

拼裝 (Reassembling)

陳瑞麟

中正大學哲學系教授兼系主任

摘要

「核四廠就像一台拼裝車！」這句話道盡了人們對核四廠的重大疑慮：不具系統性、安全堪虞、風險極大，因為上述都是「拼裝車」的特性。長久以來，「拼裝車」(reassembled cars) 一詞在台灣公共論述脈絡中具有相當的貶義。2001年林崇熙在《科技、醫療與社會》創刊號發表一篇〈沈默的技術：嘉南平原的拼裝車〉，為拼裝車的負面形象翻案。林崇熙論證拼裝車——相較於「公司車」——在台灣能夠生存有其切合環境的區位。「拼裝車」之所以在特定環境下具有其優勢，是因為它打破既有的零件的原始組裝方式，而以不同的方式「再組裝」(re-assembled) 成新的、獨一無二的產品，不同的拼裝車可能共用相同的零件卻有不同的組裝方式。可是，即使是所謂的「公司車」或者大量生產的標準化產品，也會使用既成零件「再組裝」，差別僅在於標準化產品一般會開發新零件，但它們沿用的既成零件與新零件會經過相互配合的設計，而且其組裝方式「標準化」(standardized)。換言之，標準化產品也有其「拼裝(再組裝)」的階段。我們甚至可以說所有的「人造產品」都有這樣的製造過程：沿用既成零件→拼裝→產品零件的配合設計→標準化→大量生產。

抽象的理論 (theories) 也是人造產品，由觀念和概念組構而成。新理論也許會開發新觀念，但也會沿用一些既成的觀念來加以拼裝，並進行既成觀念與新觀念的配合設計，產生標準化的組裝模式，再由「學術或社會工廠」大量生產。然而，就像在標準化的公司車外我們有拼裝車，在標準化的理論外，我們是否也可以有「觀念拼裝」(notional re-assembly)？它們適用於特定的環境，也有其競爭的利基 (niche)？特別是，它們適用於台灣的文化？