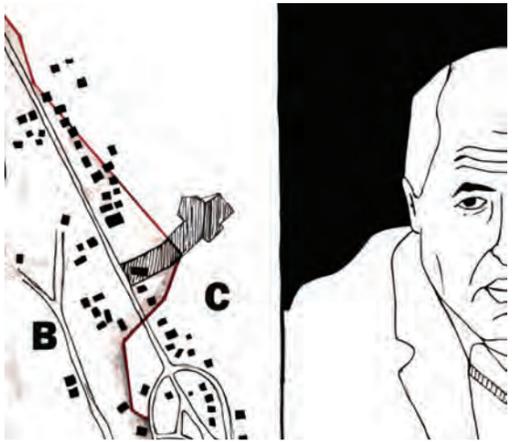


لقد نسجنا الأرض بشباك من حديد

WE HAVE WOVEN THE MOTHERLANDS WITH NETS OF IRON



سمير حرب، تفصيل من "الجلس القروي"، ٢٠١٠

الجنة محطتنا الأخيرة

١. القطار .خط يسير على مسار واحد .خط يتجاوز الحدود .خط يربط .خط يفترق ويقسم.

تبنى الأمم القطارات وتحدد طرقها باتجاهاتها الروحانية والاقتصادية والسياسية. أما المسافرون، فمقيدون بها، ولا يستطيعون تغيير اتجاهها. القطار يلتقط المسافرين في موقع ويلقي بهم في موقع آخر، متجاهلاً الحدود التي تقيد وجودنا. هناك عقبات أمام المسافرين. لكن، بين كل حينٍ وآخر، تفاجئنا قوة تتجاوز منظومة «القومية» وتذكرنا بالعلاقات التي تربطنا.

أثناء عملية بحثنا لمشروع «لقد نسجنا الأرض بشباك من حديد»، بدأنا بتدارس الخط الحجازي الذي بناه السلطان العثماني عبد الحميد الثاني في العام ١٩٠٨، وذلك بهدف نقل الحجاج من دمشق إلى مكة المكرمة. اعتقدنا أن الخط كان رمزاً نوستالجيّاً للتشبيك بين الناس، في نفس الوقت الذي كادت فيه أن تكون خارطة خالية من الحدود. وما جمع مناطق هذه المساحة الشاسعة طوال التاريخ هو الثقافة واللغة. كان القطار خطأً ينسج الناس من دمشق إلى درعا إلى حيفا ونابلس، ومن عمّان ومعان إلى المدينة المنورة.

ولكن القطار كان يخدم طموحات السلطان عبد الحميد الثاني السياسية أيضاً. إذ ساعده الخط بالتعاون مع حلفائه الألمان على نقل جنوده إلى مناطق ولايته النائية. وفي الحرب العالمية الأولى، فجع زعماء الثورة العربية الكبرى، بمساعدة لورنس العرب، سكة الحديد، سعياً وراء حكمهم الذاتي. ولكن سرعان ما علم الزعماء بأن صديقهم الموثوق لورنس سيستبدل الخطوط العثمانية بخطوط أوروبية مع الإنجليز والفرنسيين.

ففي غرفة مظلمة جلس هؤلاء الأوروبيين على طاولة أمام خارطة فارغة، ورسوموا بقلم أخضر خطوطاً عمودية حول الجبال والبحيرات والصحاري. وأحياناً خلقت هذه الخطوط بسكة الحديد، لتقطع طرق الحجاج القديمة، وتفرق بين قرى ومدن وتجمعات بدوية. وبهذا، قطعت علاقات القرابة والعرق والتجارة، وتشرّد تاريخ المنطقة.

٢

والآن، ما هي رمزية سكة حديد قديمة تأسست قبل الحدود الإقليمية والوطنية غير المنطقية؟ (الخط الذي رسمه تشرشل بين سورية والأردن يلمح إلى مسؤوليته عن اختراع التكتيكية مع الفنانين «براك») و«بيكاسو».

بدأنا حيث بدأ السلطان، في تركيا، حيث يقوم محمّد فهرشي، العضو في التجمع الفني A-٧٧ في أنطاكية باستطلاع تعسّف الحدود وما تنتجته من عزل للغة والثقافة، وذلك من خلال تركيب فني تحت عنوان «أفكر بك بالتركية، ولكن أحبك بالعربية». ينسج محمّد من القماش رسائل تتحدّى التفرقة، ويعبّر تركيبه الفني عن صمود الثقافة التي توحى بأن اللغة، كسكة الحديد، ليست مطواعة لصرامة القومية.

موروث سكك الحديد هو موضوع بحث وعمل سمير حرب ونيكولا بيروجيني. يستكشف الفنان الآثار التي تسببها العناصر المعمارية في التواصل الجغرافي في فلسطين، مترجمان أبحاثهما إلى تركيبات فنية ورسومات. وفي عملهما «اكتشاف الفقد»، يقدمان فيديو، كتابة ورسوم كاريكاتيرية حول مؤقتة الحدود التي رسمت إلى جانب سكة الحديد في قرية «بيتر» الفلسطينية. رسمت هذه الحدود، التي تحققت في هذه الحالة عبر «الخط الأخضر»، حول خط سكة الحديد لتعطي شعوراً بتقل وجودها واستمراريتها. لكنها في الحقيقة، كما يقول الفنانان، وهمية وقابلة للتعديل بما يخدم المشروع الاستعماري الإسرائيلي.

بينما يمضي أيهم آغا إلى أبعد من ذلك. ففي قصيدته «حين»، يتساءل عن الصدام بين الماضي والمستقبل، والأسطورة والواقع. وكما يقترح آغا، لا نكتشف أن ما نعرفه جرى تحريفه إلا عندما نجد أنفسنا ننظو في الأوهام. من ناحية أخرى، لا نكتشف الهدف من بناء السكة الحديدية، الذي كان لئبناه هدفاً روحانياً يربط ما بين الصحراء ومكة، إلا عندما ندرك أن البناء توقّف في المدينة المنورة. وعلى الرغم من أن القطار يبدو وكأنه مزروع إلى الأبد في الرمل، إلا أنه في النهاية يدوب في المساحات الشاسعة من حوله. فالقطار الآن تحوّل إلى خط للشحن، ونقل عدد قليل من السياح.

لم يعد حلم الخط الحجازي قائماً حتى الآن. ويلمّح آغا في قصيدته في المعرض، باستعمال آلية سكة الحديد نفسها، إلى بناء الوهم الكولونيالي، والحين للإيمان حتى لو كان خداعاً. وفي نفس الفكرة، يتحدث الفنان فرانسيس آيس في عمل الفيديو «Painting/Retoque»، بباريس، بينما، حول الرغبة بالعودة إلى المشاريع التي تأسست على أرضية خاطئة. في الفيديو، يقوم الفنان بزيارة قاعدة عسكرية أميركية سابقة، ويعيد رسم الخطوط التي تفصل مسير حركة المرور على طرق معبّدة. يرسم آيس خطأً يجمع ما بين الهجاء والتذکر والاستعادة على نصب «مشاريع ضخمة للألم» الذي فشل شعاره. فقد غادرت الولايات المتحدة بنما، وانهارت الإمبراطوريات الأوروبية، ولم يصل الخط الحجازي إلى مكة أبداً. والرجال الذين حملوا باخضاع الآخرين عبر مشاريع كولنيالية أصبحوا في الماضي (١). مع ذلك، يلمح آيس إلى أنه من الصعب التخلي عن الأحلام الكبيرة.

حلم السلطان بإعادة كتابة التاريخ. تقوم سلسلة صور للفنانة التركية أسلي كافوسجلو بعنوان "تدمير النصب الروسي في أيا ستيفانوس" (٢٠١١) بإعادة ابتكار أول فيلم تركي يوثق تدمير نصب روسي. كان السلطان قد أمر بتدمير النماذج وبعملية التسجيل، لكن لم يتم العثور على اللقطات أبداً. عمل كافوسجلو يمثل نماذج هو الذاكرة والمخاطر التي تهدد القادة السياسيين الذين يتخارون أن ينسوا الماضي بسهولة، حيث الرسائل ذات صلة بنهاية السلطان كما هي ذات صلة بقيادة اليوم.

يود متحمسو سكك الحديد، أي شركات الهندسة الأوروبية ورجال الأعمال المتالين أن يعيدوا إحياء الحجاج، نستطيع ترميم الخطوط، يقولون ذلك وهم في حالة انكار للحدود الموجودة، وفي استطاعة المرء ركوب قطار في دمشق والوصول إلى حيفا بعد فترة قصيرة، استعارة لمجازة جميلة لإتصال المنطقة. لكن فكرة إعادة بناء سكة عمرها قرن، مع الحفاظ على حقبة حكم معمارية أخرى، تبدو قديمة. ورغم إغرائها، ربما علينا أن نسأل عن ما هو البديل عن ذلك «المشروع الضخم»؟ ما هو الوسيط الذي من خلاله يستطيع كل شخص أن يحلم بشئ جديد؟ ما الذي باستطاعة شخص فعله مما تبقى؟

في مكان معرضنا، محطة قطار الجزيرة، نصبت حدود ملعب كرة قدم ومقبرة باستخدام فائض المعدن من خط السكة الحديدية. يقوم الفنان أنيس معاني باستخدام فولاذ مهمل من السكة لصناعة منحوتات من مواد خام اعيد استخدامها لأغراض أخرى، استبدال وسيط الدافع الإستعماري – الفاتح – بالحرفة والمرح. الإبداع والإبتكار والتزيين، تلك هي أشكال القواعد الجديدة.

٣

اتخذت التطلعات للتواصل مع المنطقة بتجاهل الجغرافيا والحدود أشكالاً متعددة منذ أن بنيت سكة الحجاج. ما الذي ستكون عليه وسيطة النقل الجديدة للتجاوز الإقليمي؟

كانت القومية العربية احدى وسائط النقل هذه. ولدت مقاومة للخطوط التجارية التي رسمتها الكولونيالية الأوروبية، وكانت تسعى لتوحيد العرب من المحيط الأطلسي إلى الخليج العربي لكنها كمشروع سياسي لم تدم طويلا، وفي النصف اللاحق من القرن العشرين، تبعت بديكتاتوريات مفرطة الوطنية أدت إلى نشوء هويات وطنية واعدة.



لكن اليوم، تقوم تركيا، وريثة مقعد الامبراطورية العثمانية السابقة، بالعمل على إعادة وصل الروابط بجيرانها الجنوبيين. عهد جديد بدأ بالظهور مع اثناثق الثورات في جميع أنحاء المنطقة، من قومية مقسمة جاء تجاوز متناقض للحدود الوطنية. ربما تحيي القومية العربية مجدداً، عندما تطلق نفسها من مشاريع الدولة الداخلية وتعيد تعريف نفسها بروابط ايديولوجية بين الحشود. تخترق قوة الحدود وتقودنا بعيداً عن الماضي وعن المفاهيم التقليدية للوحدة والهيمية، نحو التساؤل: ما الذي يربطنا؟ ما الآلية التي ستمكنا من أن نحلم بتحقيق أكبر تطلعاتنا؟

نقلت سكة حديد الحجاج الركاب باتجاه مكة. كانت رحلة الحجاج رحلة روحية تجاوزت ٣٠٠٠ كيلومتراً من المناظر الطبيعية التي سافروا من خلالها. كان الحجاج أيضاً آلية للحكم المركزي، أداة واحدة في سلسلة طويلة من الايديولوجيات السياسية: الحكم العثماني، الإستعمار الأوروبي، الإحتلال، والقومية العربية، والديكتاتورية. والآن أخيراً، ما هي؟

ربما كان هذا القطار ذو السكة الواحدة قد أتى إلى نهايته في رمال الصحراء. ركابنا قلقون، عصبيون، لكنهم مرتاحون للغة وثقافة مشتركة، يتطلعون إلى النوافذ إلى مناظر طبيعية في تغير مستمر. تفتح الأبواب على مصرعها مرة أخرى. لم يعد التاريخ جدولاً زمنياً، ولم تعد الحركة خطية. يبدأ كل شخص بالنهوض والمشي خارجاً، غير متأكدين من وجهتهم أو كيفية تحركهم. تزداد بالنزول لتغادر القطار إلى الأبد، لكننا نشعر بنشوة أيضاً. علينا التقرير والحلم. ربما تؤدّي الرحلة القادمة إلى أي مكان. هل من الممكن أن تكون اللجنة؟

لقد نسجنا الأرض بشباك من حديد

القيمون: إريك غوتسمان وتولين توق

قائمة الفنانين:

أيهم آغا (سوريا)
فرانسيس آيس (المكسيك)
أسلي كافوسجلو (تركيا)
محمد فهرشي (تركيا)
سمير حرب ونيكولا بيروجيني (فلسطين/إيطاليا)
أنيس معاني (الأردن)

مشاركات أخرى:

بحث خريطة من آلاء يونس (الأردن)
قطعة صوتية من أحمد بركات وأحمد الزعتر (الأردن)

عن العرض:

محطة قطار الجزيرة

قرب مطار عمان الدولي

عمان، الأردن

من ٤ مايو إلى ٦ يونيو، ٢٠١١

طول أيام الأسبوع: من العاشرة صباحاً إلى الرابعة مساءً
أيام نهاية الأسبوع: من العاشرة صباحاً حتى الساعة مساءً

فعاليات موازية

مايو ٦ – عرض لأيهم آغا

يونيو ٤ – رحلة إرشادية لقصر المشتى، كجزء من تحري عن واجهته في حوار مع متحف البيرغامون في برلين

للمزيد من المعلومات، ولرؤية صور المعرض، يرجى زيارة:

<http://apexart.org/exhibitions/gottesmantouq.htm>

apexart is a 501(c)(3), not-for-profit organization and does not engage in sales or sales related activities. apexart is a registered trademark.

apexart's exhibitions and public programs are supported in part by the Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Carnegie Corporation of New York, Edith C. Blum Foundation, Mary Duke Biddle Foundation, The Greenwich Collection Ltd., The William Talbott Hillman Foundation, and with public funds from the New York City Department of Cultural Affairs and the New York State Council on the Arts. Thanks to Hamdi Shawqi, Dina Khalil, Ahmad Zatarani and Yazan Ashqar. Special thanks to Hazem Malhas. You can support apexart at www.apexart.org/donation.htm

apexart © 2011

ISBN 10: 1-933347-50-3

ISBN 13: 978-1-933347-50-9

Image from Retoque/Painting courtesy of David Zwirner gallery, NYC

Cover Image: Hejaz Railway, South of Jordan.

apexart

291 church street new york, ny 10013

t: 212.431.5270 f: 646.827.2487

info@apexart.org www.apexart.org



The Mshatta Facade (8th century) installed in the south wing of the Pergamon Museum in Berlin, Germany.

Our Final Destination Is Paradise

I. A train. A line that moves along a single path. A line that transcends borders. A line that connects. A line that divides.

Nations build trains and determine their routes to fulfill spiritual, economic, and political aspirations. Bound by the track, we (the passengers) cannot change course. A train picks us up in one location and drops us in another, ignoring the intervening borders that bind our existence. There are disincentives to cross those borders but, every now and then, we are struck by forces that move us across constructed nationhood and unexpectedly remind us of the connections between us.

In researching *We Have Woven the Motherlands with Nets of Iron* we began by examining the Hejaz Railway – a train built in 1908 by Ottoman Sultan Abdul Hamid II for the stated purpose of transporting pilgrims from Damascus on the Hajj to Mecca. We believed it was a nostalgic symbol of connection at a time when the map had almost no borders. Landscape, culture and language connected this region throughout history; the train was a line on the map that wove human beings together from Damascus to Dara’a to Haifa and Nablus, to Amman and Ma’an, to the holy city of Medina.

But the train also served the political aspirations of the Sultan by allowing him, with his German allies, to send soldiers to control remote areas of his empire. In World War I, the leaders of the Great Arab Revolt, with

the assistance of Lawrence of Arabia, blew up the railway in pursuit of self-rule. Little did these leaders know that Lawrence, their trusted friend, together with the British and the French would soon replace the Ottoman lines with European ones.

In a poorly lit room, these European men sat around a table with a blank map in front of them. In slow vertical strokes, the green pen moved around hills, lakes and deserts, at times followed rail lines, crossed ancient pilgrimage routes, and divided towns, cities and Bedouin encampments. Relations of blood, race, and trade were overlooked. History was broken.



Aslı Çavuşoğlu, *The Demolition of the Russian Monument at Ayestefanos* (2011), 6 Photographs, 31.5 cm x 26.5 cm (each).

II. What does an old railway that pre-dates nonsensical regional and national borders (the line drawn by Churchill between Syria and Jordan suggests that perhaps he too may have been responsible, along with Braque and Picasso, for inventing Cubism) mean today?

We began where the Sultan did – in Turkey – where **Mehmet Fahraci**, member of the A-77 artist collective in Antakya, explores the arbitrariness of borders and the resulting displacement of language and culture in his textile installation *Ben Seni Arapça Düşünüp Türkçe Seviyorum*, 2009 (“I think of you in Turkish but I love you in Arabic”). He weaves cloth materials into messages that defy division. Fahraci’s installation speaks to the resilience of culture and implies that language, like a railway, does not obey the strictures of nationhood.

The legacy of railways in specific communities is the subject of the research-based art practice of **Samir Harb** and **Nicola Perugini**. They investigate the limits of architectural elements on the continuity of landscape in Palestine and translate their research into installations and drawings. Here, in *Epiphany of Dispossession*, 2011, they present a collection of video, text and comics on the temporariness

of the borderline that runs along a railroad track in the Palestinian village of Battir. The “Armistice border,” in this case the Green Line, traced the contours of the train line, and so it seems physical and permanent, but in reality the artists suggest it is malleable, functional to the further articulation of the Israeli settler-colonial project.

Ayham Agha, in his poem *Longing*, assumes a view of the world that is elastic and anticipates the unexpected, colliding past and future, myth and reality. What we think we know is twisted until we find ourselves floating in illusions and allusions. Intended as a means of spiritual connection across the desert to Mecca, the train never realized its purpose (construction stopped in Medina). And though it seemed permanently planted in the sand, it eventually dissolved into the landscape: now, the train only runs for cargo and scattered tourist activity.

The dream of the Hejaz railway no longer exists. Agha’s performance of this poem at the exhibition, using the machinery of the railroad itself, alludes to the colonial construction of mirages and a longing to believe in something, even when it is proven a fraud. Similarly, **Francis Alÿs** addresses a desire to return to projects built on faulty ground in his video *Painting/Retoque* (Paraiso, Panama), 2008. The artist visits a former U.S. military base and repaints the faded lines dividing opposite directions of traffic on paved roadways. Alÿs paints a fine line between restoring, satirizing, and memorializing the monumental “grand projects of nations” that ultimately failed. The U.S. left Panama, European empires crumbled, the Hejaz never reached Mecca. Colonial projects designed by men who dream of conquest are in the past.* But dreaming on a grand scale, Alÿs implies, is difficult to abandon.

The Sultan dreamt of re-writing history. Turkish artist **Aslı Çavuşoğlu**’s series of photographs, *The Demolition of the Russian Monument at Ayestefanos*, 2011, recreates the first-ever Turkish film that supposedly documented the destruction of a Russian monument. The Sultan ordered both the destruction and its recording but the footage was never found. Çavuşoğlu’s work represents the stakes of the erasure of memory and the dangers posed to those who so easily choose to forget the past, messages as relevant to the Sultan’s demise as they are to leaders today.

Railroad enthusiasts, European engineering companies,

and idealistic businessmen want to revive the Hejaz; we can refurbish the tracks, they say in denial of existing borders, and one could board a train in Damascus and arrive shortly in Haifa, a beautiful metaphor of the connectedness of the region. But reconstructing a century-old railway, preserving another era’s architecture of statecraft, seems outdated. Seductive as it sounds, we might ask what is an alternative to the “grand project?” What is a medium in which every person can dream anew? What can someone make from what remains?

At the site of our exhibition, the Giza Train Station, the boundaries of a football field and a cemetery have been erected using excess metal from the railway line. Artist **Anees Maani** uses discarded steel from the railway to make sculptures from the raw, repurposed materials. The medium of the colonial impulse – conquest – is replaced with craft and playfulness. Creation, innovation, tinkering: these are the new forms of rule.



Francis Alÿs, video still from *Painting/Retoque* (Paraiso, Panama), 2008, 8:31 min.

III. The aspiration to connect across the region, ignoring geography and borders, has taken many forms since the Hejaz Railway was built. What will be the new vehicle for regional transcendence?

Arab Nationalism was one such vehicle. Born in resistance to the abstract lines drawn by the European colonialists, it aimed to unite Arabs from the Atlantic Ocean to the Arabian Sea. However, as a political project, this form of Pan-Arabism was short-lived and, in the latter half of the 20th

century, was followed by hyper-national dictatorships that led to stagnant national identities.

But today, Turkey, the seat of the former Ottoman Empire, is acting to re-establish links with its southerly neighbours. A new era is emerging with the rupture of revolution across the region; from a nationalism that divides comes a paradoxical transcendence of national boundaries. Arab Nationalism may yet revive, as it divorces from inter-state projects and is redefined by ideological connections between the masses. A force barrels through borders and leads us away from past and traditional notions of unification and domination, towards wondering: what connects us? What mechanism will allow us to dream of meeting our grandest aspirations?

The Hejaz Railway transported passengers towards Mecca. The journey for pilgrims was a spiritual one that transcended the 3000 kilometers of landscape through which they travelled. The Hejaz was also a mechanism of centralized rule, one tool in a long line of political ideologies: Ottoman rule, European colonialism, occupation, Arab Nationalism, dictatorships, and now finally, what?

This one-track train of history may have come to a grinding halt in the sands of the desert. Our fellow passengers—restless, nervous, but comforted by common language and culture—peer out from the windows at a landscape that is in flux. The doors open wide once again. History is no longer a timeline, movement no longer linear. Each person gets up and begins to walk outside, unsure of where to go to reach their destination or how to move. We are hesitant to disembark, to leave the train forever, but also ecstatic. We get to decide, to dream. The next part of the journey could lead anywhere. Could this be paradise after all?

-Eric Gottesman and Toleen Touq
© 2011 Franchise Program winners

*It occurs to us that this exhibition has more men than women. This is by no means a fair gender representation of artists working in the region on which we focused. We wonder, however, if the fact that the show was inspired by the Sultan’s construction of the Hejaz Railway led us unintentionally to male artists struggling with the intertwined history of masculinity and conquest.



We Have Woven the Motherlands With Nets of Iron

Curated by Eric Gottesman and Toleen Touq

Artist list

Ayham Agha (Syria)
Francis Alÿs (Mexico)
Aslı Çavuşoğlu (Turkey)
Mehmet Fahraci (Turkey)
Samir Harb/Nicola Perugini (Palestine/Italy)
Anees Maani (Jordan)

Other Contributions

Research for a Map from Ala Younis (Jordan)
An Audio Piece from Ahmed Barakat and Ahmad Zatari (Jordan)

Giza Hejaz Railway Station,
Near Amman International Airport
Amman, Jordan

May 4 - June 6, 2011
Weekdays 10 am – 4 pm
Weekends 10 am – 7 pm

May 6 - Performance by Ayham Agha
June 4 - Guided tour of Mshatta Palace as part of a curatorial investigation of the façade in dialog with the Pergamon Museum in Berlin.

For more information, and to see installation images of the exhibition, please visit: www.apexart.org/exhibitions/gottesmantouq.htm

Above image: Film still of *Lawrence of Arabia*, 1962, dir. by David Lean.