大公報
園地公開，投稿請至：a1902617@hotmail.com　責任編輯：謝敏嫻
2019年6月26日　星期三

影影綽綽的大蜘蛛

吳耀宗

藝識形態

今年三月間，豪瑟沃斯藝術畫廊（Hauser & Wirth Art Gallery）在香港的分館舉辦了路易絲・布爾喬亞（Louise Bourgeois，一九一一年至二〇一〇年）的個展「我聲喚我心」（以下簡稱「我展」）。許是因爲場地空間的局限，畫廊只選展了藝術家生前二十年的部分作品，使我離場時仍覺意猶未盡，回到家裏滿腦子聞名的「蜘蛛」系列揮之不去。這種失落感驅使我在六月中旬赴北京時特地去了一趟松美術館，趕上布爾喬亞展覽「永恆的絲線」（以下簡稱「永展」）的尾聲。

布爾喬亞是法裔美籍藝術家。她生於巴黎，一九三〇年在索邦大學修讀數學，兩年後因母親逝世而轉讀藝術。其後她邂逅紐約大學藝術史教授羅伯・高華德（Robert Goldwater，一九〇七年至一九七三年），共結連理，並在一九三八年移居紐約，終生從事雕塑、繪畫與裝置藝術。布爾喬亞的創作生涯漫長，在七十九歲高齡之後才陸續獲頒威尼斯雙年展金獅獎（一九九九年）、法國騎士勳章（二〇〇八年）等獎項殊榮，成爲影響世界深遠的藝術家之一。

「永展」是布爾喬亞在中國內地的首個大型回顧展，策展人菲力浦・拉瑞特—史密斯（Philip Larratt-Smith）選了具代表性的四十九件作品，包括四十年代末期的「人物」系列雕塑，九十年代的「牢籠」系列裝置藝術，千禧年首個十年的「織物」系列，以及「蜘蛛」系列巨型雕塑，以作品的材料本質（人物直線、牢籠鐵線、織物絲線）與象徵意義（蜘蛛吐織的絲網）作展題貫穿始終。

我仔細打量布爾喬亞的蜘蛛巨型雕塑，不管是九米高懷着石卵聳立在美術館草坪上的《媽媽》（Maman，一九九九年），或展館內六米高站在鐵籠上的《蜘蛛》（Spider，一九九七年），或兩米高爬伏在牆上的《蜘蛛（四）》（Spider Ⅳ，一九九六年），它們都伸展着暴突賁張的青銅節肢，既象徵母親極力給予孩子保護，也暗示她堅持生活上的種種限制。在此，我看到了布爾喬亞藝術創作的基本邏輯：親屬倫理的連貫、維護與束縛。小時候，布爾喬亞目睹父親既與母親秀恩愛，又與其英語家庭老師發展婚外戀。這種親密與背叛的矛盾關係在布爾喬亞幼小的心靈留下難以平復的創傷，使她在成年後需要不斷通過藝術來表達對人際關係的困惑與焦慮，同時獲取慰藉和治療。

其實在由生前助手傑瑞・高羅威（Jerry Gorovoy）所策劃的「我展」中，雖然有銅雕《修剪》（Topiary，二〇〇五年）以豐滿女體頸部長出葉子來指涉溫柔的地母，然而更多作品卻表現了一種躁動的不安，如《無題》（Untitled，二〇〇一年）將織物頭部塑像置入鋁邊玻璃箱中，顯示了封閉空間中扭曲模糊的面目；《自然研究》（Nature Study，一九八六）是一女體被蛇般的手掌所捆綁的銅雕；蝕刻《這不是你的錯》（This is not Your Fault，二〇〇八）畫了赤紅誇張的長直雙臂，並在其左右寫上「這不是你的錯」和「這是我的錯」的字句，顯示在面對人際關係或性別壓迫時的精神焦慮與掙扎。

布爾喬亞宣稱她製作蜘蛛巨型雕塑來歌頌母愛，但她在紀錄片中卻也透露對「離家出走女孩」（runaway girl）這類題材一直深感興趣。想到這話，我就隱約感受到她的那些大蜘蛛正用尖銳的節肢一下一下刮着地表。

▲布爾喬亞的蜘蛛巨型雕塑《媽媽》（一九九九年）　作者供圖

民宿與品位

小　冰

柳絮紛飛

內地有不少頗有規模的高檔住宅區，有的自用，有的做成民宿，環境和硬件堪比歐美的富人區。在北京郊外的密雲住了兩晚，密雲是京郊別墅的密集地，阿鈴借朋友胡姐的家，接待我們一行五人，大家賓至如歸。

據說民宿起源於日本，坊間對其形成的原因有多種解讀，我比較相信這種說法：早年日本家庭的孩子長大，外出上學或工作，家裏的房間閒着也是閒着，家長將之出租，讓資源共用，增加人氣，也有收入。民宿的英語如今已用Bed & Breakfast表示，即提供住宿和早餐服務的家庭旅館。

民宿很快傳到中國台灣，並成熟地發展，之後延伸至歐美、中國內地。當民宿進入內地後，內地朋友將概念優化，與本地特色相結合，發展成規模大小有別，價位高低不一的農家樂、牧家樂、魚家樂和景點別墅。民宿衆多，但是有品味的少之。

胡姐家的兩棟別墅門對門，房子夠大，孩子在國外生活，她將其中一棟做成民宿，無意間呼應了民宿的起因。胡姐是一位愛花草之人，房前屋後綠意盎然鮮花盛開是必須的，在我看來，更多的情趣在室內。一樓一底，中式格局，最引人注目的是傢具。

桌子椅子、沙發茶几，吧枱櫃子，全由船木製成，配以主人在世界各地旅行歸來淘到的奇石，這個家便躍然上了檔次，四壁生輝，品味顯現。活了幾十年也走過一些地方，船木傢具我聽說過，卻是第一次看見。

船木傢具顧名思義，原材料取自木船，特點之一是被海水浸泡過沖刷過，上面有不成規則的小洞，小洞或者是海洋生物寄居過的地方，或者是造船時留下的釘眼，是遺跡，是歷史的再現。懂行的人清楚，早年造船的木材種類繁多，但是不一定珍貴，只是木船已經很難找到，且價格高昂。船木傢具是實木傢具中的一介貴族，是古董界的熱門收藏品，那些原本的傷痕、溝壑、孔洞，都令收藏家們着迷。

「這樣珍貴的傢具，怎麼拿給住客使用？」我不解地問胡姐，低成本高回報，是我僅有的一點商業知識。「擺着也是擺着，抬得走嗎？抬不走。和大家一起欣賞，更好玩。」胡姐道。

我仔細觀察這些傢具。木頭在海洋裏經年累月，自然地防水防蟲，有些地方還塞着一些小貝殼。據說這一過程恰似醃製原木，使木頭的密度更密，硬度更硬，質地被化石般地處理。深褐色的傢具，笨笨的，沉沉的，不像現代家居那樣明快而富有時代感。

我用手摸一摸眼前的「貴族」，質量在手中體現；我又嘗試掂一掂，掂不動，阿英過來試試，也不行，我們兩人一起用力，桌子勉強動了一下。

「你是怎樣想到辦這個民宿的？」我再問。胡姐坐在吧枱前，一邊泡茶一邊聊，一邊把我們的茶杯斟滿，她充當起服務員來。「去美國旅行時住民宿，受到啓發，回來即把閒置的一套房子用來嘗試。」她不快不慢地說，使我再次想到，利用剩餘是民宿的起因。

晚餐也在胡姐家吃，燭光晚宴。每個餐位前都擺一副筷子和一個夾子。筷子自用，夾子用以夾菜公用。我看到，他們開始使用公筷了，尚不普遍，但是已經有人嘗試。

時空已經不再是最初想要的時空，對生活的要求越來越高，不甘於現實，時時刻刻改變這改變那，時時刻刻創造出更加文明的環境。把民宿做到這個水準，用心了。

宋代士人的文化遊

吳念茲

文化什錦

宋代知識分子旅行供今人思考、借鑒之處，主要體現在他們與各地精英互動、介入地方文化的形塑，這也是張聰所著《行萬里路：宋代的旅行及文化》一書的重點內容，當然作者的目的更側重考察文化的形塑與整合，而不在於爲今人提供旅行指南。

張聰研究的一個特色即重視文人詩詞，將其作爲史料，使歷史與文學相互佐證。送別或寫詩給朋友其實是經久不衰的文學命題，宋代尤其鮮明，僅歐陽修就寫了九十九首送別詩，其中七十四首寫給了準備出行的同僚。過去文學研究專注在文學性和作家傳記上，以歷史的眼光包括用統計數據的方式就使我們得到不少意外收穫。

士人們在旅途上經過各個地域，經常得到本地人招待，故而也少不了許多迎來送往的活動，宴飲、會友、觀光，許多詩詞成爲這些活動及友誼的文字紀錄。也正因爲這些活動，士人們有審視、鞏固、擴大社交圈的機會，並進一步形成認同，甚至建立起自身的文化身份乃至領袖地位。從這個角度說，旅行無疑是一種文化、政治資本，在當時，只有考生和官員才有更頻密、更深入地與各地接觸的機會，且女性是不被提倡外出的。

送別活動自然也表現了人緣，范成大的好人緣教人吃驚，據范的日記，朝廷同意他退休後，一直到他離開後第十天仍有歡送聚會，客棧擠滿了人，他不得不多待三天，可即便如此仍有過半的人與他相伴而行。張聰調查，其中有三個人陪伴范走了一千多里、長達三十六天。陸游前往四川一偏遠地區任通判時，就沒有此等盛況及地方的慷慨招待，但他仍然沿途走訪六十二州縣，結交許多同僚、朋友。

▲宋李公麟的《西嶽降靈圖》（局部）描繪官員出行情景　資料圖片

但上述聚會送別還爲宋代官員貪腐打開了方便之門，大量的過路官員和應酬活動也直接影響到日常公務及其效率，除了增長奢靡之風，一些官員在採買物資上傷及了百姓與商人的利益。值得注意的是，這類活動及其開支的主要受益者是中高級的官員，而低級官員在旅途中仍然受到經濟問題的困擾。陸游在任期即將結束時寫信給宰相，要求下個職務安排在同個地區，他的理由是，之前赴任已經要靠朋友贊助旅費，到任數月依自己財力都無法安排返鄉行程，更別提爲兒子娶妻了。可見當時旅行仍是一件頗爲昂貴的事，儘管他們的旅行日記很少提到金錢狀況或家人，而更多地專注在景點風光的描繪上。張聰指出，「遊歷各地和探訪名勝已經成為一個重要的身份標誌：通過突出旅行的道德、學問和文化功能，宋人加強了他們作為儒家君子、受人尊敬的學者和國家的文化領導者地位。對名勝的探訪已經成為他們的一種特殊的社會資本。」

宋代士人把遊覽觀光變成了一次次的文化朝聖，通過與過往的文化相聯繫，以當下的人文關懷建構、傳遞他們的精神理想。除了走訪景點，他們還會創設、命名景點，故而直接影響了國家文化地理和地方記憶。據此書研究，宋代的名山勝境多形成於唐宋，但宋人與唐人不同，後者更注重自然風光，宋人則偏重景點的人文色彩：碑刻、寺廟、園林、宅院等，自然與文化歷史互相襯托，可主要是一種背景。今日杭州西湖十景是上世紀八十年代評選，參考的正是南宋傳下來的老十景，不過南宋時期西湖已有四百五十多處景點，且以文化歷史景點居多。

一般說來，大量景點集中在經濟發達地區，可越是偏遠地區，越是唯有文人、官員才有更多機會走訪，無論是在景點的開設、命名還是文學的回憶、記錄、稱頌上，都習慣將這些地區的景觀與文化歷史名人聯繫在一起；有學人研究，中國文學很早就形成以欣賞景色的詩詞來表達道德情操的傳統；而宋人回過頭來，通過勝景的創設和文字記錄，使其昇華爲知識、思想的象徵物，成爲後人朝聖的目標。王安石《遊褒禪山記》至今還是高中教材的重要篇目，宋人留下的旅行文學實是不勝枚舉的。

讀萬卷書也要行萬里路。旅行絕不僅是士人交際的場所，更是他們拓展視野閱歷、豐富文化學養的途徑。當初司馬遷寫《史記》就要到各地搜集資料、進行「田野調查」，他「求天下奇聞壯觀，以知天下之廣大」（蘇轍語）不正是今天所謂「沒有觀世界何來世界觀」。張聰調查了不少宋代文人，皆以司馬遷此舉爲榜樣。

且文人到訪景點並不限於觀賞，他們更喜歡通過創作把自己和景點或其他名士、把古今融合起來，與其說他們是在建構一個景點，不如說是建構了他們自己的文化身份。從書中范成大的案例可見，宋代知識分子有強烈的自我實現的動力以及青史留名的願望，而最重要的途徑莫不是通過創作文字作品。正是在這點上，張聰找到了她要的答案：「通過在作品中頌揚名勝和名人，堅持文化的延續性和強調傳統的重要性，他們構建了一個更大的結構，以緬懷和被緬懷的同樣方式可以把他們自己整合進這個結構中……大多數都因為他們在非本籍地區的活動而被後人記住。他們來訪的文化意義已經被整合到地方的和他們到訪的景點的傳說當中。」事實上，在這種文化整合進程裏，宋代知識分子表現出來的恰恰是對當下社會的關懷、對自我實現的積極追求。

如今我們大可不必學宋人迎來送往、疲於應酬，可在旅遊觀光時，卻要學習他們一雙發現美的眼睛，學習他們敢於命名、創新的精神，培養自己的欣賞和創作能力，以各地文化來開拓自己的視野和觀念。除了美食、購物、自然風光，也要從文化知識上、從精神上與一個地方形成連結。黃州赤壁在南宋已成著名景點，當時文人認爲它並非三國戰場，可他們仍興致勃勃追隨蘇軾的腳步，在這個既非遺跡又無壯觀景色的地方，與這位大文豪「互動」。

都市奇景

代　恩

HK人與事

英皇道鰂魚涌地段，有幾棟高密度住宅大廈：海景樓、海山樓、益昌樓、福昌樓及益發樓，而坊間都習慣把它們統稱爲「海山樓」。本來寂寂無名的大廈，卻因爲荷里活電影《變形金剛4》曾在那裏取景而登上了旅遊指南，今時今日成爲了「打卡」熱門地。有一天路過，見人頭湧湧，耳畔傳來講日語、韓語、英語、泰語、越南語等各種語言的遊客，當然少不了講粵語的本地年輕人。出於八卦心態，我也趁一下熱鬧。

這五棟大廈之間密不透風，一間挨一間地形成E字形，是上世紀六七十年代香港蝸居的典型。五棟大廈共有二千多個單位，入口簡陋，每層樓數十個單位，密密麻麻的窗戶，從街上仰望，猶如一個個的蜂巢，對本地人來說沒什麼特別，但於外地遊客卻是嘖嘖稱奇。遊客爲「打卡」而來，E字形中間的天井位成了最佳的取景地點，站在天井中間高出約二米的小平台上，從下往上拍，效果就像置身於石屎森林中。遊客們爭先恐後往上爬，找到最佳角度，個個舉起V字手勢，臉上一副勝利笑容，然後吵吵嚷嚷地離去，另一批又浩浩蕩蕩地進來。我有點爲這裏的居民感到無奈及難過，每天絡繹不絕的遊人，日常生活不再寧靜，唯一的休憩處都被掠奪了。

「海山樓」建於七十年代初，當年的交樓標準是沒有廳房間隔的所謂清水樓，樓價四萬元不到。記得一位住在北角唐樓的長輩當年有意購買，去參觀示範單位，被一層樓幾十戶，及一望無盡的長長走廊嚇壞了，買不成，卻留下一句很涼薄的話感嘆居所環境之惡劣。半個世紀後的今天，當年能見山，能見海，如今變成人口密集的「怪獸大廈」，樓價高得連普通辛勤小市民也難以負擔了，不禁讓人悲從中來。

小巴能源選擇多元化

過來人

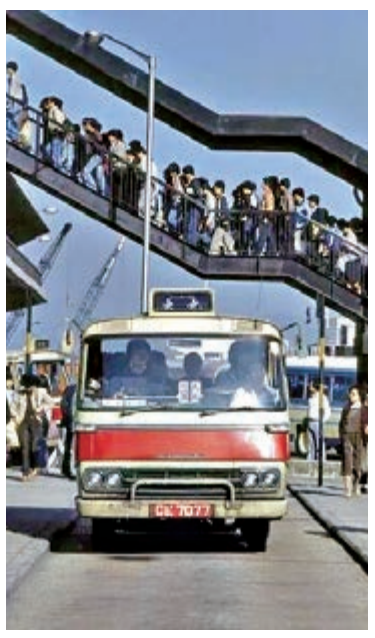
香江憶記

很多人以爲香港小巴和的士一樣，要強制使用石油氣作爲能源，其實這只是一個美麗的誤會，目前本港石油氣小巴佔有率只有一半左右，原因除了得到政府資助之外，還有就是從二〇〇二年起，「豐田」Coaster的柴油版小巴只有長陣，普通短陣只能提供石油氣版，對於着重車輛靈活性的業內人士有所局限。

二〇一三年，三間小巴營辦商計劃於十月起引入柴油電力串聯混合動力小巴「GMI Gemini」，以馬達推動，發電機及電池供電，當電池電量少於某一程度時，控制系統會啓動車上的柴油發動機爲電池充電及供電給電動機。香港目前有兩間專線小巴營辦商響應政府「無障礙運輸」政策，於二〇一七年引入Optare Solo。當中進智公交的一輛正在瑪麗醫院路線54M上試行，成爲全港首輛低地台以及後置引擎的公共小型巴士。

雖然二〇一八年之前東涌區和大嶼山皆未曾有小巴服務，亦未有任何小巴進入東涌試車，但運輸處已在二〇一七年七月落實在港珠澳大橋落成後會有一條循環模式運作的901線行駛港珠澳大橋香港口岸至東涌北一帶大型屋苑（以迎東邨作迴旋點），代表全港十八區皆設有小巴站和小巴服務提供。該路線由冠忠集團子公司冠亮發展有限公司所投得，在二〇一八年四月六日該路線所使用的小巴抵達九龍灣驗車中心進行檢驗，並在同年五月十一日更首次有專線小巴到東涌區內和機場島進行試車。值得一提的是該路線所使用的十七座位小巴是由十九座位小巴改裝，拆除兩個座位及加裝行李架而成。專線小巴901線於二〇一八年十月二十四日正式投入服務，甫開辦即提供二十四小時服務，該路線並不會在凌晨時段收取較高車費，創全港小巴業界先河。

爲了加強小型巴士行車安全，運輸署於二〇一二年建議修訂《道路交通條例》，包括強制小型巴士安裝限速器及強制新入職小型巴士司機修讀職前課程；建議獲立法會通過。



►曾經成行成市的「日產」ECHO小巴如今已經成為歷史　作者供圖