

前進當代實驗的藝術月台 關於二十號倉庫的新思考

文·圖/陳松志(藝術工作者)

對一個先進國家來說，文化藝術的開發重視是為國家發展十分重要的發展環節。

文化藝術的培植的確是國家在快速變遷的時空環境下，常保經濟、社會繁榮的重要關鍵。在國外以閒置空間再利用為藝術展演機能場所的經驗案例已行之有年，在台灣，經由公部門努力催生下這短短的數十年間，全台各地快速竄起為數不少的標榜以藝術文化推廣的「藝術村」以及「文化創意園區」，然而政府投注多樣的文化建設提供作為休閒以及藝術生產之用，對於民衆以及藝術相關工作者而言，這的確是個可喜的事件；2000年六月開始全台第一個標榜「當代藝術」精神走向的閒置空間再利用案例在台中「二十號倉庫」正式對外開放，以至後續嘉義、新竹、枋寮、台東陸續加入鐵道藝術村的行列，六年的時間過去了二十號倉庫前後歷經了三任營運管理單位的營運【註一】，產生了七十一個視覺(表演)藝術藝術家個人及團體，分別於這期間進駐創作與二十號倉庫共渡成長的歲月，作為鐵道藝術網絡的示範首站，其自然有它承先啓後的重責大任，然而，此時當百年台鐵在交通運輸的條件大不如前，慢速鐵路希望在此時提供一個承載文化與藝術的新條件下，用藝術介入了鐵道的歷史固然創造了體驗文化的新經驗，站在這個「複製」時代，二十號倉庫的成功經驗的確可以再製，但二十號倉庫同時被期望成中台灣當代藝術展演龍頭，走到今天其究竟還能承載、創造多少的「實驗性格」以及「生產價值」？正是我們當前可以思考的問題。

當「工作室」變成「辦公室」

多年來對於絕大多數的人而言，之於二十號倉庫的認知，不外乎是有那強烈倉庫特性的挑高20號主展場空間，總是上演著新奇有點難懂的當代藝術展外，對於前來探尋藝術的好客而言，這一長排作為藝術村重要心臟的藝術家工作室永遠神秘深鎖，走訪一回總難免失



●台中二十號倉庫外觀

望！的確，藝術家工作室的定位與服務機制在過去的這些年來一直是各方議論的問題，當彼此站在不同的立足點對於這個難以劃分的「公、私領域空間」自然顯得矛盾與無奈；二十號倉庫作為當代藝術的中台灣搖籃，自然是提供許多藝術機會的重要管道，這些年來吸引了許多國內外年輕藝術家踴躍地來此申請進駐、展覽以獲得曝光的機會，然而這些舊倉庫修建而成的倉房在創作的實體空間上縱使有它迷人、無可替代的實驗空間性格，然而在滿足使用者的生活機能需求下，顯然衍生許多適切與否的問題！獨立策展人高干惠近期於《叛逆的捉影—當代藝術家的新迷思》【註二】一書中提出了個有趣的觀點或許可以帶來新的思考「…當代藝術家的創作空間已進入『office』規格了…當代藝術家辦公室(office)取代了工作室(studio)藝術家已明顯地不再愛勞動了…，藝術家還是須要工作的感覺，只是工作的方式再也不是傳統的畫室概念，連倉房式的大空間，於今看來都有點過時了…」二十號倉庫位處於地狹人稠的台中都會地帶，在空間的分配效能上或許能嘗試最大效度的利用，提供更多的機會讓藝術家以不同的方式共享二十號倉庫這個藝術資源平台，當為數更多的藝術家以小型的「辦公室」聚落於此，形式上它仍保有工作室的概念，無形之中也塑造一個類似「藝術家資料庫」的有利條件，二十號倉庫的多元特質更能順應而生。

「純藝術」的思考？

當前國內正值開始採用文化的眼界來建構一個新的文化產業體系，二十號倉庫的存續價值的確有必要面臨嶄新的思考，不同的角色對於這樣一個機制自然有不同的需求與考量，筆者在過去偶然的機會下分別扮演過駐站藝術家、營運單位、公部門三種角色，這三者在同一問題的思考點上基本上是衝突矛盾的，而今作為一個觀察者在提出看法之前我必先找到這三者之間的平衡位置，來看待二十號倉庫這樣一個藝術生產機制問題，作為一從事藝術生產的藝術工作者，二十號倉庫是否仍固守著「純藝術」的思考，除了靜態的展演外也能提供藝術工坊、教學以及藝術市集的可能，讓其轉型成一個新的藝術產業交流平台，似乎更能呼應滿足現實的時代需求；再者作為以藝術交流基本精神目的的鐵道藝術村如何根據當地的特性、社區結構、以及藝術家形成一個有效的鎖鏈關係，進而強化這樣一個藝術村與環境村落唇齒相依的特殊供給結構關係；在營運方式與定位上，也期待公部門能允予經營團隊更大的操作空間，尊重其在藝術行政專業鼓勵更多異業結合的可能，開拓新的資源讓這樣一個提供藝術能源的單位也能發展其有利的藝術產能。

當藝術家走上月台

2004年起文建會與台鐵端出了「搭火車，看藝術」的文化休閒策略來強化鐵道藝術之旅將成為文化休閒的特殊行程。不置可否的，台鐵沿線的幾個重要車站，因為其特有的日據時期建築遂為欣賞建築藝術之美的重要範例，然而這些鐵道藝術村作為鐵道的鄰居本身的特殊展演內容自然是觀光的賣點之一！但如果我們以主動的方式來思考藝術介入車站空間的各



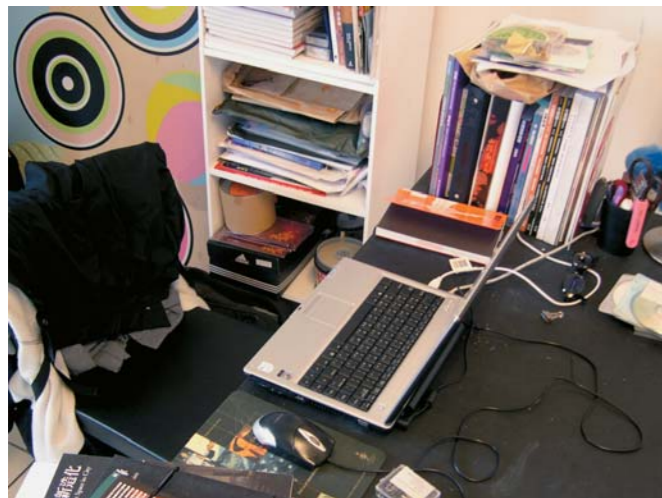
●二十號倉庫為中台灣當代藝術的重要展演場所，歷年來許多實驗性的當代藝術創作在此發表，圖為「我看—莊普個展」展出現場。



種可能性，台鐵台中站與二十號倉庫藝術家合作的「月台神話」【註三】案例，姑且不論作品呈現的質素，在策略的執行思考上的確是個有趣的新鮮嘗試，從旅客行經的月台上開始作為一種主動、漸進式的藝術引導，讓旅客一進入台中站的月台即有另類的藝術風景映入眼簾，也作為有條件吸引觀者進入鐵道藝術倉庫的最佳引導動線。台鐵沿線鐵道藝術村皆有其當初規劃設置之當地特殊走向，鐵道藝術網絡的建立似乎不應侷限於城圍之內，鐵道車站的藝術化可以成為台鐵以及鐵道藝術網絡計畫五站的主動出擊思考，藉由小而巧、巧而美的藝術表現來擺脫傳統老舊的樣態，增添台鐵這老車站的新氣象，讓坐火車、等火車的霎時間，旅客有機會發現有趣的新藝術，同時賞藝術家的創作從工作室走到月台，除了可開拓新的創作思考外，也可顯現藝術家介入社群之於環境的實質回饋。

沒有歷史的空間，鐵道倉庫存續之利基？

猶記2005年之初，因應台鐵台中站高架化工程而引發台中二十號倉庫恐將面臨拆除危機，政府單位與文化團體展開了一連串的激辯與討論，突然間二十號倉庫存廢成了藝



●當代藝術家的創作形態改變已從studio轉向office的概念，對於實質的大空間工作室不盡符合每個藝術家的需求，上圖為第四屆駐站藝術家黃博志工作室，下圖為筆者於台中目前創作工作的「工作室」。

●「月台神話」公共藝術再造案的介入車站空間，讓旅客能輕鬆直接接觸到台中站有別他站的藝術風貌；右圖為藝術家陳明德之作品，藉由書櫃的形式把台中的重要名產、地標巧妙融入，無形地讓民眾可以一覽台中的重要特色。



術與城市發展的兩難關鍵，雖然經過幾番研商暫且保住了這個歷史倉庫空間，2006年的八月由橘園國際策展公司順利取得長達五年的營運管理權，然而事過境遷，當我們回過頭來思考鐵道倉庫存續之利基與倉庫歷史空間於都市改建的課題上，究竟我們想存留的是什麼？改善老舊閒置不用的建築物，作為藝術發生的場所，實則因為這老建築及其週邊的環境都承載了重新建造無法置換的地方記憶。然而在面臨實際使用機能的考量下，在現今的鐵道藝術網絡計畫五站的硬體基礎建設上，基本是冀望保有其原有建築特色，卻無從善用發揮其特殊場域作為藝術事件發展的先天優勢條件，然則舊建築仍有它因年限使用下的種種缺陷，建築本身的機能似乎是作為滿足人的使用需求，鐵道倉庫的再利用的確是讓過去的空間歷史藉由藝術的方式有再生的機會，讓空間與藝術，藝術與人產生互動，這一切才有其發揮的意義，倘若只執意保存一個歷史軀殼，而未能讓參與於其中的人，針對該特殊的歷史空間達到思考的回流，存留一個沒有空間歷史感的建築，就如同皮膚貼上了一個冒牌的撒隆巴斯，想黏的時候黏不住，想撕的時候卻又撕不開的窘境。二十號倉庫的拆除風波只是首先顯見的都建問題，未來的其他各點也有機會面臨相似的難題，當我們決意存續這一類的空間，也應期待讓它保有其存在的意義與尊嚴，同時以更智慧的方式為這樣的場域帶來新的時代價值。

小結

公共運輸與藝術的結合，在西方先進國家已成常態，台灣作為邁向先進的開發過程中，對於文化藝術的提升政策，鐵道藝術網絡計劃的執行推展的確有其前瞻性的考量，二十號倉庫在時代的轉變及需求考量下，實則有必要落實強化其個別之差異特質，以利區隔個體間的差異特色，各式藝術創作的需求也因時而變，而非一味地以「藝術家工作室」作為等同「藝術村」的狹隘思考，二十號倉庫本身的當代性格實則需有面對時代撞擊的新試驗，在實驗與生產之間站能提供不同需求點的各方都能獲得最適切新契機，我們總希望站在這個藝術的月台二十號倉庫能帶領喜好藝術的人們走向當代藝術的下一站。

【註一】二十號倉庫前後歷經三任營運管理單位經營權的轉換，分別為橘園國際策展公司、加侖工作室，目前第三任再度由橘園國際策展公司取得經營管理。

【註二】節錄自高千惠：《叛逆的投影—當代藝術家的新迷思》，台北：遠流出版，p12~19，2006

【註三】「月台神話」為2005年文建會中部辦公室與台鐵台中站合作的小型公共藝術工程，由吳伊凡小姐擔任策展，邀集台中二十號倉庫歷屆駐站藝術家，於台鐵台中站月台上提出公共藝術作品。