

Alltsedan John Ruskin och William Morris ställde människan mot maskinen har hantverket, både som praktik och ideologi, varit ett fält för diskussioner om den mänskliga existensens grundvillkor. Hantverket har tillskrivits betydelser som sträcker sig långt utöver det rent estetiska och innefattar allt från moral och etik till politik och ekonomi. I Ruskins *The Seven Lamps of Architecture* från 1849 beskrivs hur sanningens lampa sprider sitt ljus över arkitekturen, och att vara sann innebär att

använda den mänskliga handen. Morris byggde vidare på Ruskin och ifrågasatte massproduktionen av vardagsvaror och det socialt alltmer skiktade samhälle som den industriella revolutionen medfört och såg en politisk sprängkraft i handens kraft. Hantverket fick i Morris teorier utgöra ett motstånd mot massproduktionens alienerande effekter. Alla de 61 000 män, 65 000 kvinnor och 84 000 barn som år 1833, enligt Nikolaus Pevsner, stod framför det löpande bandet och producerade de nya konsumtionsvarorna skulle befrias från monotonin.¹ Trots goda ambitioner var synen på hantverket som en politisk kraft för ett mer jämlikt samhälle en vision som aldrig realiserades. I stället blev de hantverksmässigt producerade varorna dyra och exklusiva, och snarare än att befria arbetarna så kom de att markera klasstillhörighet och därmed ytterligare bekräfta arbetarens underordnade position.

För Morris var det omöjligt att skilja konst från politiska och sociala frågor, och han eftersträvade ett samhälle där både arbetet i sig självt och de resultat det ledde till skulle tillmätas ett socialt värde. I dag är den politiska och sociala aspekten av produktionen mer aktuell än någonsin, då frågor kring hur vi organiserar hela vårt samhälle ställs på sin spets. Kan vi fortsätta bygga ett samhälle utifrån värderingar,

¹ Nikolaus Pevsner, *Pioneers of Modern Design. From William Morris to Walter Gropius* (London: Penguin, 1975), s. 46.

ETT HANT- VERKSDRAMA. MÄNNISKAN, MASKINEN OCH HYBRIDEN

Helena Mattsson

estetiska preferenser och produktionssätt som utgår från föreställningarna om en ökad tillväxt och en stegrande konsumtion? Massproduktionen har

sedan mitten av 1800-talet utvecklats parallellt med idéer om tillväxt, effektivitet och kortsiktiga vinster; värderingar som i dag omprövas inom de flesta discipliner, inte minst inom arkitektur och design. Denna kritiska vändning gör att det finns anledning att gå tillbaka till historiska skärningspunkter där frågor kring hantverk kontra industriell produktion diskuterades.

Med massproduktionen utvecklades det moderna konsumtionsobjektet och de komplexa relationerna mellan det personliga begäret och den industriella produktion som ligger till grund för hela det kapitalistiska samhället. Det individuella och unika hantverksobjektet lämnade plats för den seriellt massproducerade varan vilket startade en av modernismens mest laddade diskussioner kring det personliga kontra det massproducerade. Skärningspunkten mellan den industriella produktionen och hantverket öppnar på så sätt för en mängd perspektiv ur vilka vi kan betrakta vårt samhälle och dess organisation.

HANTVERKETS LADDADE POSITION

Relationen mellan människa och maskin har en lång historia både inom fiktionens och vetenskapens värld. Det kan handla om sammansmältningar eller förväxlingar mellan det levande och det mekaniska, eller om möten mellan tekniken och naturen. Frågor kring människans existens och särart ställs på sin spets: Vilka är vi? Vad är det mänskliga? Vilka grundläggande behov har människan? Hur påverkas människan av maskinen? Charlie Chaplins *Moderna tider*, Fritz Langs *Metropolis*, Futuristernas manifest och Norbert Wiener's *Cybernetik* är alla exempel på iscensättningar av sprickan som tycks finnas mellan människa och maskin. Maskinen har på ett mycket konkret sätt påverkat samhällets utveckling och på motsvarande sätt har också tekniken tagit plats i våra fantasier och i vårt omedvetna. Tekniken har ofta fått representera det okända och det okontrollerbara, de krafter människan har svårt att tämja. Den laddade position som tekniken haft genom hela modernitetens framväxt har också påverkat de frågeställningar som berör vår formgivna omgivning och skapat en spricka mellan det maskinellt tillverkade och det som framställts av den mänskliga handen. Hantverket och det massproducerade har fått symbolisera varandras motsatser, och arkitektur och design har på så sätt blivit brickor i ett spel mellan motsatta krafter, mellan maskinen och människan.

Men vad menar vi när vi talar om hantverk? I *Encyclopédie* definierar Diderot hantverk som ”den yrkesutövning som kräver att händerna används, och är begränsad till ett givet antal mekaniska

operationer för att producera samma arbetsprodukt, som görs igen och igen”. Diderot skriver detta i mitten av 1700-talet, alltså före den industriella revolutionen och även före den stora klyvningen mellan den industriella produktionen och hantverket. Citatet förebådar på ett märkvärdigt sätt löpande bandet och den seriella produktionen, och skulle antagligen i slutet av 1800-talet snarare uppfattats som en beskrivning av hantverkets motsats. Människans händer utför liksom maskiner ett ”antal mekaniska operationer” som upprepas ”igen och igen”. Här framträder inte hantverket som uttryck för det mänskliga, utan kategorierna människa och maskin tycks snarare glida in i varandra. Först med den industriella revolutionen blev människans hantverk ”mänskligt” då individualitet och idén om det mänskliga som variationsrikt och personligt lyftes fram, i motsats till maskinens repetitiva egenskaper.

DEN FORDISTISKA HYBRIDEN

När den brittiske arkitekturhistorikern och kritikern Reyner Banham publicerar artikeln ”Machine Aesthetic” våren 1955 i *Architectural Review* är det som ett inlägg i en hetsig diskussion kring funktionalismens relation till begrepp som ”ornament” och ”styling”. Ornamentet hade varit mer eller mindre bannlyst inom modernismen alltsedan Adolf Loos 1908 hade jämfört det med brott, och styling var ett fenomen för likartade ytliga formuppvisningar enligt många modernister inom det brittiska etablissemangen. Men ”Machine Aesthetic” kan också läsas i relation till den konstruerade dikotomin mellan hantverket och maskinen. Det som jag finner intressant i detta sammanhang är de exempel Banham lyfter fram som problematiska i den modernistiska historieskrivningen. I samma stund han dekonstruerar dessa exempel för att visa hur fel modernisterna hade öppnas också dörren mot en annan syn på relationen mellan människa och maskin.

I artikeln formulerar Banham det argument som också kommer att utvecklas i *Theory and Design in the First Machine Age*. Han menar att de modernistiska pionjärerna som framhöll rationalitet, teknik och ett maskinellt produktionssätt i själva verket motsatte sig den tekniska utvecklingen inom massproduktionen som, enligt Banham, redan på 1920-talet banade väg för en ny estetik. I själva verket hade de modernistiska mästarna, som till exempel Le Corbusier, en estetiserad syn på maskinen och tekniken, och deras syften var snarast att utveckla den estetik som de själva var intresserade av. Det här är ett argument

som känns igen från Hitchcocks och Johnsons utställning och bok *The International Style* från 1922 där de hävdade att den nya internationella stilen framför allt är en ny estetik. Vad som gör Banham så aktuell i dag är att han plockar upp och frilägger hybriderna, den design som pekar åt andra håll än den utstakade teorin. Ett av hans exempel lyfter fram hur Le Corbusier konstruerade argument för en standardiserad massproduktion i *Vers une architecture* 1923. Le Corbusier menade att produktionen genom standardiseringen skulle sträva mot absoluta typer, vilka skulle passa alla människor. För Le Corbusier har ”alla människor samma organismer, samma funktioner. Alla människor har samma behov.”² Detta är ett av de uttalanden som har följt modernismen och fördjupat sprickan mellan människa och maskin, hantverk och massproduktion. Den opersonliga massproduktionen och det individuella hantverket. Men som Banham visade vilar detta axiom på ostadig grund.

I *Vers une architecture* beskriver Le Corbusier fördelarna med standardisering. I sin argumentation använde han sig av bilder som han kontrasterade mot varandra: å ena sidan en ny bilmodell, å andra sidan det antika Parthenontemplet. Genom att ställa bilen mot Parthenon, menade Banham att helheten hade tolkats av två generationer teoretiker och arkitekter som att en standardiserad produkt, till exempel bilen, kan vara lika vacker som ett grekiskt tempel. Banham visade att ingen av de bilarna som avbildades var seriella produkter, utan tvärtom hantverksgjorda, specialiserade och unika, precis som Parthenon. Det visuella materialet som stödde Le Corbusiers tes var i själva verket exempel på handgjorda unika objekt. I en not till ”Machine Aesthetic” citerar Banham en beskrivning av Ettore Bugattis ”excentriska designmetoder” och förklarar hur Bugatti använde trämodeller av olika storlekar och former som han sedan kombinerade med varandra för att hitta fram till den slutliga formen.

Liksom Le Corbusier är fångad i sin maskinestetik, vilket gör honom blind för verkligheten, är också Banham själv infångad i en liknande återvändsgränd då han kritiserar modernisterna för att inte följa den tekniska utvecklingen och bejaka den estetik den för med sig. Banhams argument är att strömlinjeformen, som på 1950-talet var hårt kritiserad för att vara ytlig design, kom in i bilden redan på 1920-talet men utan att tas in eller accepteras i det modernistiska formspråket.

Medan den tekniska utvecklingen banade väg för en ny estetik av variation och krökta ytor, menade Banham att modernisterna utvecklade en teori som byggde på en förlegad föreställning om massproduktion och

med exempel hämtade från hantverket, vilket snarast kom att förhindra utvecklingen. För Banham utgjorde tekniken en naturkraft med sina egna regler vilka enligt honom borde bejakas och tillåtas forma det estetiska uttrycket. På den punkten är Banham en sann modernist som anklagar sin företrädare för att ha svikit sina ideal. Men om vi tittar lite närmare på historien bakom det ”ornamenterade rymdskepp” – Cadillacen, som i Banhams ögon stod för en samtida teknikutveckling i ett samhälle styrt av populärkultur – så finner vi en liknande hybrid mellan massproduktion och hantverk som den som döljer sig bakom Le Corbusiers ”typer”.

Både Le Corbusier och Banham projicerade sina idéer om estetik på objekt de ansåg vara uttryck för den samtida tekniken. Le Corbusier formulerar sig inom den fordistiska eran, till stor del styrd av centralisering och det löpande bandets ideologi, medan Banham relaterar till en post-fordistisk tidsperiod då i stället flexibilitet, decentralisering och mindre produktionsenheter är styrande ideal. I det här sammanhanget är inte det estetiska uttrycket det viktigaste utan hur föreställningar om teknikens estetiska uttryck har undanträngt verklighetens blandformer av hantverk och maskintillverkning.

DEN POST-FORDISTISKA HYBRIDEN

1908 införde det amerikanska bilföretaget Ford det löpande bandets produktionsmetoder, och den billiga T-Forden kom att definiera massmarknadsekonomin spelregler. Med T-Forden exploderade bilförsäljningen i USA: 1903 var 700 bilar registrerade i landet, 1929 var 3,5 miljoner registrerade. Tiden i början av 1900-talet var också höjdpunkten för det fordistiska produktionsidealet. Men redan på tjugotalet, då första serien av T-Fordar var sålda, kom ett nytt sätt att tänka kring bilproduktionen att växa fram, som kan ses som början till den mer utvecklade post-fordistiska produktionen. Kring mitten av 1920-talet ägde de som önskat, och haft de ekonomiska resurserna, nu en bil. Nästa steg för producenten var inte att väcka begär efter ”en bil”, utan efter en *ny* bil. Ford erbjöd sin enda modell, som producerades som en ”typ” i Le Corbusiers mening. T-Forden var den enda modellen i produktion hos Ford, och det tycktes inte finnas orsak att förändra den då den tillfredsställde kundernas behov av ”en bil”. I detta skede kommer biltillverkarna General Motors (GM) in på den amerikanska marknaden och förändrar sättet att betrakta den massproducerade varan som en repeterad form utan variationer. År 1925 väljer GM:s styrelse mellan två strategier: nya modeller varje år eller en ständig

förbättring av den befintliga. Man röstade för årliga modeller och inledde därmed en era av styling och post-fordistisk produktion.

”Stil” definierar en kategori objekt utifrån visuella kriterier, medan ”styling”, och att styla ett objekt, innebär att man *gör* något med objektet. General Motors anställde ingenjören Harley Earl för att styla den första bilen 1927. Han hade specialdesignat bilkarosser åt stjärnor i Hollywood sedan 1911 och tidigt insett dels att bilens kaross kunde, liksom kläder, skapa ett personligt uttryck, en image, dels att detta uttryck inte hade något (eller mycket litet) att göra med det ursprungliga objektet. Genom att förändra det massproducerade objektet, som T-Forden, via hantverket och på så sätt kombinera de olika produktionssätten, hittade Harley Earl en metod som kunde utvecklas. Framgången handlade om att kunna överbrygga sprickan mellan hantverk och massproduktion, och därmed skapa en hybrid produktionsmetod.

Strategier för formgivning och produktion kom att utvecklas inom den av Harley Earl nyinrättade avdelningen Styling Section, där bilarna modellerades fram, inte som Bugattis tidigare trämodeller, utan nu i lera. Modeller gjordes i varierande skalor och avdelningen påminde om en skulpturateljé från 1800-talet, inte om en modern produktionsmiljö formad av den samtida teknikens. Vissa modeller gjordes i full skala och visades upp som årets ”drömbilar”. Dessa fick allmänheten kommentera och bedömningarna låg sedan till grund för de formmässiga beslut som måste tas innan modellen gick i produktion. Att kombinera hantverk med massproduktion var en förutsättning för en ny flexiblare produktionsform. Detta leder till att vi helt kan vända på perspektivet. I stället för att, likt Banham, betona vikten av tekniken för utvecklingen kan vi lyfta fram det traditionella hantverket som den nödvändiga ingången till en ny produktionsform (med tillhörande samhällsideologier): den flexibla och differentierade post-fordismen.

I artikeln ”Machine Aesthetic” bygger Banham upp en argumentation, modernisterna trogen, utifrån ett motsatspar: ett dåligt exempel – Le Corbusier – och ett bra – strömlinjeformens Cadillac. Genom exemplet med Le Corbusier och de hantverksgjorda bilarna söker Banham blottlägga något som två generationers arkitekter och teoretiker uppfattat som en sanning, medan strömlinjeformens historia får stå som en bortträngd utvecklingslinje som måste få upprättelse. De två exempel som i Banhams text får utgöra varandras motpoler i förhållande till teknikens utveckling kan också läsas utifrån ett helt annat perspektiv som inte bygger på uppdelningen mellan teknik, tradition och hantverk.

Med Banhams exempel, Bugattis trämodeller och Cadillacen, som utgångspunkt kan vi förstå hur komplex relationen är mellan det hantverksproducerade och det massproducerade, och exemplen utgör två hybrider som talar om två skilda tider och kontexter. Le Corbusier verkar i en fordistisk värld präglad av löpande bandets ideologier medan strömlinjeformen, Harley Earl och General Motors pekar mot en post-fordistisk värld där variation av varor och objekt både är ett uttryck för det personliga och en utveckling av konsumtionens logik.

Det post-fordistiska paradigmet blev än mer artikulert i den digitala vändningen på 1990-talet, kanske mest framträdande inom arkitekturen, med förgrundsgestalter som Peter Eisenman och Greg Lynn.³ I Harley Earls och Reyner Banhams kölvatten formulerades ännu en gång en maskinutopi, men till skillnad från tidigare hade maskinen nu antagit hantverkets grundläggande egenskaper – den individualiserade produktionen. Trots att objekten massproducerades skulle de likt hantverksgjorda varieras. I stället för att, som modernisterna, lyfta fram standard som ett viktigt teoretiskt begrepp inom designteori så var det i stället ”repetition och variation”, med referenser till filosofen Gilles Deleuze, som fick stor plats i den teoretiska diskussionen kring digital formgivning i början av 1990-talet.

Det som gör relationen mellan hantverk och massproduktion, eller mellan människa och maskin, intressant i dag är inte huruvida något ska kategoriseras eller vilken metod som är styrande för produktions sättet. Vad som snarare står på spel är hur produktionen i stort organiseras. *Varför* den organiseras som den gör och för vem. Men också vilka begärsstrukturer de massproducerade varorna skapar och på vilka sätt produktionsmetoden skapar konsumenten. Produktion och konsumtion är två sidor av samma mynt och sättet vi förhåller oss till dessa krafter skapar också till stor del vårt levnadsmönster – hur vi ser på objekt, varor och tid. I dagens diskussion om disciplinernas framtid är återigen William Morris tankar om design, arkitektur och hantverk som djupt sammanvävda med det politiska och det sociala en aktuell fråga. Det är inte enbart objekten som står i centrum för granskande utan även själva arbetet och vad det innebär för oss som människor. Även om Banham gräver ännu djupare i den spricka som finns mellan hantverk och teknik så öppnar han också för de komplexa sammansmältningar som inte inordnar sig i denna uppdelning, utan i stället pekar mot själva samhällsordningen och den mänskliga existensen grundvillkor.

3

Se t.ex. Andreas Papadakis & Greg Lynn (red.), *Folding In Architecture*, (London: Academy, 1993); Mario Carpo (red.), *The Digital Turn in Architecture 1992–2010. AD Reader* (London: Wiley, 2013).