

دو گفتگو

ژیلبر سیموندون

۱/ ابژه‌ی فنی به ماهو

پرسش: آقای سیموندون، قبلاً این فرصت را داشتیم به شما بگوییم که «حالت وجودی ابژه‌های فنی» اثر خارق‌العاده‌ای بر همه‌ی نتایج قبلی‌تان دارد. ولی آن تحسین آمیخته به حیرت بود. مدام به خودم می‌گویم اندیشه‌ای مثل اندیشه‌ی شما که با این انسجام حول مسأله‌ی تفرد متمرکز شده چطور به مکانولوژی یا مطالعه‌ی ابژه‌ی فنی به ماهو می‌رسد؟

سیموندون: متوجه‌ام. راستش نمی‌دانم چطور توضیح بدهم ولی در آکادمی هم شانس پیدا می‌شود. به نظر رسید که نسبتی واقعی وجود دارد از این حیث که ابژه‌ای فنی وجود دارد یا ساخته می‌شود، ابتدا به عنوان وحدت، وحدتی مستحکم، واسط جهان و انسان، واسط احتمالاً دو ابژه‌ی فنی دیگر، طوری که اولین مرحله‌ی توسعه‌اش پیش‌ازهمه مرحله‌ی ساخت وحدت است، مرحله‌ی ساخت استحکام. ابزاری را در نظر بگیرید: ابزار ملزم به چیست؟ یکی این‌که قطعاً یک نسبت است، یعنی واسطی بین بدن اپراتور و چیزهایی که بر آن‌ها عمل می‌کند؛ ولی درعین حال، برای آن‌که ابزار خوبی باشد، اول از همه باید نشکستی و خوش ساخت باشد. بعد، بسته به فرهنگ‌های متفاوت شاهدیم که مثلاً دستگیره می‌تواند مناسب چسب، پوسته، علف حصیر یا ابریشم باشد؛ و این یعنی راه‌حلهایی متفاوت اما مناسب برای چوب سخت، چوب معمولی، چوب نرم آمریکای شمالی. این راه‌حل‌های متفاوت کاملاً معقول‌اند اگر هر دو جزء سازنده را شرح دهند، یعنی شناختن آهن از یک سو و شناختن دستگیره از سوی دیگر، و اگر فهمیده شود که کارکرد ابزار برقراری نسبتی ثابت و غیرمغلطه‌آمیز است بین بدن اپراتور و ابژه‌ای که او بر آن عمل می‌کند. این‌جا فردیتی وجود دارد، ولی فردیتی دروناً منسجم، فردیت ابژه یا حتی ابزار. حالا بیایید سایر ابژه‌های فنی را هم مد نظر قرار بدهید. من ساده‌ترین ابژه‌ی فنی را انتخاب کردم که برای نمونه لروا گورهان در «محیط و فن» یا «انسان و ماده» بررسی کرد.

پرسش: اما اگر حالا سراغ ماشین برویم، باز هم همان اصل تفرد، همان پدیده‌ی تفرد را می‌یابیم، ولی آیا این تفرد احتمالاً این‌بار «به وضعیتی دیالکتیکی درآمده»؟

سیموندون: تفرد را می‌یابیم، بله، چون نقطه‌ی شروع ضروری حل مسأله از طریق ظهور یک واسط است، که خودش اغلب یک چیز جدید است. مثلاً چرخ یک چیز جدید است که در سنگینی بار شخم‌زنی (احتمالاً در ابتدا به عنوان غلتک یا تنه) به میان می‌آید و سپس الزاماً وقتی که میله یا محور دارد، یعنی وقتی در نسبت با شاسی ارابه یا واگن ثابت می‌شود و توأمان می‌تواند روی زمین به حرکت درآید. این واسط ابتدا باید (به قول صاحبان صنایع) ماندنی و «مطمئن» باشد، باید در هر دو معنی عامیانه و لاتین کلمه مستحکم باشد، یعنی تماماً درون یک قطعه جا شود. از آن‌جا که کلا نمی‌تواند تک‌وتنها خوب کار کند پس باید سر هم شود و فن‌آوری سرهم‌بندی هم یعنی مهارت فنی در ایجاد استحکام، و این هم یعنی تولید یک قطعه‌ی کامل از روی چندین قطعه. برای نمونه، بست از همان ابتدا در چرخ‌ها خصوصاً در سیستم سایش‌ها وجود داشت؛ این حلقه‌ی آهنی بزرگ است که ابتدا به دست ارابه‌سازها در آتش حرارت می‌بیند قبل از این‌که دور اجزای چوبی طوقه کار گذاشته شود، طوری که

با سرد و منقبض شدن به آن‌ها می‌چسبند. و تویی خوب برای چرخ آن است که سرهم‌بندی مستحکم پره‌ها را ممکن سازد. مناقشه‌ی باستانی بر سر چرخ‌های پره‌دار و محل تلاقی یا عدم تلاقی پره‌ها، زاویه‌ی پره‌ها در نسبت با سطح عمودی وسیله‌ی تقلیه، و مناقشاتی از این دست به مرحله‌ی اول مربوط‌اند، یعنی به مرحله‌ی تفرّد و پایداری چرخ در مقام ابژه‌ی فنی. بعد هم سایر مراحل سر می‌رسند، ولی نقطه‌ی عزیمت این است که چرخ باید چرخ باشد، و این‌که چرخ باید یکی باشد و نه چند تا.

پرسش: به‌رغم پیچیدگی ابژه‌ی فنی (و اجازه دهید بگوییم که ابژه‌ی فنی یک ماشین است اگر همواره بتوان از مفهوم ابژه‌ی فنی و مفهوم ماشینی با ساخت پیچیده استفاده کرد)، هنوز اصل یکسانی به کار می‌رود؟

سیموندون: اول از همه برای آن‌که یک ماشین وجود داشته باشد باید ابتدا ماندنی باشد، همان‌طور که موجود زنده ماندنی‌ست، یعنی که خودنابودگر نباشد، که این قرارگاه (اگر بشود این‌طور گفت) تبادل‌ات است که پایداری‌اش را تضمین می‌کند؛ لامپی را در نظر بگیرید که آتش می‌گیرد و فاقد کنترل لازم برای ایجاد احتراقی پایدار است. تقدیر این لامپ نبود که زنده بماند، دقیقاً بدین‌خاطر که خودنابودگر است. به عبارت دیگر، وحدت‌کارایی، پایداری‌کارایی، و سازواری درونی‌اش شروط وجود هر ابژه‌ی فنی‌اند و به همین میزان شروط وجود یک ماشین. موتور حرارتی، اولین موتور دیزلی، نمی‌توانست وجود داشته باشد زیرا به‌طریقی فهم نشده بود که منفجر نشود، مخلوطی که سوخت را به هوا وارد می‌کرد قبل از هم‌فشرده‌گی هوا و سوخت (قبل از احتراق) ایجاد می‌شد. دومین موتور دیزلی آن بود که ترشح مناسب دیزل زیر فشار بسیار بالا در انتهای تراکمش روی می‌دهد و توأمان به اشتعال کمک می‌کند، زیرا هوا در این دقیقه فشار بالایی دارد و دیزل را قادر به احتراق می‌سازد.

پرسش: و این...

سیموندون: اولی خودنابودگر بود، زیرا منفجر شد؛ دومی این‌طور نبود.

پرسش: و همین نسبت مد نظر شما بین مکانولوژی و اصول تفرّد مورد کنکاش‌تان را به معنای دقیق کلمه برقرار می‌کند.

سیموندون: بله، اگر ساده بگوییم همین‌طور است. بعدتر نیز اگر یک پیچیدگی ارتقایافته‌تر را در نظر بگیریم به‌خوبی می‌بینیم که ابژه‌های فنی معمولاً به داشتن مدارهای اطلاعاتی نیاز دارند که صرفاً مدارهای ضمنی اطلاعات نیستند و می‌توانند مدارهای هم‌بسته‌ی اطلاعات نیز خوانده شوند. لامپی که هرچه بیشتر گرما می‌دهد از هوا هم بیشتر استفاده می‌کند و بنابراین سردتر می‌شود، به پایداری می‌رسد، اما تنها از راه این جریان هواست که پایدار می‌شود، که همان اطلاعات در معنی مرسوم کلمه نیست. در هر صورت، کارایی لامپ، آن‌طور که دروناً ایجاب می‌کرد، چیزی اطلاعاتی را ایجاب می‌کند. از سوی دیگر، در ماشین‌های بسیار پیچیده‌تر باید از اطلاعاتی استفاده کرد که به‌صورت اطلاعات وضعیتی مجزا و متمایز فهم شده است. در تمام ماشین‌هایی که از علم الکترونیک برای ایجاد مکانیسم‌های خودتنظیمی و کنترل‌ها استفاده می‌کنند یا که حتی کنترل‌های سیال دارند همین را می‌بینیم. ولی از قبل می‌توان گفت که اطلاعات ضمنی، که تعادل حیاتی و پایداری ابژه را ممکن می‌سازد، در یک چراغ‌نفتی قدیمی ساده هم وجود دارد.

۲/ ابژه‌ی فنی را نجات دهید

آنتینا کچیکیان: در ۱۹۵۸ از بیگانگی ناشی از نشناختن ابژه‌ی فنی نوشتید. آیا با ادامه‌ی پژوهش‌تان هنوز این موضوع را در ذهن دارید؟

گیلبرت سیموندون: بله، این ایده را با این گفته که ابژه‌ی فنی باید نجات داده شود تقویت می‌کنم. ابژه‌ی فنی باید از وضع کنونی‌اش که فلاکت‌بار و غیرمنصفانه است خلاص شود. این وضع بیگانگی تا اندازه‌ای به مؤلفان برجسته‌ای همچون آلبرت دوکرو که از «بردگان فنی» سخن می‌گوید ربط دارد. باید شرایطی را که ابژه‌ی فنی در آن واقع، تولید، و از آن استفاده می‌شود تغییر دهیم، در ابتدا بدین خاطر که به شیوه‌ای تباهی زده از آن استفاده می‌شود. اتومبیل به‌عنوان سوژه‌ای فنی که همگان بهره‌ای از آن دارند طی چند سال ناپدید می‌شود، چون رنگ تمایلی به مقاومت در برابر فرسایش ندارد، چون تنها پس از جوشکاری برقی نقاط است که بخش داخلی مونتاژ بدنه یک‌جور زنگ‌زدگی را ایجاد می‌کند که ماشین را طی چند سال از بین می‌برد، در حالی که موتور هنوز خوب کار می‌کند. این واقعیت باعث می‌شود سرتاسر فن‌شناسی از دست برود. من هم در مقابل اضمحلال مشابهی مقاومت می‌کنم.

کچیکیان: بیگانگی انسان را تشریح نمی‌کنید؟

سیموندون: چرا، ولی پژوهشگران دیگری در این حوزه حضور دارند. به‌طور خاص دارم به جنبش‌های معاصران فیزیوکرات‌مان (به محیط‌باوران) فکر می‌کنم که می‌خواهند انسان را نجات دهند یا راهی برای رهایی‌اش دست‌وپا کنند. صرفاً به آن‌ها علاقه‌ای ندارم یا علاقه‌ی اندکی به آن‌ها دارم، چون این‌گونه ابژه‌ی فنی را نادیده انگاشته‌اند.

کچیکیان: پس چه کسی/همیتی می‌دهد؟

سیموندون: خیلی‌ها، اغلب براساس شغل‌شان، مانند مهندسان و فن‌شناسان. حتی بازرگانان، ولی آن‌ها هم احتمالاً اهمیت زیادی قائل نیستند و با انگیزه‌های پنهانی حرف می‌زنند. تبلیغاتی دیدم که از گوشه‌های اتومبیلی خاص ستایش می‌کرد. این تزئین ابژه‌ی فنی با چیزی غیر از فن تعمیرات باید کنار گذاشته شود. موافق‌ام که ابژه‌ی فنی را زیباشناختی و عاشقانه کرده‌اند، ولی تنها در حاشیه‌ی عدم‌تعیین خاص خودش. در واقع، همه چیز را نمی‌توان در ابژه‌ی فنی یکی کرد و ایرادات را می‌توان با فهمی بهتر که نه صرفاً کارکردی که خوشایند چشم است برطرف کرد. رکاب در خودش یک ابژه‌ی فنی نیست. فاقد هرگونه کارایی خاص است. رکاب کارایی‌اش را روی یک ماشین دارد. به همین خاطر است که معتقدم دلیلی برای فروش ابژه‌ی فنی وجود ندارد.

کچیکیان: این بیگانگی ابژه‌ی فنی را به چه نسبت می‌دهید؟

سیموندون: در اصل به آنچه برای فروش تولید می‌شود. و همین‌طور به قیمت‌ها که بسیار بیشتر از هزینه‌ها هستند. در یک اتومبیل، نیاز به ورقه‌های طراحی شده، به ورقه‌هایی که به طریقی مناسب صاف شده‌اند، نصف قیمت است و به ظاهرش داده می‌شود. این‌جا اشتباهی در کار است. از این حیث، یک کامیون چشم‌انداز ناب‌تری از یک اتومبیل سواری به نظر می‌رسد، چه زیباشناختی دیده شود چه فن‌آورانه.

کچیکیان: یعنی ابژه‌ی فنی به کالا، کالایی دیگر، بدل شده؟

سیموندون: اتلاف زیادی به دست خود فن شناس یا حتی تولیدگر صنعتی انجام می‌شود. مسیر بدون اتلاف (مثلاً انرژی) هنوز وجود دارد، ولی با یک جور جنون تازگی طرف‌ایم که یک نابکاری واقعی است. موتورسیکلت ابژه‌ای بود که برای زمانی دراز اوراق می‌شد اما امروز به ابژه‌ی مصرف بدل شده. از سالی به سال دیگر عوض می‌شود، تزئینات رنگی، صفحات کروم، یا طراحی بر اساس سفارش قبلی. پس گرچه موتورسیکلت از نظرگاه خصایص ذاتی‌اش منسوخ نشده ولی «دوره»‌اش به سر آمده.

کچیکیان: پس یک تازگی کاملاً فنی چگونه خواهد بود؟

سیموندون: ترقی‌های اصلی. برای نمونه، واقعا بهتر است که در یک موتورسیکلت از یک ترمز دوگانه استفاده شود که توأمان روی چرخ عقب و چرخ جلو عمل می‌کند تا این‌که شکل میل‌دنده‌اش عوض شود. نکات بسیار زیادی هنوز حل نشده‌اند و مثبت‌تر است اگر در میان نکات گوناگون امنیت ابژه مورد بررسی قرار بگیرد.

کچیکیان: شما با تغییرات و ابداعات ساده مخالف‌اید، آیا تنها آفرینش‌ها فنی‌اند؟

سیموندون: دقیقا. البته خطری در هر آفرینش وجود دارد؛ گمان کنم که در فن هم خطری وجود دارد. تورم ابژه‌های فنی قطعاً یکی از خطرات کنونی‌ست اگر تنها بازوی مصرف‌بیش‌ازاندازه باشند. به همین خاطر قبلاً گفتم که مسأله بر سر نجات ابژه‌ی فنی‌ست، درست همان‌طور که پرسشی از رستگاری انسانی در متون مقدس وجود دارد. از دید من، انسان‌ها در ابژه‌های فنی‌اند و انسان بیگانه‌شده به شرطی می‌تواند نجات یابد که ملاحظه‌ی ابژه‌های فنی را بکنیم. در کتاب عهد عتیق یهوه به آفریدگان حسادت می‌ورزد. و ما می‌گوییم که از آفریدگان سرپیچی می‌شود. ولی آیا هر آفرینش سرپیچی نیست؟ فکر می‌کنم سرپیچی که ریشه‌اش به مار برمی‌گردد خلق بشر است. اگر آدم و هوا هرگز باغ عدن را ترک نمی‌کردند هرگز به موجودات انسانی یا ابداعگران بدل نمی‌شدند. یکی از فرزندان‌شان چویان و دیگری زارع بود. فن همان‌جا زاده شد. دست‌آخر، سرپیچی و اصول فنی به نظر یکی می‌رسند. روزگاری نعل‌سازان آهنگر را مایه‌ی لعن می‌دانستند.

کچیکیان: آیا در جهان مدرن که تغییر و نوآوری را ارزش می‌داند سرپیچی هنوز ممکن است؟

سیموندون: کار مهندسان در کارخانه‌ی فورد همین بود، مکانی پر از آدم تا در ماشین‌آلات بسته‌بندی چرخ‌ها کنکاش شود. فورد اعلام کرد که برای این بسته‌بندی به هیچ چیز نیاز نیست و ضرورتی هم ندارد که بسته‌بندی واجد پوشش باشد. او سرپیچی کرد چون کارش درباره‌ی تجهیزات بود و آنرا بی‌فایده تشخیص داد.

کچیکیان: آیا می‌توان در این مورد گفت که فن‌آوری، یعنی مطالعه‌ی واقعیت فنی، تنها به ابداعش یا تکوینش ربط دارد؟

سیموندون: فن‌آوری بازابداعی راستین است. همان‌طور که شکل‌های متفاوت پیشرفت فن‌آورانه وجود دارند، سنخ‌های گوناگون فن‌آوری نیز وجود دارند. فن‌آوری رفته‌رفته به استدلال استقرایی مجبور شد وقتی دریافت که یک مسأله باید به نحوی استقرایی حل شود. دانش مقید می‌شود این فرآیند را تا اندازه‌ای سرمشق قرار دهد. یک مطالعه استقرایی‌ست چون سوژه‌اش چندین دفعه عمل کرده است. برای مثال، چاه‌میل واقعیتی نیست که برای نخستین بار کامل بوده باشد. از ۱۵۵۰ تا امروز رشته‌ای از

پیشرفت‌ها در کار بوده‌اند. در ابتدا وقتی جای پا کار گذاشته می‌شد گودال‌های شبیدار در کار بودند. سپس چاه‌میل‌ها ساخته شدند و بارهای سرپوشیده‌ای را که مهم‌تر بودند عبور می‌داند، مانند هوا و غیره. با این حال، می‌توانیم اثره‌ی فنی را از راه استدلال استنتاجی هم بشناسیم وقتی که این اثره به عنوان عاقبت یک آکسیوم ابداع شد. برای مثال، رادیو را یک دانشمند ابداع کرده بود. می‌توان این موضوع را به نحوی استنتاجی، از روی گسترشی که ماکسول تدارک دید، مثل جریان جابجایی، در نظر گرفت.

کچیکیان: اثره‌ی استنباط‌شده در ابتدا اثره‌ی اندیشه است. پس در این صورت آیا هیچ عیب و نقصی وجود ندارد؟

سیموندون: خود پیوند با چیز بالفعل گم‌شده در استنتاج. پژوهشگران آمریکایی بابت تقلید از شرایط پرواز فضایی در سطح زمین سه خلبان را نابود کردند: آن‌ها کابین را با اکسیژن خالص تغذیه کردند. کیهان، آزاد از قوه‌ی جاذبه (بی‌وزن)، می‌تواند اکسیژن خالص را به صورت امکانی برای آتش‌سوزی احتمالی فراهم بیاورد، روی یک نقطه بسوزد بدون آنکه گسترش یابد یا گرمایی بدهد (بدون همرفت یا وزش گرمایی)، ولی موقعیت زمینی آزمایش بسیار وحشتناک است چون حتی فلز کابین می‌تواند بسوزد. یک الگوی شبیه‌سازی می‌توانست مانع از آن حادثه شود. به‌طور مشابه، حکم دادند که ممکن نیست کشتی تایتانیک غرق شود اما اشتباه بود چون ضدآب‌بودن کشتی یک استنتاج ناکامل است. انتظار این واقعیت غیرقابل‌انتظار را نداشتند که یک کوه یخ می‌تواند بدنه‌ی هشتاد متری کشتی را پاره کند. استنتاج لازم است اما کافی نیست، چون صلب و ناکامل است. فکر می‌کنم قدم‌هایی در زمینه‌ی فنی برداشته شده‌اند. آخرین قدم این است که اثره‌ی فنی را تا حد ممکن بی‌ضرر کنیم. این مسأله به دست استنتاج‌گران حل نمی‌شود.

کچیکیان: آیا این‌ها تنها حالات ابداع‌اند؟

سیموندون: راه سومی برای پیشرفت وجود دارد که سعی می‌کنم از طریق آن فکر کنم: انگاره‌ی قابلیت تراشد. تراشد گذار از مونتاژی‌ست که خودش عبارت از یک مجموعه است. از این حیث، آنچه تراشدی‌ست به دیگری انتقال می‌یابد و سرانجام با تقویت‌شدن همه‌جا پراکنده می‌شود. تراشد گذار تریود (لامپ سه‌الکترودی) به ترانزیستور (تقویت‌کننده ترادار) است، یعنی گذار از یک سیستم به سیستم دیگر طوری که ولتاژها و جریان‌ها یکسان نیستند. مثال دیگر بی‌تردید گذار از موتور موتورسیکلت به موتور هواپیماست؛ وزن کمتر، مطمئن، و بدون نیاز به خنک‌کردن آب. در تمام این موارد از قیاسی بهره می‌بریم که تفاوت‌های واقعی در آن تشریح می‌شوند و دیگر یک استدلال تقریبی ساده نیست.

کچیکیان: اندکی قبل از محیط‌باوران نام بردید. آیا در برخی از آن‌ها یک فن طراحی جدید وجود ندارد؟ به خورشید فکر می‌کنم.

سیموندون: خورشید آینده ماست، چون تنها انرژی‌ست که واقعاً تمام نمی‌شود. محیط‌باوران بر این باورند که فن و طبیعت با هم سازگارند. این ضد فن‌سالاری‌ست. تمام پرسش‌ها از این جنبش‌ها این است که فن رازآلود تعمیرات را کنار نگذارند. آن‌ها باید از بوم‌شناسان علم‌گرایی همچون دومونه شرایطی را که تحت آن‌ها اثره‌ی فنی به طبیعت آسیب نمی‌زند یاد بگیرند. اگر شخم‌زدن خاک را به لاتریت بدل

می‌کند به راحتی می‌تواند زمین را طی چند سال تحلیل ببرد. شخمی مناسب است که مانع از تبدیل خاک به کلوخ شود. من با ضرورت سازگاری اثره‌ی فنی با طبیعت کاملاً موافقم.

کچیکیان: ولی آیا نباید با انسان‌ها هم سازگار باشد؟

سیموندون: احتمالاً. و به همین خاطر ایده‌ی «قابلیت آمیزش» را به یاد می‌آورم که ایلچ درباره‌اش می‌گفت اثره‌های فنی باید برای بشر ساخته شوند نه این‌که او را به انقیاد درآورند. این‌جا می‌توانیم بر سر حضور برخی ابزارآلات زنانه در بازار موافق باشیم طوری که زنان می‌توانند از این ابزار سریع‌تر ولی با استحکام کم‌تر استفاده کنند. برعکس، نباید استحکام فنی را به جمعیتی که این استحکام را نمی‌خواهد وارد کنیم. رویکرد ایلچ این‌طور است؛ اصول فنی مورد هراس او در اثرش بر جامعه‌ای مفروض است. باید اشاره شود که شخم‌زنی آزمایشی با تراکتور و خیش در دوران استعماری انجام می‌گرفت و تلاش می‌شد کشاورزی سنگین به جایی که برایش فاجعه‌برانگیز بود وارد شود. خیشی که بدون درهم‌ریختن خاک شخم می‌زند (همچون چنگک کلوخ‌کوبی) نه تنها با جمعیتی که استفاده‌اش را به انحصار خودش درمی‌آورد، بلکه با یک کشور، با شرایط زمین‌شناختی‌اش نیز وفق می‌یابد.

کچیکیان: البته شرکت‌هایی هستند که از برخی اصول فنی خودداری می‌کنند. آیا می‌شود حساسیتی به اثره‌های فنی نداشت؟

سیموندون: بله. اثره‌های به اصطلاح ابتدایی اغلب حساسیتی به اصول فنی ندارند. گاهی مورد توجه واقع می‌شوند ولی به طریقی که به ما ربطی ندارد. مثلاً در زلاندنو اقوام بومی برج‌های مراقبت و باندهای پرواز بنا می‌کنند و امیدوارند که هواپیمایی در روستایشان به زمین بشینند. آن‌ها معتقدند که هواپیماها محصول کار نیاکان آن‌ها نیستند و به آن‌ها تعلق دارد. به همین خاطر می‌خواهند روی زمین به هواپیماها برسند. سپس، محض آزمون هم که شده، تلاش خود را می‌کنند. یک جور «آئین کارگو».

کچیکیان: در میانه‌ی بی‌تفاوتی به اثره‌ی فنی و برآورد بیش‌ازاندازه‌اش آیا می‌توان ارزشی ذاتی برای این اثره سراغ گرفت؟

سیموندون: سنت‌ها در این وهله با هم فرق دارند. به نظر نمی‌رسد کتاب عهد عتیق به اصول فنی ارزشی غیر از سودمندی بدهد. در دیگر فرهنگ‌ها، مثلاً در اسطوره‌ی پرومته، حرف کاملاً متفاوتی می‌یابید. از دید من، اثره‌ی فنی ارزش‌های گوناگونی دارد. اول این‌که از فعالیت بسیار قدیمی انسان می‌آید و احتمالاً همان باشد که ما را از بربریت دور کرد. و همچنین ارزش دیگری که نتیجه‌ی تحقق منشأ انسانی ماست.

کچیکیان: آخرین پرسش این‌که کدام شایستگی‌ها در عالم فن‌آوری نجات می‌یابند؟

سیموندون: کانون هر یک از ابداعات مستحق آن است که نجات یابد. اگر لوکوموتیو بخار مستحق آن باشد که نجات یابد بیشتر بابت توانایی‌اش در توقف ادامه‌ی حرکت با وارونگی صرف بخار است تا بابت مخزن بخار بزرگش. این سبب می‌شود که قطار به آرامی و خیلی نرم متوقف شود بی‌آن‌که خطر خروج ماشین از ریل پیش بیاید (خصوصاً با ریل لغزنده‌ی استیونسون، مخترع این لوکوموتیو). نباید فقط نوعی باستان‌شناسی برقرار کنیم، باید مصالح قدیم را نگه داریم، زیرا امکان بازیابی را فراهم می‌آورد. ترانسفورماتور (مبدل) مایکل فارادی (۱۸۳۱) به شکل چنبره بود. از ۱۸۷۰ تا ۱۸۸۰، صنعت

ساخت اشکال مکعبی را حفظ می‌کند. این تنها به خاطر مقتضیات، دریافت با کیفیت بالا، و بهترین بازده‌هاست که به ترانسفورماتورهای سیم‌پیچ چنبره‌ای بازگشتیم. پس شکل چنبره که فارادی ابداعش کرده نمی‌توانست در موزه‌ها گنجانده شود و در آن‌جا به سرآغاز دوران فنی اختصاص یابد؛ این شکلی معقول و مستحق بازیابی بود. اصول فنی هرگز به‌طور کامل و برای همیشه در گذشته نیستند. آن‌ها توانی شماتیک و سلب‌نشده‌ی دارند، و این مستحق ابقا و استمرار است.

ترجمه پیمان غلامی

asabsanj.com

تیر ۹۶