

به نام خدا

کرونا و پساکرونا

مقدمه

اینکه کرونا دست ساز است یا واکنش طبیعت؛ اینکه حاصل مداخله انسان است برای کاستن از میزان جمعیت جهان یا مداخله دولت ها برای دست یابی به موقعیت برتر در عرصه جهانی؛ و یا اینکه اعتراض طبیعت است به دست اندازیهای بشری، هر کدام باشد، مجموعه انسانها و نخبگان را وادار به اندیشیدن درباره چیستی و چرایی این پدیده کرده است و آنکه در برابر آن چه باید کرد؟

اوقات فراغت حاصل آمده از دوران قرنطینه کرونایی این فرصت را در اختیار بسیاری قرار داده است تا به عمق و گستره این پدیده و آثار شیوع آن بیندیشند و جالب اینکه به همان سرعت سرایت ویروس کرونا واژه "پساکرونا" نیز ساخته و عمومیت یافته است.

نمیدانیم آیا در دوران اپیدمیها و پاندمیهای مثلا وبا و طاعون در قرون گذشته این چنین بوده است یا نه؛ اما اکنون به همان میزان کرونا، درباره پساکرونا اندیشیده و گفتگو می شود.

بخش فنی و پزشکی موضوع آن چیزی است که متخصصان پزشکی و اپیدمیولوژی در صدد پی بردن به آنند و بخش پیامدهای سیاسی و اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی هم سهم بخش اندیشمندان حوزه علوم انسانی و اجتماعی است.

بخش فنی هر چه دیرتر به نتیجه برسد پیامدهای اجتماعی و فرهنگی کرونا آثار گسترده تر و عمیق تری برجا می گذارد و کار اندیشمندان علوم اجتماعی را بیشتر می کند.

این نوشته بنا دارد به این بخش پیامدهای اجتماعی بپردازد.

ظریفی به طنز میگفت طبیعت با حمله ویروس کرونا به سیستم تنفسی انسانها می گوید چون راه نفس مرا بستید نفستان را می گیرم.

طبیعت به نسبت توانش برای راه اندازی این مصیبت کار پیچیده ای نکرده است. مقداری RNA و DNA را در قالب پروتئین در لایه ای از غشای چربی پیچیده و به جان خلق الله انداخته است. همین

میل به بودن در ویروس از یک سو و اینکه طبیعت او را حتی به اندازه یک باکتری شایسته حیات ندانسته و او را موجود زنده بشمار نمی آورد از سوی دیگر، از ویروس موجود عصیانگری ساخته که برای پاسخ به میل بودنش سلولهای موجودات زنده را به میزبانی بگیرد و با تغذیه از وجود آنها خود را تکثیر کند بی اعتنا به اینکه

سلول را از وظیفه اصلی اش باز می دارد و در کار او اختلال می کند. و اختلال همانا و گسیل واحدهای دفاعی بدن موجود زنده همان و درگیری و منازعه و... آنک باید منتظر فرونشستن غبار بود و دید کدام طرف پیروز شده است؟

آنچه اهمیت ویروس اخیر را بالا برده است سرعت سرایت آن است و گرنه ده ها میکروب و مرض کشنده تر از آن وجود دارد.

آنچه اهمیت سرعت و گستره سرایت آن را بالا برده است اثر اجتماعی آن است. انسان برای دوری از ابتلا به این مرض چاره ای جز حفاظت از منطقه T صورت خود ندارد. انتقال ویروس از راه هوا هنوز اثبات نشده، بنابراین این ستون پنجم ارتش ویروس، دستهای انسان است که در قالب دوست، امکان دسترسی به منطقه T را دارد و کار انتقال ویروس از جاهای دیگر به این منطقه را تسهیل می کند. اما چاره چیست، انسان به خدمات این عضو برای ادامه حیات نیاز دارد. پارادوکس جالبی است؛ همان که راحتی تو را در زندگی روزمره تضمین می کند می تواند سبب مرگ تو شود. چاره ای نیست باید به نقطه تعادل رسید؛ هم دستان خدمت کنند و هم جلوی خیانت ناخواسته آنها گرفته شود. اثر اجتماعی ویروس از همینجا آغاز می شود؛ فاصله گیری انسان از دیگران.

ساده است پاسخگویی به تهدید ویروس با یک جمله: از من فاصله بگیر رفیق/به همین سادگی

همین کار ساده اما، اثرات ژرف فردی و اجتماعی و اقتصادی و سیاسی در سطح خرد و کلان جوامع و جامعه جهانی دارد.

رویکرد ما هرچه باشد؛ چه این ویروس دست ساخته توطئه باشد و یا انتخاب طبیعت، چه فروکش کند چه تداوم یابد؛ ما را با این واقعیت روبرو کرده است که چون آن را تجربه کرده ایم، پس وجود دارد و می تواند تداوم یابد و یا پس از فروکش کردن دوباره با همین شکل یا اشکال دیگر بروز کند. بنابراین این خطر همواره وجود دارد و در برابر آن باید چاره ای اندیشیده شود.

با بهره گیری از مدل سپهر(۱)، ارزش بنیادی بقا مورد تهدید قرار گرفته است پس باید در لایه تکنولوژی تغییراتی بوجود آورد تا از لایه ی ارزش بقا حفاظت شود. پس از هماهنگی لایه های تکنولوژی و ارزش با یکدیگر، لایه های باور و هنجار و نماد و زبان بمرور و با تاخیر خود را با این وضع تطبیق خواهند داد.

قرائن نشان می دهد تغییراتی که در همین مدت کوتاه پس از شیوع ویروس از بهمن ماه ۹۸ تا کنون در لایه ها صورت گرفته بازگشت به وضع گذشته را حتی در صورت فروکش کردن سرایت ویروس کرونا سخت خواهد کرد.

واکنش گروه‌های سیاسی و اقتصادی و اجتماعی به ما نشان می‌دهد که محافظه کاران در جهان نگران تر از تحول خواهانند. گروه اول در پی بازگشت به وضعیت سابقند و ارزیابی هایشان حول محور سختی بازگشت به گذشته است، گروه دوم اما از شیوع کرونا علی‌رغم تلفاتی که تحمیل می‌کند در دل شادند و در پی بهره‌گیری از فرصت آن برای تغییرات بنیادین در پسا کرونا در جهت بهبود وضع محیط زیست و توزیع عادلانه تر منابع در طبقات اجتماعی اند.

نویسنده این وجیزه نیز خواه ناخواه در این تقسیم بندی قرار می‌گیرد و لاجرم خود را در زمره تحول خواهان می‌بیند و معتقد است اکنون که ناخواسته این پدیده وضعیت ناپایداری در سبک زندگی مردم بوجود آورده باید از آن بعنوان یک فرصت نگریست و دامنه تغییرات و اصلاح را به راهبردها و مناسبات عصر حاضر کشاند و با دادن راه‌های مناسب، نگذاشت با بازگشت به وضع ناپسند پیشین، جان درگذشتگان این عارضه به ثمر هدر رفته باشد. بنابراین نویسنده در این متن این منظور را دنبال می‌کند.

چرا کوید ۱۹ یک فرصت است؟

پس از سرایت گسترده ویروس کوید ۱۹ انسانها یاد گرفتند در شهرهای بزرگ با تراکم جمعیتی بالا، فعالیتهای خود را از راه دور سامان بخشند و نیازهای خود را تامین کنند. بخش بزرگی از کارهای آنان جابجایی اطلاعات بوده است که بر سبیل عادت عموماً آن را حضوری و فیزیکی جابجا می‌کرده‌اند. اجبار دوران کرونایی و گزینش انجام کار از راه دور این واقعیت ساده را به آنها فهمانده است که تا کنون چقدر راحت تر و ارزان تر می‌توانسته‌اند کارهایشان را سامان دهند. تکیه به ارتباطات و مخابرات ره‌آورد مبارک این دوران بوده است که بمرور در حال عادی و عادت شدن که جایگزین اعتیاد عبث انجام فیزیکی امور روزمره در حوزه گردش اطلاعات بوده است.

یکی از وجوه تمایز انسان با سایر حیوانات در توسعه نیازهای اوست. مقایسه زندگی هزار سال پیش انسانها و جانوران، فهم این تمایز را ساده می‌کند. انسان خو کرده به پاسخ در برابر نیازهای نوین به سختی می‌تواند با پاسخ‌های پیشین به نیازهای امروز و آینده بسنده کند و به آنها بازگردد.

تکنولوژی در قالب مدلها، پاسخ مادی انسان به نیازهای خود است که دامنه آن تا ابعاد غیرمادی و ذهنی او توسعه می‌یابد.

به همان میزانی که از میزان حضور فیزیکی انسانها برای رفع نیازها در بیرون از خانه با تکیه بر فناوری اطلاعات و ارتباطات کاسته می‌شود از میزان تقاضا برای حمل و نقل و در نتیجه بهره از سطح معابر کاسته خواهد شد. ابتدا و پرتین فروشگاهها به شبکه‌های مجازی نقل مکان خواهند کرد و آنگاه خود فروشگاهها تعطیل شده و کاروبارشان را در فضای مجازی ادامه خواهند داد. شهرسازی مقررات نوینی خواهد یافت. خیابانها

محل جولان پیک های موتور سوار، وانت بارها و کامیونها و کامیون ها و خواهد بود. کالاها در کارگاهها تولید و به انبارها منتقل و مستقیماً برای مصرف کنندگان ارسال می شود.

هر چه از تعدد ادارات غیرمجازی و فروشگاهها کاسته شود به تعداد رستورانها و مراکز فرهنگی و سرگرمی با رعایت مقررات فاصله گذاری اجتماعی افزوده خواهد شد. دامنه این خیال پردازی ها تا دورها خواهد رفت؛ کاهش ترافیک در معابر و کم شدن آلودگی هوا و

آیا اکنون که قرار است در حوزه تماس با محیط، تغییرات ژرف صورت گیرد آیا زمان برای تنظیم مناسبات نوین فراهم نشده است؟

آیا قرار است در پسا کرونا به مناسبات پیشاکرونا بازگشت؟

کاستی های پیشاکرونا

تقسیم ۲۲۳ هزار میلیارد دلار ثروت جهان بین ۷/۷ میلیارد نفر جمعیت دنیا ما را به عدد تقریبی ۳۰ هزار دلار برای هر نفر می رساند. چه کسی می گوید با داشتن این میزان دارایی، فقری بر روی زمین خواهد ماند؟

بپذیریم که مناسبات موجود، بخش بزرگی از ثروت ایجاد شده بر روی کره زمین را که محصول آن فرسایش زمین هم بوده است در قالب املاک و مستغلات بلا استفاده و معطل باقی گذاشته است. نگاهی به انبوه مردمی که در کنار خیابانهای دهلی و کلکته و بدنی می آیند و زاد و ولد و زندگی میکنند و می میرند به ما می گوید مناسبات موجود چندان بکار اکثریت نفوس روی زمین نیامده است.

تلنگر کرونا به ما یادآور می شود مناسبات موجود، انسان عصر حاضر را مانند اسب عساری در چرخه ای قرار داده است که علیرغم تلاش زیاد و فرسودگی بسیار به هیچ جایی نمی رسد.

این مناسبات اگر هیچ سعادت را برای اکثریت جمعیت جهان فراهم نمی آورد اما با سرعت و سبقتی که به آنها تحمیل کرده است منابع زیر پای آنان را فرو می بلعد و محیط زیستشان را می آزارد. روندی که هیچ طرف خوشنودی ندارد الا اقلیتی برخوردار. روندی که در صورت تداوم، زمین را به نقطه برگشت ناپذیر غیرقابل سکونت شدن می کشاند.

سازمان ملل متحد می گوید در کره زمین ۲/۱ میلیارد نفر از کمبود یا فقدان دسترسی به آب شیرین رنج می برند و روز به روز به تعداد آنان افزوده می شود. و سازمان بهداشت جهانی اعلام کرده است تنها در سال ۲۰۱۲ آلودگی هوا سبب مرگ ۷ میلیون نفر شده است. صدمات ریوی ناشی از هوای آلوده ۳ نفر از ۵ نفر را تهدید می کند.

اکنون که حیات انسان مورد تهدید قرار گرفته است لازم است در لایه تکنولوژی سپهر فرهنگی خود تغییراتی ایجاد کند که ضمن صیانت از بقای خود واجد کمترین بقول "پل تیلیش" نحوست تکنولوژی (۲) باشد. در این تغییرات، لازم است مثلث انسان، محیط و تکنولوژی به تعادل برسند.

تکنولوژی، لازمه آسایش انسان و دنباله توانایی ذهنی و اندامی اوست. تکنولوژی امری برگشت ناپذیر اما قابل مهار است تا از سرکشی بازداشته و متعهد شود.

بر تعهد تکنولوژی برای تامین رفاه انسان باید تعهد او به حفظ محیط زیست را افزود.

خطرناکترین وجه تکنولوژی، بهره برداری دولتها از آن برای تامین سلطه بر دیگر کشورها و ایجاد هژمونی سخت به بهانه حفظ منافع ملی است. همانی که علی الحساب در همین موضوع شیوع کوید ۱۹ دو متهم جدی یعنی چین و آمریکا دارد که با اتهام توطئه علیه یکدیگر در قالب یک جنگ جهانی خاموش و اعلان نشده میکروبیولوژیک بر سر برتری بر جهان آینده مواجهند و کشورهای دیگر را در آتش سرد این جنگ، درگیر کرده اند.

وقتی تمایل انسانها برای احراز کرامت به ارتقای منزلت تقلیل می یابد سوءاستفاده دولتها از این تمایل شهروندان، زمینه بروز می یابد و مقدمات آغاز جنگها تمهید می شود.

بزرگترین نحسی تکنولوژی، توان بی جان کردن جانداران اعم از انسان و حیوان و نبات است. این همانجایی است که با برهم زدن تعادل بیشترین آسیب به محیط زیست وارد می شود.

ریشه های بروز کاستیها ناشی از نحوست تکنولوژی

بخش بزرگی از این توان ناشی از "افزایش سرعت" است که تکنولوژی در اختیار انسانها قرار داده است. همان که برای تامین آن سوخت فسیلی به وفور استخراج و مصرف می شود. شاید لازم باشد سرعت متعادل برای انسانها بر روی زمین محاسبه شود تا با رعایت آن انسان و محیط زیست و تکنولوژی به تعادل برسند. جالب اینجاست در همین تهران خودمان حداکثر سرعت مجاز ۹۰ کیلومتر و در جاده های بین شهری ۱۳۰ کیلومتر بیشتر نیست؛ اما سازندگان خودروها آنها را با امکان سرعت بالای ۱۶۰ کیلومتر می سازند و عموماً این عدد تا ۲۰۰ کیلومتر هم می رسد و جالبتر اینکه یکی از شاخصهای ارزیابی ارزش خودروها بالا بودن همین عدد است. سرعتهایی که در عمل بدلیل محدودیتهای قانونی و خطرات پیش رو و سنگینی ترافیک هیچگاه دست یافتنی نیستند. اما وقتی به سرمایه عظیمی که برای تمهید همین سرعت مازاد هزینه می شود می اندیشیم پی می بریم رقم مورد نظر چقدر گزاف است. تهران در سال ۹۶ دارای چهار میلیون خودرو بوده است. اگر هر

خودرو بطور متوسط و عملی بتواند تا ۱۶۰ کیلومتر سرعت بگیرد یعنی هر خودرو دارای ۷۰ کیلومتر ظرفیت مازاد ایجاد توان سرعت است و این یعنی ۲۸۰ میلیون کیلومتر توان سرعت مازاد خودروهای تهرانی و اگر به نرخ امروز برای هر کیلومتر سرعت مازاد، یک میلیون تومان بیشتر هزینه شده باشد ۲۸۰ هزار میلیارد تومان صرف چیزی شده است که در عمل هیچگاه بکار نمی آید. جالب است بدانیم میانگین سرعت عملی خودروها در تهران در تابستان بین ۲۴ تا ۲۹ کیلومتر و در زمستان بین ۱۶ تا ۱۹ کیلومتر است که این اعداد می تواند بما نشان دهد ما چندین برابر آن ۲۸۰ هزار میلیارد تومان، مازاد توان سرعت داریم که هیچگاه بکار نمی آید. در ایران تصادفات رانندگی موجب مرگ حدود ۱۶ هزار و ۳۰۰ نفر در سال ۹۸ شده که دلیل آن هرچه باشد سرعت بالا عامل اصلی آن است.

همین توان سرعت بالا سبب گسترش بی رویه شهرها و تبدیل آنها به کلانشهر شده است. لاقلاً تجربه ی ما نشان می دهد که ایجاد کلانشهرها چندان برایمان مفید نبوده و جای چندان ارزشمندی برای سکونت شهروندان نیستند. مردم جذب شده به شهرهای بزرگ به سودای دسترسی به امکانات بیشتر و بهتر، به میانگین همان امکانات بومی خود در شهرهای کوچکشان نیز دست پیدا نمی کنند و وقتشان در شلوغی شهرهای بزرگ و همهمه صفهای طویل هرز می رود.

عوارض سرعت بالا به فرسایش اقلیم های گوناگون نیز انجامیده است. مردم خاورمیانه می توانند به برکت همین سرعت از فروشگاههایشان ماهی سالمون نروژی خریداری کنند و مردم اسکانداویژی موز و نارگیل آفریقایی بخورند غافل از اینکه اگر طبیعت صلاح می دانست همین ها را در سرزمین بومی شان امکان رویش و پرورش می داد. این تغییر سبک خورد و خوراک توجه انبوه مردمان زمین را به نقاط خاصی متمرکز و موجب خستگی و فرسایش آن نقاط می شود.

کدام قرارداد اجتماعی انسانها را ملزم می کند در برابر بهره گیری از سرعت بالا به کشته شدن ناشی از تصادفات تن در دهند؟

طبق گزارشی که سازمان بهداشت جهانی (WHO) در سال ۲۰۱۶ منتشر کرده، سالانه ۱,۳۵ میلیون نفر از مردم دنیا در جاده ها و خیابان ها کشته می شوند که این رقم در نوع خود واقعا تکان دهنده است. برای مقایسه بد نیست بدانید پایتخت دانمارک یعنی شهر کپنهاگ جمعیتی در همین حدود دارد.

شاید در زمانی که ابداع خودرو و بهره گیری از آن در آغاز راه بود چنین آینده خونباری برای آن پیش بینی نمی شد و عادت پیش رونده و روزمره به آن، انسان را متقاعد کرده بود که کشته شدن تصادفی، مابه ازای محتوم بهره گیری از این امکان است. اینک اما، چنین حتمیتی محل مناقشه است و با پیشرفتهای نوین در عرصه های فناوری می توان حقوق انسان را در برابر این نحوست تکنولوژی بازنگریست .

گفتگو درباره سرعت خودروها تنها مثالی است از انواع وسائط نقلیه زمینی و هوایی و دریایی که در به هم زدن تعادل محیط زیست و زندگی انسانها دخیلند.

یافتن معیارهای نوین برای سنجش میزان سرعت فیزیکی و مجازی در زندگی انسانها و یافتن سرعت متعادل در هر یک از این بخشها لازمه حیات بشر امروز است.

آلودگی ناشی از سوخت فسیلی بوجود آورنده این میزان سرعت، در جایی دیگر نیز دخل انسان را می آورد که پیشتر درباره آلودگی هوا گفتیم.

جالب اینکه بخشی از این سوخت فسیلی در چرخه معیوب تبدیل به سرعت مازاد و تمایل بیشتر انسانها به استفاده از آن، منجر به کم تحرکی آنها شده و مواد غذایی مصرفی، بدون سوخته شدن در دور شکم و پهلوهای آنان ذخیره شده و گرفتاری های جدیدتری برایشان بوجود می آورد و اقتصاد عبث و عظیمی در قالب پزشکی و تجهیزات کاهش وزن و جراحیهای عروق و قلب و... ایجاد می کند.

قراین نشان می دهد در رابطه ی بین سه ضلع مثلث انسان، تکنولوژی، و محیط زیست، حداقل دو ضلع آن چندان خشنود نیستند. این ناخشنودی مدتهاست از سوی نخبگان با بار منفی در قالب واژه ماشینیزم ابداع و بیان شده است. همین ناخشنودی در محاورات روزمره مردم کوچه و بازار با برتری دادن زندگی گذشته نسبت به حال به وفور بیان می شود.

زبان اعتراض محیط زیست از وضعیت پیش آمده اما از نوع عیان است و نمایش، که آب شدن یخهای قطب و سوراخ شدن لایه اوزون و شاید همین ویروس کرونا نمونه ای از بیان این اعتراض باشد.

در حالیکه هر انسان بطور میانگین در روز به ۲۷۰۰ کالری انرژی در قالب کربوهیدرات، پروتئین و چربی نیاز دارد طبق گزارش های فائو، «در جهانی که ۹۰۰ میلیون نفر از جمعیت آن تامین همین مقدار کالری ناتوانند و از گرسنگی رنج می برند، یک سوم از مواد غذایی تولید شده توسط انسان (بر مبنای محتوای کالریک آن) به هدر می رود. تخمین زده می شود که تولید این حجم از غذای هدررفته در هر سال متضمن کشت در ۱۹۸ میلیون کیلومتر مربع از اراضی کشاورزی، صرف ۱۷۳ میلیارد مترمکعب آب شیرین، مصرف ۲۸ میلیون تن کود شیمیایی و تولید گازهای گلخانه ای به میزان سه هزار و ۳۰۰ تا پنج هزار و ۶۰۰ میلیون مترمکعب است.» بخش بزرگی از این هدررفت، ناشی از جابجایی و انتقال مواد غذایی در اقصی نقاط جهان است. پیدا کردن سرعت استاندارد متعادل در دنیا می تواند تا حدی ولع انسانها را در مصرف مواد غذایی نقاط دور کاهش دهد.

«منظور از سرعت استاندارد آن چیزی است که منجر به تکانه شدید در اینرسی یا ماند در نزد انسانها نشود. لختی، ماند یا اینرسی به انگلیسی Inertia: به فرانسوی inertie: خاصیتی از یک جسم است که در برابر تغییر سرعت یا تغییر جهت حرکت جسم مقاومت می‌کند».

وقتی اثر زیان آوراسترس بر جسم و روان انسان پذیرفته شده است تکانه یا شوک بعنوان یکی از پیش نیازهای اصلی استرس و تنش، می‌تواند محصول تغییر ناگهانی سرعت و مزاحمت آن بر اینرسی و مانند جسم و روان تلقی شود. سرعت استاندارد و متعادل به حداقل رساندن این تکانه استرس زاست.

رهیافت کلی

گزارشها می‌گویند تا پایان سال ۲۰۱۸ تحقیقاً ۴ میلیارد و ۳۸۸ میلیون نفر در جهان کاربر اینترنت بوده‌اند و از خدمات آن استفاده کرده‌اند. حضور میانگین هر فرد در اینترنت در روز برابر با ۶ ساعت و ۳۰ دقیقه بوده است. با این سرعت در گستره فراگیری و افزایش یک میلیون نفری روزانه به تعداد کاربران جدید، بیراه نخواهد بود ادعا شود به زودی اکثریت قریب به اتفاق مردم جهان کاربر اینترنت خواهند بود.

این بدان معناست که عقل معیشت و بازار رقابت، مردم را برای انجام کارهای خود به جداسازی حداکثری کارهای ارتباطاتی و فیزیکی خود متقاعد خواهد ساخت و چون این یکی به شدت ارزانتر و سریعتر است عرصه برای فعالیتهای ارتباطی فراختر و برای ترابری تنگتر خواهد شد.

300 هزار کیلومتر بر ثانیه سرعت برق و استفاده از آن برای جابجایی اطلاعات کجا و ۸۰ کیلومتر بر ساعت سرعت خودروها کجا؟

بی شک هیچ دوراهی وجود ندارد و سرعت برق انتخاب جبری ما در آینده خواهد بود. حال که برق بار بزرگی را از دوش بشریت برخواهد داشت چه خوب می‌شود سرعت در حوزه ترابری با محدودیتهایی مواجه شود که آنچه باقی می‌ماند موجد کمترین نحوست تکنولوژیک باشد. در این زمینه تجربه متوقف کردن پرواز هواپیماهای کنکورده مثال زدنی است.

مطمئناً با یافتن فرمول گذار تدریجی افزایش فراگیری و سرعت اینترنت و کاهش سرعت ترابری و انتقال آن به قوانین و پروتکلها، نه تنها از بهره‌وری کاسته نخواهد شد بلکه مثلث انسان، محیط زیست و تکنولوژی راضی‌تر خواهند بود.

عبدالرحیم کرکه آبادی - تابستان ۱۳۹۹

۱. مدل سپهر، مدلی است که در اندیشه‌گاه طرح هزاره در زمینه‌ی توصیف چگونگی و چرایی تغییرات اجتماعی بکارگرفته شده و توسعه یافته است.

۲. تیلیش (۲۰ اوت ۱۸۸۶ – ۲۲ اکتبر ۱۹۶۵) الهی‌دان و فیلسوف آلمانی تبار