

مرمت خودروهای تاریخی:

حد فاصل روش مرمت کلاسیک تا روش مرمت تعاملی در آثار معاصر

میترا اعتضادی

mitraetezadi.com

پیشگفتار:

مؤسسه فرهنگی موزه های بنیاد مستضعفان برای نخستین بار در ایران اقدام به مرمت خودروهای تاریخی کرد که زمانی جستجو و شوق مدیری با کفایت، مجموعه ای کم مانند را پدید آورده بود که بعداً به دلیل عدم اختصاص بودجه، با بی مهری و سکوت، در واماندگی به مکثی طولانی دچار شد و از پس گذر دو دهه دوباره باز شوق ایجاد موزه و باز هم مدیریتی با کفایت همه توان خود را برای نگهداشت علمی و نمایش درخور و شایسته این مجموعه کم نظیر به کار بست.

پیش نیاز ارائه موزه ای خودرو های تاریخی که دهه ها را در خاموشی و انزوا گذرانده بودند اقدام درمان و مرمت گسترده ای بود که برای نخستین بار در سطح موزه ای کشور مطرح می شد و مؤسسه فرهنگی موزه های بنیاد با گروه کارشناسان مرمتی خود داوطلب ارائه تئوری و روند اجرائی مرمت خودروهای تاریخی در رویکردی متفاوت با مرمت سنتی و کلاسیک آثار هنری در ایران گردید.

برای بخش مرمت خودرو، الگوبرداری از موزه های خودروی تاریخی در دیگر کشورهای صنعتی می توانست کافی باشد اما ضرورت روش مند کردن درمان و مرمت تکمیلی خودروهای تاریخی به عنوان میراث معاصر، سلسله پژوهش هایی را ایجاب کرد که در نشست های گوناگون با مباحث و استنادات موزه ای مبنای اجرای کار شد.

چارچوب نظری مرمت خودروهای تاریخی:

یکی از گذرگاه های نارفته حفاظت و مرمت آثار در ایران تدوین مبانی روش اجرائی، کیفیت و کمیت دخالت درمانی و رفتار پیشگیرانه در نمایش خودروهای تاریخی است که بتواند همزمان با انتقال داده های فنی به همراه حس زیباشناسی طراحی، مفهوم حرکت از یک فضای اتاق مانند را که متضاد و با حس سکون خانه است با موفقیت و آشنائی زدائی ارائه دهد. همان روش تعمیر و مرمت تکمیلی که موزه های خودروی تاریخی در امریکا

و کشورهای اروپائی نمونه های سرراستی از مرمت/تعمیر را در سوژه هائی کاملاً درخشان و باشکوه در اوج سلامتی فنی در معرض دید قرار می دهند که در این نمایشگاه/موزه ها، بنا به تناسب توازی تاریخی شان با آغاز صنعت اتومبیل و همزمانی صنعت اتومبیل با آغاز هنر معاصر به روش مرمت فراگیر و حتی نوسازی اقدام کرده اند،^۱ که بنابه پایه گذار بودن صنعت اتومبیل سازی می تواند مرجعی برای روش مند کردن مرمت اتومبیل بشمار آید و اجرای چنین روشی در کشورهای دیگر از جمله ایران با تاریخی دراز آهنگ که تناسبی با ظهور کمتر از ۲۰۰ ساله صنعت خوردرو در کشور مبدأ ندارد، بایستی با درک چنین مفاهیمی باشد که: ایرانی نیستند - میراث هستند - فرهنگی نیستند - موجد فرهنگ هستند - هنری نیستند - صنعت هستند - چه به صورت تکرار و چه به صورت تک محصول اند و در نهایت به دلیل داشتن فضای داخل که مفهومی از استقرار را پدید آورده به بنا نزدیک می شوند و به دلیل نداشتن عناصر دیگر در بنا به شیئی ترکیبی نزدیک می شوند، و برخلاف اشیاء کاربردی تاریخی که دیگر کاربری ندارند، کاربردی محسوب می شوند و در تضاد با بناهای تاریخی که می توانند کاربردی باشند، نمی توان از آن ها کاربری گرفت، یعنی آثاری کاربردی بوده اند که هنوز کاربرد دارند اما نباید از آن ها کاربری گرفت! و این همان پارادوکسی است که فقط در اتومبیل های آنتیک در کشوری باستانی رخ می دهد یعنی میراث با زایشی در دوران هم عصر اما حضور در دامانی کهن و این ها همان بزنگاه های مؤثر بر خرد جمعی است که رایزنی های نهائی در اجرای حفاظت و مرمت از آن برمی خیزد، حفاظت و مرمت اثر صنعتی معاصر که نه تنها در چارچوب تعریف شده مرمت آثار هنری تاریخی کلاسیک نیست که بیشتر به گستره مرمت آثار هنر معاصر نزدیک می شود. که معمولاً ارزش های هنر معاصر متنوع تر، نامشخص تر و تثبیت نشده تر از هنر سنتی هستند. به همین دلیل باور یک استاندارد مشترک و پذیرش آن همچون استاندارد علمی برای حفاظت از این آثار وجود ندارد.^۲

و اگر عبارت؛ هنر معاصر فانی بودن خود را می پذیرد^۳، را بپذیریم تعریفی مفهومی است که ریشه اش در ماده و فیزیک می تواند باور پذیرش کند. و باز هم به دلیل؛ مواد و مصالح آسیب پذیر و ناماندگارتر از مصالح سنتی، مفهوم متنوع، نامشخص و تثبیت نشده آن هیچ آئین نامه حرفه ای یا قانونی که راهنمای کامل حفاظت راهبردی هنر معاصر باشد، وجود ندارد.^۴ ضمن این که، رشد سریع جامعه مدرن، هنر معاصر را نیز تحت تأثیر قرار داده است. همگام با توسعه صنعتی، مواد بی شماری در دسترس همگان قرار گرفته است. هنرمندان با استفاده از مواد جدید و هم چنین روش های متنوع و متفاوت از روش های سنتی و با پذیرش چالش تجربی، آثار هنری خود را به وجود آوردند..... پیش بینی آسیب ها در آثار هنری معاصر به دلیل تنوع در مواد و مصالح و تکنیک های جدید منجر به ایجاد مشکلاتی در حفاظت از آن ها می شود.^۵

وقتی صحبت از حفاظت می کنیم یعنی اقدامی که به مخاطب کمک می کند اثر را بفهمد، آن را بشناسد و درک کند. پس اگر حفاظت توامان می تواند درک اثر را امکان پذیر و همچنین می تواند سبب اختلال در فهم اثر نیز بشود؛ پس می تواند ارزش یا ارزش هائی را در اثر تقویت کند و هم می تواند آن را کمرنگ نماید، یا سلسله مراتب یا اولویت آن ها را به هم بریزد.^۶

این ارزش ها در تصمیم گیری درمان و مرمت آثار کلاسیک میراثی هم درونی و مربوط به ذات خود اثر و به

عبارتی کالبدی هستند و هم متأثر از عوامل بیرونی اثر. بنابراین در خارج خود شیئی هم عوامل شکل دهنده ارزش وجود دارند، مانند عوامل و فرآیندهای اجتماعی که می توانند در ارزش میراث هر دوره تاریخی تأثیر بگذارند.^۷ و از سوی دیگر آن جا که سخن از هنر معاصر است، استنباطی مفهومی تر از صنعت و تکرار را در بر می گیرد.

در روش مرمت کلاسیک، برای بازدید کننده موزه های باستان شناسی ترجیح بر دست نخورده ماندن شیئی است و در صورت مرمت نیز، خواهان واضح و مشخص بودن مرمت ها هستند ... به دلیل بخشی از فرآیند مرمت و در موزه های هنری، ارزش های هنری در اولویت قرار دارند در نتیجه معمولاً مرمت های تکمیلی آن هم به گونه ای نامرئی و نامشخص مورد توجه است. ممکن است بازسازی هم انجام شود تا چشم مخاطب از زیبایی های شیئی به سمت آسیب یا پر شدگی های مرئی منحرف نشود.^۸ یا هنگامی که با اعتقادات و آداب و آئین های مردم یک منطقه خاص روبرو هستیم، مثلاً مرمت نقاشی های قدیمی در یک مسجد تاریخی، که در بسیاری موارد مردم مایلند نقاشی را به صورت کاملاً بازسازی شده و حتی درخشان ببینند و مرمت اصولی در مورد نقاشی مذکور و مثلاً رعایت اصل متفاوت بودن بخش اصلی از بخش مرمتی و غیره را تاب نمی آورند و حتی آن را دون شأن مسجد مورد نظر می دانند. پس اگر بپذیریم که حتی در روش مرمت کلاسیک نیز میزان دخالت ها در بازسازی ها از الگوهای متنوع بر مبنای موضوع به نمایش درآمده تبعیت می کنند^۹، عجیب نیست که در هنر معاصر گاهی ارزش معنوی و غیرمادی مواد تحت درمان، نقشی اساسی در اثر هنری داشته باشند و پیام هنرمند مهم تر از جنبه مادی آن تلقی شود و به همین دلیل مواد اصلی تشکیل دهنده اثر به عنوان یکی از روش های حفاظت از هنر معاصر مجاز بشمار آید.

و اکنون انتظار مخاطبین اتومبیل های تاریخی که موزه بایستی برآورده کند چیست؟ و برآوردن این انتظار تا چه میزان پیام هنرمند یا سازنده صنعت را انتقال می دهد؟ مرمت آثار هنری معاصر یا دقیق تر و عمومی تر آن "اثر صنعتی معاصر" چه تأثیری می تواند بر بازخورد موزه ای داشته باشند؟ کافی است مروری بر دغدغه ها و موارد ثبت شده از تجربه های مرمت هنرمعاصر داشت:

در یک تجربه خصوصی؛ باربارا اپل بام (۲۰۰۷) اذعان دارد "اگر نشانه های سن اثر را ترمیم کنیم تاریخ شیئی را نابود کردیم و اگر نکنیم به نیت خالق اثر بی احترامی کرده ایم. اگر رسیدگی تهاجمی تری به کار ببریم ممکن است برگشت پذیر نباشد اما اگر کمتر تهاجمی باشیم ممکن است شیئی آسیب ببیند."

پس روش درمان و مرمت در هنر معاصر دقیقاً متفاوت با روش درمان و مرمت کلاسیک است و می تواند گاه تا مرز نابودی بخشی از اثر یا تمام آن برای حفظ مفهوم اثر پیش رود. در همایش از سنگ مرمر تا شکلات که در گالری تیت (Tate Gallery) لندن در سال ۱۹۹۵ برگزار شد جی هومن (J.Heuman) این پرسش را مطرح کرد که "اگر قسمت آسیب دیده اثر با مواد دیگری جایگزین شود آیا به اصالت اثر لطمه وارد می شود؟ اگر قصد هنرمند با حفاظت در تضاد باشد، (مانند) هنگامی که برخی آثار هنر معاصر زمان مند هستند و بعد از مدتی از بین می روند، حفاظتگران چه راهکاری پیشنهاد می دهند؟!"

اگر بجای هنرمند، صنعتگر و بجای اثر هنری، اثری صنعتی (اتومبیل)، را برای اجرای روند درمان و مرمت در نظر بگیریم و آسیب های ناشی از تأثیر پیرامونی مانند گرما و سرما یا دم وابسته، نور، تجزیه خودبخودی فومها و پلاستیکها، ناهمسویکسانی چوب، خستگی فلز و تخریب هائی ناشی از وزن، یا تغییر موقعیت در برخی آثار هنر چیدمانی، چندین و چند برابر در میراثی کاربردی رخ بدهند و افزون بر آن تخریب های استثنائی و اندالیزم در آثار کلاسیک، تخریب روزمره و عادی هنگام برخورد های ناگزیر بشمار آید، چگونه می توان مخاطب/بازدید کننده تفکر صنعت محور و پژوهنده مسیر مکانیزم حرکت در ساختاری ارگونومیک را با مرئی بودن لکه های ناشی از ریختگی های قدیم لاکون ناشی از خوردگی اسید هومیک فضلۀ پرندگان یا آثار تصادفات و له شدگی های معمول و متداول جدا از وندالیزم را قانع کنیم یا فوم های تجزیه شده پودری صندلی یک خودروی لوکس چه حسی از القای تجمل که هدف سازنده بوده ایجاد می کنند؟ و در نهایت مجاب کردن بیننده مشتاق یک اتومبیل ایده آل با روش مرمت سنتی؟

حال که در مبانی بحث شده اثر هنری معاصر در مجامع مورد تأیید دنیا^{۱۱} پذیرفته شده که؛ "اگر رسیدگی تهاجمی تری به کار ببریم ممکن است برگشت پذیر نباشد اما اگر کمتر تهاجمی باشیم ممکن است شیئی آسیب ببیند." چه دلیل دارد که برای اثری صنعتی که لزوماً بار هنری بودن را ندارد این اصل مهم را نادیده گرفت! و فراموش نکنیم حتی در روش مرمت کلاسیک بزرگراهی داریم که صرف نظر از اصول مرمتی، به دلیل ارزش هویتی یک اثر در حافظه جامعه، لزوم به نوسازی کامل است که هیبت فیزیکی نوسازی مرمتی برج ناقوس سن مارکو، هشدار معنوی آشنای آن است.

و مسامحه خواهد بود اگر تایر لاستیک پوسیده تارنما شده گسیخته را به جهت حفظ اصالت اثر (که در همه جاهای دیگر ابرشویی مشهود است) باقی گذاریم تا هم شیئی آسیب ببیند زیرا یکی از فرصت ها برای تقسیم وزنی به جز جای گذاری خرک، استفاده از تایرها است و هم کل مفهوم حرکت را که هدف سازنده بوده با معنای متضاد سکون نبود کنیم و فضیلتی بر تأکید زمان نخواهد بود نمایش رنگ‌های پوسته شده و خراشیدگی و ریختگی های بتونه یا فلز در معرض جاحوردگی های بدنه، جز آن که به لحاظ زیبا شناسی به مثابه تله‌های دیداری عمل خواهند کرد که مغایر رأی سازنده و صنعتگر اتومبیل از طراحی، رنگ و حد آئرودینامیک اتومبیل عصر خود است.

و سخن آخر؛ اکنون که خودروهای تاریخی مؤسسه فرهنگی موزه های بنیاد بر اساس پشتوانه مطالعاتی مبانی درمان و مرمت تکمیلی در حیطه آثار معاصر از پس سالیان دراز کمون و خاموشی همانند دیگر موزه‌های تاریخی اتومبیل در جهان، بازتاب اصالت پر رونق و باشکوه ارزش های فنی و زیباشناسانه زمان خود را به نمایش می گذارد، اندیشمندی و خردورزی حکم می کند که هرگونه نقد و بررسی با پشتوانه دانش مرمتی و در چارچوب مبانی اختصاصی آن همانند روش گروه اجرایی انجام شود، بدیهی است که خودروی متعلق به فدارسیون اتومبیلرانی حامل پیام مسابقات و از اولویت ارزشی تاریخچه شرکت در مسابقه برای جامعه اتومبیلرانی برخوردار است که نوع نگرش به نگهداری اتومبیل را در فدارسیون سمت و سو می دهد اما این نگرش و روش فقط جوابگوی همان محدوده و علاقه‌مندان خاص است و نمی‌توان آن را به همه خودروهای تاریخی، درباری و تشریفاتی که تحت نام اشخاص شناخته شده اند تعمیم داد. ضمن آن که قیمت گذاری ریالی و دلاری آثار موزه ای محدود کردن ارزش های یک اثر است که بیشتر کاربرد بازاری و حراج دارد و به دور از شأن میراث تاریخی است و ارزش افزوده هم جایی مطرح می شود که یک مرمت کارشناسانه روی یک اثر انجام گرفته باشد.

فقط جهت آگاهی دادن به خبرنگاران و کارشناسان صنعت و ... باشگاه خبرنگاران جوان، شایان ذکر است مرمت کالسکه ناصری بنا بر اقتضای شیئی تک نسخه دست ساز غیر صنعتی بر خلاف روش مرمت خودروها با روش درمان محور با ساختار شناسی و رفتارشناسی مواد تشکیل دهنده که نشان بدیهی تسلط گروه مرمت به کارآیی روش‌های گوناگون مرمت علمی است انجام گرفته و مجری تغییر رنگ سیاه کالسکه ناصری نه کارشناس مرمت که به دستور و در زمان پهلوی انجام شده است (از قرار دوره پهلوی علاقه وافری به تغییر رنگ های رنگین و اصیل اولیه به رنگ سیاه ثانویه داشته اند و در نمونه های دیگر نیز قابل ردیابی است) و اصولاً تصویر بد زاویه ای که برای کالسکه ناصری گذاشته شده متعلق به آن نیست!

می پذیریم و به لحاظ حقوقی می گذریم که انتخاب تیتراغیرموزه ای و بازاری ۱۰۰ میلیون دلار... و مباحث غیرکارشناسانه مقایسه "یک شی (شیئی؟) هخامنشی" با اتومبیل، به همراه تصویر شائبه برانگیز جعلی و ارائه اطلاعات غیرواقعی از کالسکه ناصری نه غرض ورزی و نه سعی در مخدوش کردن کوشش های انجام شده ملی است و آن را در فقط حد یک حباب احساسی و رفتاری غیرحرفه ای قابل چشم پوشی می بینیم. اگرچه بهای معنوی پیامدهای راستی آزمائی آن را اعتبار خبری باشگاه خبرنگاران جوان خواهد پرداخت.



کالسکه ناصری پس از درمان و آماده انتقال به موزه

منابع :

1-Fountainhead Antique Auto - www.FountainheadMuseum.com

۲- ششمین و هفتمین ماهنامه تخصصی کارگروه حفاظت مواد و مصالح مدرن و هنر معاصر/ تیر و مرداد ۱۳۹۹/ کمیته ملی موزه های ایران/ گروه حفاظت

۲- فن ساز، و. (۱۳۹۷). هنر چیدمان و موزه. دانشگاه ایوان کی.

۳- اسمیت، ال. (۱۳۸۰) مفاهیم و رویکردها در آخرین جنبش های هنری قرن بیستم. تهران؛ نشر نظر.

۴- فن ساز.....

- ۵- اصغرزاده، سارا. ضرورت تغییر در رویکردهای نظری حفاظت و مرمت در مواجهه با آثار هنری معاصر. ششمین و هفتمین ماهنامه تخصصی کارگروه حفاظت مواد و مصالح مدرن و هنر معاصر/ تیر و مرداد ۱۳۹۹/ کمیته ملی موزه‌های ایران/ گروه حفاظت.
- ۶- عبدالهی، پریسا. یوسف نژاد، سودابه، زارعی، الناز. شناخت میراث فرهنگی و ارزش‌های آن. نهم، دهم، و یازدهمین ماهنامه تخصصی کارگروه تاریخ و مبانی نظری حفاظت و مرمت/ مهر، آبان و آذر ۱۳۹۹/ کمیته ملی موزه‌های ایران/ گروه حفاظت.
- ۷- عبدالهی.....

۸- Oddy, A. (1997). Compensation for Loss-Why do we do it? Abbey Nesl, Vol.2#21tP.22-24.

۹- عبدالهی، پریسا؛ سامانیان، کورس (۱۳۹۷). جایگاه ارزش و ارزش‌شناسی در رویکردهای گذشته حفاظت و مرمت در محوطه میراث جهانی تخت جمشید، مطالعات باستان‌شناسی، دوره ۱۰، پائیز و زمستان. ۱۰- فن ساز...

۱۱- مؤسسه میراث فرهنگی هلند (ICN) و شبکه بین‌المللی حفاظت از هنرهای معاصر (INCCA) و مؤسسه بین‌المللی حفاظت (IIC) کنگره ای با عنوان (Saving the Now: Cross Boundaries) برای حفاظت از آثار هنری معاصر در سال ۲۰۱۶ در لس‌آنجلس برگزار کرد که در این کنگره بحث‌هایی در باره حفاظت آثار هنری معاصر از منظرها و رویکردهای متفاوت مطرح شد.