger, at byen er det miljø, som mennesket selv kan lave efter sine egne ønsker. Altså at det er et totalt kunstigt miljø, som udnytter naturen. Det bliver vi nødt til at gentænke helt grundlæggende.

Lasse: Og en af grundene til, at vi er gået herind i Enghaveparken, er fordi, vi står foran et meget specielt stort kar af en fodboldbane, eller hvad man kan kalde det. Kan du ikke lige prøve at beskrive, hvad det er?

Mikkel: Det er et vildt anlæg. Det er egentlig sådan en boldbane, der ligger nede i bunden af sådan en form for beton-, nærmest amfiteateragtig, firkantet konstruktion, hvor alle linjer ligesom er skrå, så vandet kan løbe nedad. Og denne boldbane kan ved skybrud altså ende med at være sådan et kæmpestort vandbassin.

Lasse: Og hvorfor har man planlagt, at der skal være dette midt inde på Vesterbro?

Mikkel: Siden dette store skybrud i 2011, begyndte det at tage rigtig meget fart i de danske byer. Man lavede en lovgivning, der sagde, at alle byer skulle have skybrudssikring. I København har det udmøntet sig i 300-350 delprojekter over hele byen, som er gået i gang nu. Og det, vi står i her på Enghaveparken, er et af de første rigtig store pro-

jekter. Og vi kan næsten ikke engang fornemme omfanget, fordi vi står oven på et kæmpestort vandreservoir, som er blevet gravet ud nedenunder Enghaveparken, som skal kunne opfange disse hundredtusindvis af liter vand, som kommer ved disse skybrud. Hele parken er blevet gendesignet. Så det er ikke kun denne plads. Det er ikke kun denne boldbane, vi står overfor, men det er hele parken, der kan blive til et stort oversvømmelsesbassin. Og den tegnestue, som har designet det, på deres billeder ser man, hvordan solen efter et skybrud begynder at skinne, fuglene synger, og folk sejler rundt i denne park i deres kajakker og nyder solskinsvejret. Så på en måde, kommer der en helt ny forestilling om, hvad en park er, hvad en vej er, og hvad byen er i denne nye klimasituation.

Lasse: Og med dine historiske byforsker-briller på, hvordan ser du så på den udvikling?

Mikkel: Det er jo et vildt skifte, kan man sige. Man har jo været opmærksom på dette grundlæggende siden Brundtlandrapporten i 70'erne, ikke? Og man har ligesom talt både om forurening, og om miljø. Og nu taler man om klima. Og nu når det så ind i den fysiske planlægning. Helt grundlæggende.

Lasse: Nu er dette med klimaændringerne jo sådan forholdsvis håndgribeligt. Men tidligere har der, for eksempel i 60'erne, også været nogle ideer om, at det kun skulle handle om fremskridt: Større veje, og det skulle bare derudad! Det gik man så fra igen, da man fik nogle andre ideer. Kan det også komme til at ske med klimaet?

Mikkel: Ja, det er rigtigt, at byudviklingen og byplanlægningen går igennem nogle ændringer, som også følger folks ideologier og følger de globale forhold til energi og magt og økonomi. Omlægningen i 70'erne væk fra dette bilsamfund. Og de store anlæg handlede også om, at der havde været en oliekrise, og man begyndte at tvivle lidt på denne uendelige ressource, som olie var. Og det tror jeg lidt er det samme, som kommer til at ske nu her: At man måske tvivler lidt på denne kontrol, vi har over naturen. På en måde skal vi måske være lidt mere "go with the flow" i vores forhold til landskab og natur. Altså, vi kan ikke helt regne med det, så vi må ligesom tænke byen som en form for beredskab. Det tror jeg er et ret interessant ord i de næste 10-20-30 års planlægning. Hvordan kan man tænke et bysamfund, som er i en form for beredskab hele tiden? Og det er på en måde det, vi står og kigger på her, ikke? Lav en boldbane, der også kan være et bassin. Det er ligesom en måde at tænke både den daglige tilværelse

for borgerne sammen med disse nødsituationer. Og det, tror jeg, er noget, som kommer til at spille en rolle. Dette med, at nødsituationen og hverdagen kommer til at blive flettet meget mere ind i hinanden. De fysiske installationer og omlægninger af byerne globalt set vil jo på en måde også nå en form for ny balance. Men jeg tror, at folks mentalitet og måde at leve i byen på, på det tidspunkt måske også vil have ændret sig grundlæggende.

Lasse: Næste stop på vores tur er Carlsberg Byen, der er et helt nyt boligkvarter, som ligger lige bagved Enghaveparken. Hvor der for ikke så lang tid siden kun var industri, skyder der hele tiden nye og dyre lejligheder op. Og i følge Mikkel kan det fortælle en hel masse om alle de interesser, der er på spil, når byer planlægges. Men nu er vi rykket ikke ret langt fra Enghaveparken op i Carlsberg Byen, hvor der bliver bygget rigtig meget, og der er sket rigtig meget inden for de seneste år. Det sådan noget nybyggeri med masser af lejligheder, der skyder op over det hele. Hvordan kan det være, at dette område har udviklet sig til det, det er, inden for de seneste par år?

Mikkel: Carlsberg Byen har egentlig en lidt længere historie, og allerede da man begyndte at ville lægge bryggeriindustrien andre steder hen, begyndte man ligesom at overveje, hvad der skulle ske med dette kæmpe område, som har en rigtig lang historie, der går tilbage til 1840'erne, hvor bryggeriet bliver anlagt herude. Det bliver ligesom det første store industriområde lige uden for København. På kanten af byen eller lige uden for kanten af byen, ved den lille landsbyagtige Valby, hvor man blandt andet leverede kyllinger ind til København. Det var en af deres specialiteter. Så derfra udviklede det sig nærmest til en lille by i sig selv. Altså Carlsberg med produktion og med det, man kalder for parasitbygninger - altså helt vildt mange gæringsbygninger. For at kunne holde øllen kold og vandet koldt til, gravede man det ind i selve bakken. Og der var disse arbejderbygninger, som senere er blevet kaldt for Humleby. Så hele denne lille industriby blev jo en form for kulturarv for København. Så da man ligesom rykkede ud, stod man ligesom med hele dette anlæg. Og dilemmaet var, at man godt ville udvikle det, og man ville også gerne passe på det. Men butikken skulle løbe rundt. Så hvordan gjorde man egentlig det? Og det, som Carlsberg prøvede på det tidspunkt, var at få lavet et bud på, hvordan vi kan lave en form for by herude, som på en måde respekterer den periode, hvor det blevet til, og som ikke er denne moderne periode med de store, lige gader og så videre. Og der kom faktisk et bud. Dem, der egentlig vandt konkurrencen i sin tid - en lille tegnestue, der hed entasis - kom et forslag med nogle små, krogede gader og lidt tæt be-

byggelse og et lille torv. I virkeligheden ligesom disse middelalderbyer. Så det var egentlig ideen. Når man står her nu og kigger på disse 13-14-20-etagers bygninger på den ene side og grå murstensfacader på den anden side, så er det svært at forestille sig, at det har været det, der var ideen.

Lasse: Der var altså intentioner om at skabe små rum i den oprindelige Carlsberg By. Men henad vejen udviklede det sig anderledes. For der kan ofte være tunge interesser på spil i byplanlægningen i dag. Og erfaringerne om at skabe den gode by bliver nogle gange trumfet af andre interesser.

Mikkel: Med et så stort område som dette og så mange interesser, som er i spil, er det svært at styre en byudvikling, selvom man faktisk ejer området, som Carlsberg jo gjorde. Dels er der selvfølgelig en masse planlægningsinteresser, og der er også en masse bevaringsinteresser, som gør det specielt svært her. Man kan også sige, at Carlsberg Byen er begyndt at udvikle sig efter sin egen logik. Et af de store stridspunkter i byens udvikling, som har udspillet sig i Carlsberg, har også været spørgsmålet om at bygge højt. Og den kunne vi måske godt lige dvæle lidt ved. Lad os sige, at du går op i Rådhusårnet for eksempel og kigger ud over København, så vil du lægge mærke til, at det faktisk er en rimelig lav by. Da København havde sit sidste store boom omkring århundredeskiftet, altså omkring 1900, byggede man typisk 5-6 etager. Nogle af de store hoteller har måske 8, og så har de et lille tårn på eller et eller andet. Men det er ligesom det, og det har meget været murstensbyggeri. Og det giver København karakter. Og det med højhuse - altså højere huse, for i forhold til New York er det jo ikke højhuse har ligesom været en varm kartoffel. Der har været diskussioner så sent som for 8-10 år siden, hvor forslag til højhuse simpelthen blev skrinlagt på grund af folkelige protester. Men hvis vi nu står her i Carlsberg Byen og kigger ud mod Carlsberg Station, så kan vi jo se disse høje huse. Og det altså lidt et nybrud i byudviklingen, at man begynder at fortætte. Det er en interessant historie, det med fortætningen. På den ene side kan man sige, at det bryder med den by, vi kender. På den anden side kan man sige, at der også er noget omkring den fortættede by, som også er mere miljøvenligt. Altså, det er mere rationelt at have 500 mennesker, der bruger den samme faldstamme og den samme vandforsyning end at have 500 mennesker, der ligger spredt ud over 20 kvadratkilometer, som alle sammen skal have lagt vandrør og gas ud - som jo er et rimelig aktuelt emne. Så det er lidt en balance: Hvad skal man gøre, når byen bliver større og større? Og det, som man gerne vil gøre, er omkring disse knudepunkter, som Carlsberg Byen

er tænkt som, der vil man fortætte byen. Man siger, at ude i fremtiden kommer der til at være rigtig mange mennesker her. Der kommer til at være erhverv, butikker og så videre. Så vi bygger højt. Det er en af de nye og også, tænker jeg, fremtidige diskussioner i de danske større byer.

Lasse: Så du siger, at når vi står her i Carlsberg Byen, gik de væk fra den oprindelige plan med at bygge mindre og lidt mere kringlede gader og den slags ting. Og grunden til, at det så er blevet nogle tætte, høje bygninger, er ikke fordi, der skulle skovles nogle penge ind? Det er for at være klimavenlige?

Mikkel: Jeg siger ikke, at det ikke er for at skovle penge ind. Økonomien er jo enormt afgørende i dag i byudvikling, og det har den også været her. Helt sikkert. Og hvis man ser på de sidste 20 års udvikling i København, har økonomi haft en kæmpe betydning. Byen er vokset, og det er gået hurtigt. Man kan se hele havneområdet, hvor der jo er kommet ekstremt meget byggeri. Altså helt nede fra Sydhavnen og op til begyndelsen af Nordsjælland. Altså, København har jo 20 kilometer havnefront, som for store dele er blevet plastret til - var jeg lige ved at sige - med nye bygninger af meget svingende kvalitet. Og der har der også været nogle diskussioner om, hvor meget pengene betyder her. Kritiske røster vil mene, at de har betydet for meget - også idet man ikke har krævet af bygherrerne, at de gjorde det ordentligt, selve byggerierne. Men også at de ikke krævede, at der skulle satses på et godt og blandet byliv. Altså, hvor skal vi have små butikker? Hvor skal vi have blandet byggeri - altså sådan almennyttigt leje/eje? Altså alle disse ting, som er en del af byplanlægningen. Det har været en stor diskussion: Hvor meget fylder pengene i hele denne diskussion? Og det er klart, at det også har fyldt her i Carlsberg Byen. Carlsberg har jo bygget deres eget hovedkvarter oppe på toppen af bakken. Og hernede i bunden kan vi også se, hvordan de gamle arbejderboliger, hvor de før lå sådan lidt frit, nu ligger pakket godt ind i elementbyggeri. Og man kan sige, at det måske ikke er noget, man har tænkt ville være ideelt fra et planlæggersynspunkt, hvis man havde kunnet gøre, som man ville. Men det kan også nogle gange være et spørgsmål om, hvor pengene vil hen, så at sige.

Lasse: Klimaet sætter altså dagsordenen i dag, når det kommer til byens udvikling. Men det gør pengene så sandelig også. Men manglen på penge kan også bestemme udviklingen, og det kan faktisk være en god ting, så vi ikke bare brager derudaf. Nu har vi i en tidligere udsendelse snakket om, at man blandt andet gerne ville have store mo-

torveje ført direkte til centrum af byerne - blandt andet en motorvej rundt omkring Søerne i København. Det gjorde man ikke, fordi der ikke var økonomi til det, blandt andet, fordi der kom nogle kriser oppe i 70'erne. Det ville man nok også have fortrudt i dag. Inden for de seneste årtier er der blevet bygget rigtig meget i Danmark af denne slags byggeri, som vi også står i. Kan man komme til at bygge for hurtigt?

Mikkel: Det er et godt spørgsmål. Specielt hvis du spørger: Hvad er for hurtigt? Hvis vi ligesom ser på byudviklingerne over en lidt større tidshorizont, så kan vi se, at det ligesom kommer i bølger. Der er ikke hele tiden en sådan løbende, rolig tilvækst af bygninger i byerne. Pludselig falder nogle udviklinger oveni hinanden, hvor der er nogle penge og noget befolkningsvækst. Nogle gange kan det også være, at der kommer nogle kriser, som gør, at det bliver mindre osv. Så på en måde vil du altid have det problem, at det går lidt for hurtigt, når det sker. Og der må man ligesom være klar til at have en plan. Altså, det er jo det, man gør, når man har en stadsarkitekt og en stadsingeniør og et hold af planlæggere, som på en måde skal kunne håndtere disse situationer. Så i virkeligheden tænker jeg, at det måske ikke så meget er et spørgsmål om, om det kan gå for hurtigt. For når det sker, så vil det næsten altid gå for hurtigt. Spørgsmålet er ligesom: Når det kommer, har vi så vores planer til at håndtere det? Ved vi, hvordan vi gerne vil have denne nye by, som vi pludselig har mellem hænderne?

Lasse: Så kan man på en måde sige, at det at fortryde er et grundvilkår, når man planlægger byer?

Mikkel: Det kan du godt sige. Du kan også sige, at du i disse bølger af udvikling aldrig har en fuldstændig kontrol. Altså, ideen om en fuldstændig kontrol i planlægningen er jo en illusion, som alle byplanlæggere kender. Så det er hele tiden et spil mellem at kunne tage forbehold for fremtidige udviklinger og også tage forbehold for de interesser, man mener, at byen har - både socialt og økonomisk og kulturelt og så videre. Og så også at være klar over, at der kan komme en stor aktør ind og feje alle dine papirer af bordet. Og der kan komme et skybrud, som gør, at der kommer en ny lovgivning, som du slet ikke var forberedt på. Så jeg tror simpelthen, at når man arbejder som byplanlægger skal man simpelthen bare lægge fortrydelsen i den første skuffe og sige, at du gør det så godt, du kan.

Lasse: På en måde er det en lettelse at høre, nu hvor min mission om at skabe den perfekte by ikke helt kommer til at fungere. For vi ved ikke, hvad der sker. Og selvom vi tror, vi gør, kan der pludselig ske noget, der vender det hele på hovedet. Men der er alligevel et sted, hvor vi måske kan se, hvad der kommer til at ske. Og det er lige på kanten af byens udvikling, hvor vi netop har sat os.

Mikkel: Hvis vi prøver at beskrive, hvor vi er lige nu, så er vi mellem denne nyudviklede Carlsberg By og banen, der kører ud af byen. På den anden side af banen ligger fængslet, og så ligger der en gammel spurvognsremise, som er lavet om til skatepark. Og lidt længere oppe ad vejen ligger Vestre Kirkegård. Så vi er på en måde i en gennemkrydsning af alle mulige forskellige grænser, der tilsammen skaber dette område. Og det synes jeg er superinteressant ved byen. Mange steder - og du kan ikke nødvendigvis helt sige hvorhenne - der er du ligesom på grænsen mellem forskellige ting, som ligger og udveksler mellem hinanden. For eksempel leder togbanen i sig selv ind i hjertet af byen - altså ind til Hovedbanegården, hvor den spytter tusindvis af mennesker ud. Og på den anden side så leder den ligesom ud og helt væk fra byen. Men selve togbanen er også en form for grænse. I 1930'erne byggede man jo kolonihaver langs med togskinneerne, fordi det var billig jord, og det kunne man godt ligesom udlægge til det. Og du skal have disse broer over banen mellem de forskellige områder. Så på en måde er det også i disse grænseområder, at man får denne fornemmelse af, hvordan byen hele tiden bliver til. Det var også det, vi snakkede om med Vesterbro. På grænsen mellem byen og landet vil der hele tiden opstå nye mellemformer, som så bliver til nye former for by.

Lasse: Nu er dette jo sidste afsnit i denne omgang. Men du fortsætter, Mikkel? Hvorfor er det, at byer bare er for spændende at forske i?

Mikkel: Rent personligt så tror jeg, at jeg har været fascineret af det med byen længere, end jeg egentlig helt er klar over. Vi snakkede helt i starten om det med at blive væk, som er sådan en barndomsoplevelse. Og jeg kan huske en anden historie, jeg hørte, da jeg var ung, som handler om gærceller. Gærceller æder jo sådan set sukker og laver sukker om til andre ting, og det bliver de ved med, indtil de sådan set har ædt sig selv ihjel. Så stopper de. Så jeg kan huske, at jeg syntes, at det var et ret fascinerende billede, dette med, at der er en form for organisme, som ligesom indoptager sig selv og bliver ved med at spise. Energi og mennesker og varer. Og i den proces så laver den sig selv om til noget andet. Forskellen mellem gærcellen og byen er, at byen jo sådan set

ikke dør, men den fordøjer hele tiden penge, infrastruktur, gas og alle disse ting, der går ind i denne store fordøjelsesmaskine. Og det kan man jo se, når man kigger på tallene og alle disse abstrakte ting. Men du kan også mærke det, når du går rundt i byen, og når du vender tilbage til steder, du har boet før, for eksempel, og ser, at det har ændret sig. Og det ændrer sig hele tiden de fleste steder i byen. Så du kan ligesom mærke, hvordan dette store fordøjelsesapparat kører hele tiden. Og det tror jeg bare, at jeg synes, er helt vildt spændende.

Lasse: Dette var sidste afsnit af Den Perfekte By. Serien er lavet til Vores Tid, og du kan finde flere podcasts som historie ved at søge på Vores Tid i din podcast-app. Musikken er lavet af Jonas Kappel, og serien er optaget og tilrettelagt af mig, Lasse Telling.