

## 现代汽车文化中心对《密室》创作者的采访问题

问：现代汽车文化中心

答：杨紫，韩馨逸，刘辛夷

2018年5月4日

1, 作品《密室》作为展览“漂流”的一部分，您认为在“社会流动”的大主题下，这件作品主要在扮演什么角色？

杨紫：《密室》并非单纯着眼对社会状况的采集、记录和研究，或者通过艺术的手段介入社会现实。它从2016年至今能被普遍感受到的北京的氛围和情绪出发，却又在反思这些氛围和情绪。我们三位创作者共同秉承这样的创作办法：不预设立场，在逐步积累的创作过程中寻找具体的、思辨的、隐喻式的答案。所以，《密室》像一则寓言，它能盛装比“社会流动”更大的议题，例如想象与真实、当代世界伦理标准的相对主义倾向，以及个人性在社会议题之中如何被呈现——为了防止“代表”某个我们自身无法所代表的群体，我们一方面将创作成员的个人经历带入作品，一方面开诚布公地“扮演”我们想象出的、希冀改变自身处境的社会群体。最后留给观众的，是我们抽身而退的舞台。我们邀请他们也加入这场表演。这样安排的前提是，我们认为，无论观众身份、国籍、性别、年龄如何，没有人能够逃脱《密室》所尝试讨论的问题。此外，我们想强调的是，《密室》本身就是一场策展人、批评人和艺术家的换位思考尝试，逃离预设或“题目”是我们的初衷。

2, 我们知道《密室》这个作品是源于韩馨逸的一篇小说，能否请您介绍一下这篇小说的创作背景以及之后是如何衍生出《密室》这个项目的？

韩馨逸：

3, 作品主要关注的是一些“社会流动”中的边缘人群，在创作之初是如何关注到这些人群的？

刘辛夷：恐怕我们自身就是流动中的“边缘人群”吧。当然这一看法，或者说是反身的视角也是逐步才得到确认的。

这个项目在14年底提出时，我们更多是从新闻媒体上获知并开始关注北京地下居民的境遇。这一对象是我们这样的艺术工作者好奇但又全不熟悉的，如果按照最初的路径，这个项目可能会向一般社会观察和社会介入的方法上运行。然而也因为新闻曝光造成的舆论反响，当初我们计划使用的那个地下空间被禁止用于出租，这种隔岸观看的视角也就不了了之了。

项目被我们搁置了一段时间后，得以重新以“密室”的方案获得推进与我们将黑桥的经历看作为一种切身的社会体验有相当直接的联系。特别是15年夏天开始的黑桥村的拦路收费事件，它的走势让许多在北京从事当代艺术的青年人都近距离体验到自身社会位

置的尴尬局面。在当时，艺术家们普遍无意把自身视同村里聚集的外来务工人员。受益于高等教育背景，经济能力和现代的社会意识等因素，在争取自身权益的当口，艺术家群体自信于舆论造势和谈判技巧，然而行政和公安综治的现行惯例在城乡结合部的租房市场这种灰色地带，无意偏向零散租户的权益，艺术家们没有如愿得到期许中的例外。

一年后的黑桥拆迁仍然出乎很多人的意料，到 17 年冬天因为大兴火灾的事态扩大为对环北京的外来人口聚居地实行高强度的消防检查和疏散。拆迁对艺术家群体的日常工作的干扰不必多说。但在社会心理的层面，要直到 17 年末，包括我在内的许多艺术家才愿意承认，自愿在大城市的边缘暂居的外乡人，是没有什么可以需要分别的。只要是甘愿处在统计的模糊之处的经济人口，无论是怀揣的梦想，还是法律上的位置，依旧是被这个发展时代视作是无关紧要的。寻求执行效率的鲁莽政策多少帮助了当代艺术家这样的封闭群体看到了更大的社会人群的现实命运，确认了“流动”一说的其他向度，不无讽刺。

4, 这件作品是三位艺术家的共同创作，能否介绍一下三位在这件作品创作中的不同分工？创作过程中是否出现过不同的意见，如果有，后期又是怎样相互融合的？

刘辛夷：韩馨逸和杨紫在 14 年底共同加入了一个策展小组，名为公园小组，定位有些强调当代艺术在社会中实践的面向。韩馨逸最早和我提出做一个个人项目的设想，后来听韩馨逸说杨紫也有意愿参与到这个项目中来，我们就发现这会是一个有问题的组合：两个年轻策展人/写作者和一个年轻艺术家如何在一起工作？当代艺术生产的一般流程总是开始于默契的职能分工，策展人和艺术家的角色是基于各自在平日里的身份，各司其职。考虑到这个工作对象本来就是由两位很有能量的写作者提出并期望推动的，我就提议做出些改变：原则上，在这个项目里取消对身份的指认，每个人都视为平等的实践者，自觉自愿推进项目的可能性；组织上，我们各自提出有兴趣的实践方式，再通过几次面对面的讨论，做出决策，最后分头推进的各自希望呈现的项目组件（我们避免称它们为作品）。我们对讨论通过的且各自负责的组件不做干预。但在现场空间，各个组件之间的协调大多是我在现场负责，16 年在上海的上午艺术空间和 18 年在现代汽车文化中心的两场呈现，现场空间的特点都直接启发了我们对这个项目的具体设想。或许因为这个项目本身就是想要尝试对展览的实验。从我的角度看，我们之间集体沟通一直比较顺畅，工作中提出的建议只要在尝试后效果更佳，我们都保留下来了。

5, 您个人是怎样看待当今社会中，像北上广这样的大城市的人口流动问题？您认为传统企业对“社会流动”产生了哪些影响？

刘辛夷：政策限制和经济承受能力还是影响人选择居住地的两大因素吧。我自己无法做到把人看作统计学上单位，用形容物和资产的词汇，用于描述人。所以这样一个宏观视角的问题，我没有从中找到一个回应的位置。

传统企业一词在中国的语境中，可能存在定义不清的问题。我想现代汽车也许不会自认为是传统企业。显然在这种情况下，我无法很好回应这个问题。

6, 怎样看待现代汽车在文化艺术事业上的投入以及对社会问题及未来发展的关注？

刘辛夷：我只能说通过赞助文化艺术活动已经成为一种广为接受的品牌公关。我对一个车企希望通过赞助当代艺术打开新的认知空间很有些感慨，或可能是因为汽车在中国已经是广为接受的现代化表征，起码是在对生活的想象的层面中。对于像中国这样，在对现代化的具体设想仍显模糊的社会里，汽车带来的影响很可能比我们一般想象的更接近一种文化体验。此外，我们是否可以寄希望于通过不断演进新的技术来解决旧的问题，这可能是需要保有疑问的。