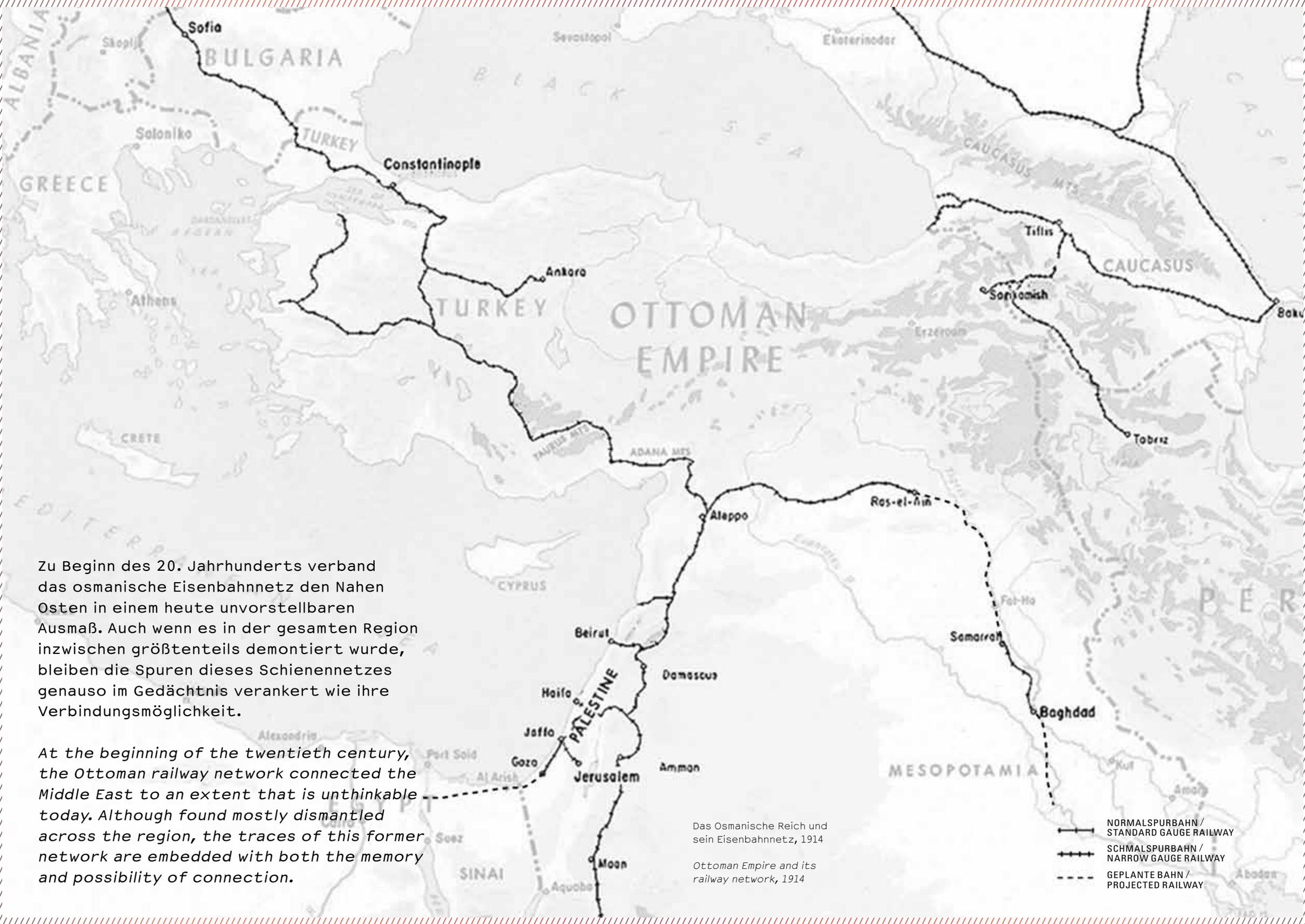


DAAR @ BERLAGE

RÜCKKEHR ZUR MOBILITÄT  
*RETURN TO MOBILITY*



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verband das osmanische Eisenbahnnetz den Nahen Osten in einem heute unvorstellbaren Ausmaß. Auch wenn es in der gesamten Region inzwischen größtenteils demontiert wurde, bleiben die Spuren dieses Schienennetzes genauso im Gedächtnis verankert wie ihre Verbindungsmöglichkeit.

*At the beginning of the twentieth century, the Ottoman railway network connected the Middle East to an extent that is unthinkable today. Although found mostly dismantled across the region, the traces of this former network are embedded with both the memory and possibility of connection.*

Das Osmanische Reich und sein Eisenbahnnetz, 1914

*Ottoman Empire and its railway network, 1914*

-  NORMALSPURBAHN / STANDARD GAUGE RAILWAY
-  SCHMALSPURBAHN / NARROW GAUGE RAILWAY
-  GEPLANTE BAHN / PROJECTED RAILWAY

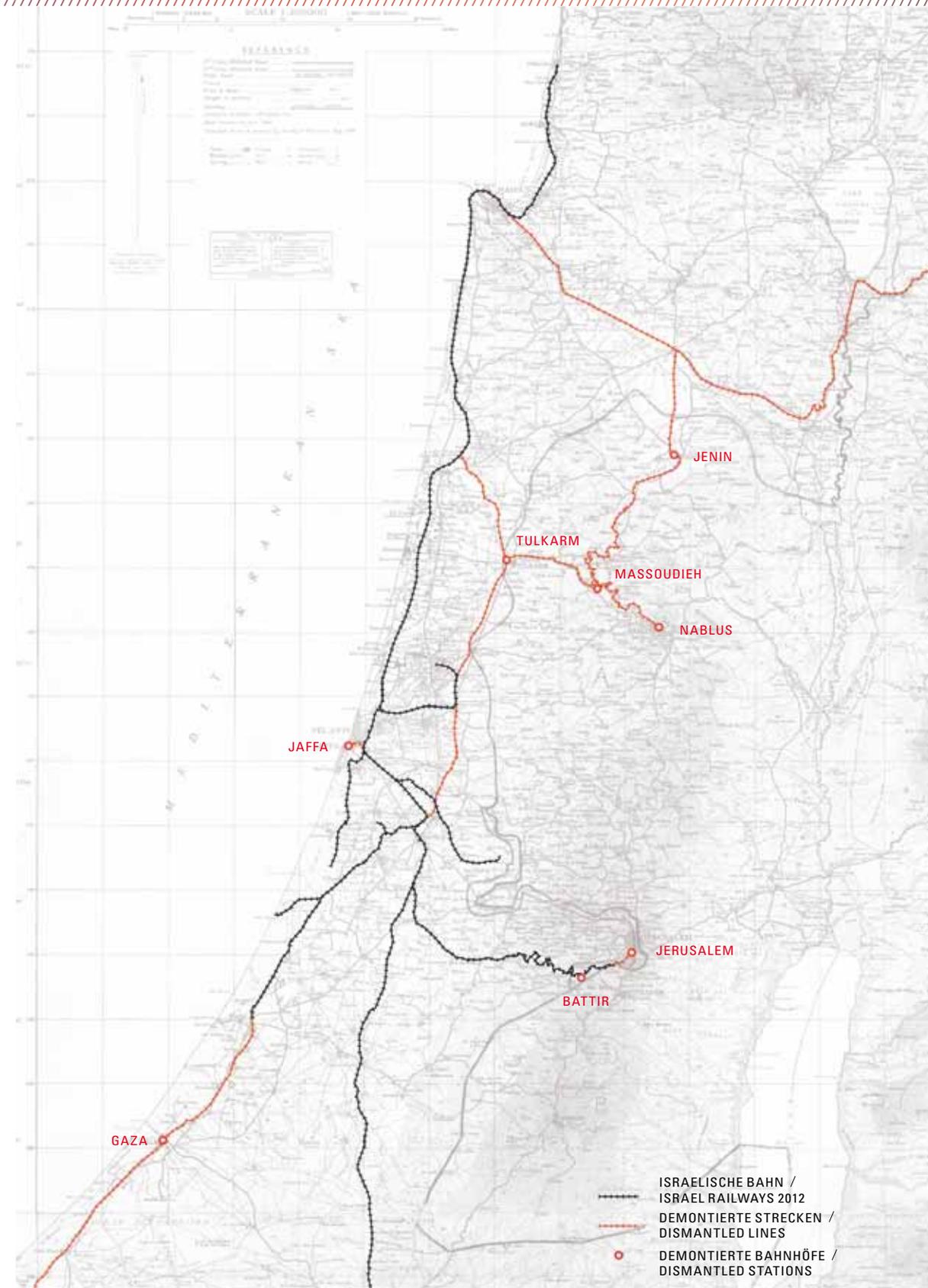
Für Mobilität in der Region hatten anfangs die Kolonialmächte gesorgt, die aus vielfältigen Gründen Transportmöglichkeiten benötigten. Die erste – von einer französischen Gesellschaft erbaute – Eisenbahnlinie wurde 1892 eingeweiht und verband Jaffa mit Jerusalem. Diese rund 90 Kilometer lange Strecke erschloss Jerusalem für europäische Besucher, die über Jaffa kamen. Kurz darauf begannen die Osmanen mit dem Bau einer Reihe von Strecken, die den Zugverkehr in den Norden Palästinas ausweiteten. Diese nach der Region Hedschas benannte Bahnlinie sollte Damaskus mit Medina und Mekka verbinden, um Pilgerreisen in die heiligen Städte zu erleichtern. Später kam es auch durch militärisch bedingte Transporterfordernisse während des Ersten Weltkrieges zur beschleunigten Konstruktion von Eisenbahnlinien in Palästina. Sowohl die Osmanen wie die Briten bauten neue Routen, während sie andere gleichzeitig kappten und die Rohstoffe – Holz und Eisen der Schienen – vielfach an die Orte mit der strategisch größten Bedeutung transportierten. Nach dem Sieg über die Osmanen übernahmen die Briten das Netz und gründeten die Gesellschaft Palestine Railways, die den Zivilverkehr wiederherstellte und die Nutzung der Eisenbahn für den Güter- und Touristenverkehr ausbaute.

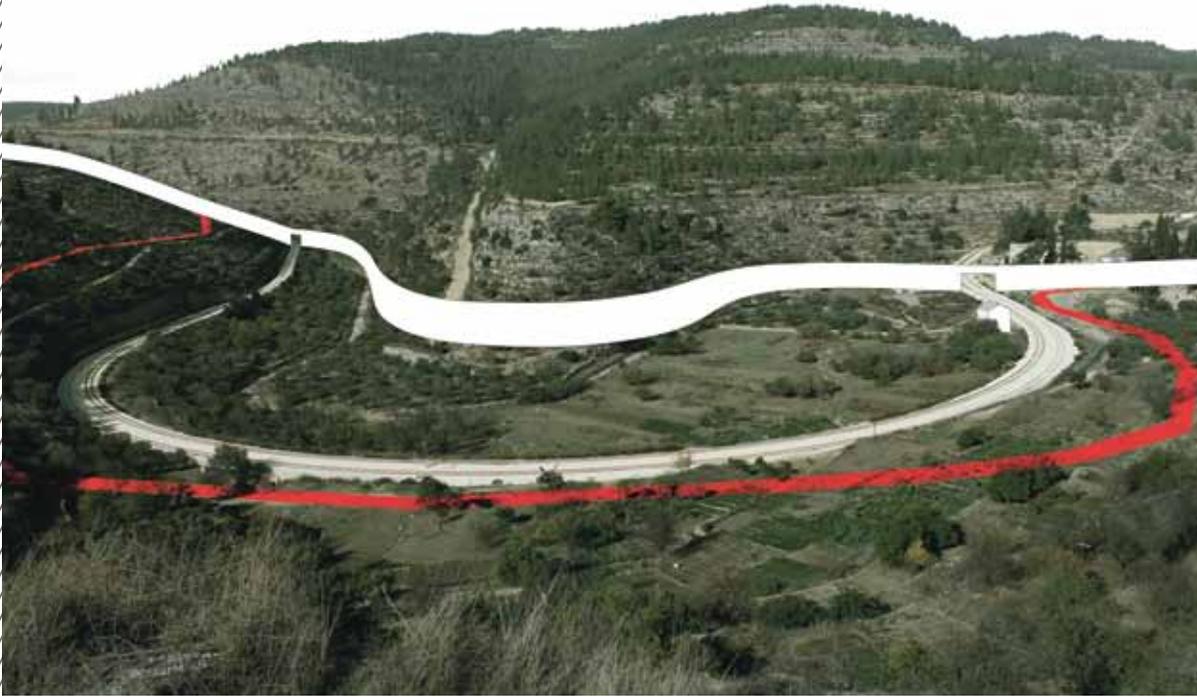
Geopolitische Entwicklungen in der Region hatten einen starken Einfluss auf das Netz, dessen ehemalige Linien und Bahnhöfe heute Teil grundlegend anderer Zusammenhänge sind. Mit der Entstehung unabhängiger, zum Teil verfeindeter Nationalstaaten in der arabischen Welt sowie der Gründung Israels im Jahr 1948 wurde das Schienennetz in isolierte Teilsysteme gegliedert, die bald darauf demontiert werden sollten. Die verbliebenen, in verschiedenen Staaten gelegenen Rumpfnetze überqueren nur selten die Landesgrenzen. In Palästina wurden Streckenabschnitte, die sich heute auf israelischem Gebiet befinden, als Teil des israelischen Schienenverkehrssystems wieder in Betrieb genommen. Die Linien im einstigen Zentrum des Netzes – heute das Westjordanland und der Gazastreifen – sind jedoch zerstört und außer Betrieb. Die Stätten der Ruinen dieser Infrastruktur erzählen von der Geschichte der Veränderungen in Folge der Nakba und der fortdauernden Besatzung.

*Mobility in the region was initially provided by colonial powers that sought to facilitate transport for diverse purposes. The first railway route, constructed by a French firm, was inaugurated in 1892, connecting Jaffa and Jerusalem. This approximately ninety-kilometer stretch opened Jerusalem to European visitors arriving in Jaffa. Shortly thereafter, the Ottomans began building a series of routes that extended train service into the north of Palestine. This railway, named after the Hedjaz region, aimed to connect Damascus with Medina and Mecca, facilitating pilgrimage to the holy cities. Later it was also military-related transport demands during WWI that accelerated the construction of railways in Palestine. Both the Ottomans and the British created new routes while they simultaneously disconnected others, relocating the raw materials, the rails' wood and iron, to the most strategic sites on different occasions. After defeating the Ottomans, the British took over the network and founded Palestine Railways, which reestablished civilian train service and intensified commercial and recreational use of the railway.*

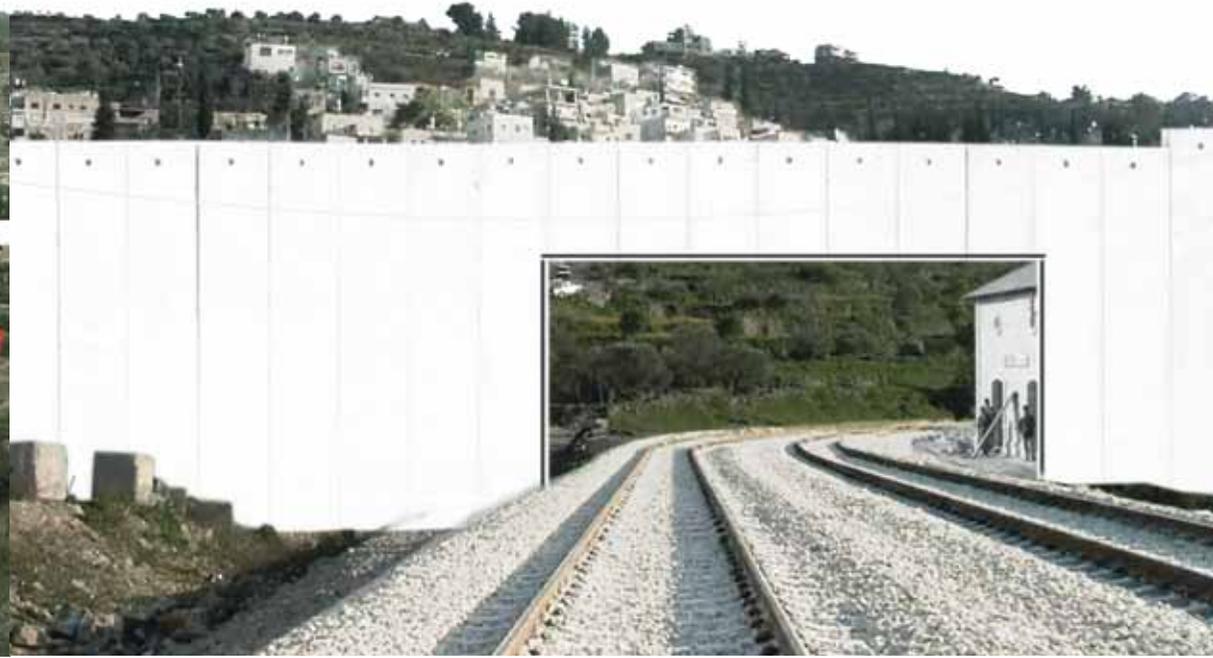
*Geopolitical developments in the region have greatly influenced the network, such that the former lines and stations have become part of radically different contexts. With the creation of distinct, sometimes antagonistic nation states across the Arab World and the establishment of the Israel in 1948, the network was broken into isolated circuits that were soon dismantled. These remaining fragments situated within different countries only sporadically cross national borders. In Palestine, the sections of the tracks now within the State of Israel were partly reestablished under the Israeli public railway system. However, in what was once the core of the network—today the West Bank and Gaza—the lines are in ruin and out of service. The sites of the remains of this infrastructure tell the story of transformation resulting from the Nakba and ongoing occupation.*

Ehemalige und gegenwärtige Eisenbahnlinien in Israel-Palästina  
Former and present railways in Israel-Palestine





Alternativer Verlauf der Grenzmauer: Sicht auf das Tal bei Battir  
*Alternative path of the Barrier Wall: view of the Battir valley*



Alternativer Verlauf der Grenzmauer: eine Grenze verflochten mit der Infrastruktur  
*Alternative path of the Barrier Wall: a border interwoven with the infrastructure*

#### DER BAHNHOF VON BATTIR. DIE POLITIK DER TRENNUNG

In der konfliktbeladenen Zone von Israel und Palästina spielt die Infrastruktur eine wichtige Rolle und dient häufig als Vorwand für die weitere Verkleinerung und Aufsplitterung der besetzten Gebiete in Palästina. Ein extremer Fall ist das Dorf Battir, das heute im Westjordanland liegt. Während die strategische Lage der Ortschaft – in dem Tal, das sich zwischen Jaffa und Jerusalem erstreckt – zunächst die Verbindung zum weiteren Land erlaubte, gab sie späterhin Anlass für das Vorrücken der »Grünen Linie«, was eine sukzessive Isolierung zur Folge hatte. Nach mehreren Gutachten über mögliche Routen wurde das Tal, in dem Battir liegt, als der Korridor ausgewählt, der das Flachland an der Küste mit dem zentralen Hochland und Jerusalem verbinden sollte. Die ursprünglich für den religiösen Tourismus erbaute Bahnlinie ermöglichte den Bewohnern Battirs und anderer Ortschaften entlang der Strecke eine bedeutende Steigerung der Mobilität mit sich. Nach dem Krieg von 1948 wurde der Passagierverkehr auf der ehemaligen Strecke zwischen Jerusalem und Jaffa wieder aufgenommen, doch der Bahnhof von Battir blieb geschlossen. Das Waffenstillstandsabkommen von 1949 gab Israel die volle Kontrolle über die Eisenbahn. Zu ihrem Schutz sollte ein breiterer Sicherheitskorridor entlang der Bahnstrecke geschaffen werden, und so handelte Israel die Verschiebung von der Grünen Linie, der ursprünglichen Waffenstillstandslinie aus, um sie weiter in Richtung Battir vorzurücken. Der Vereinbarung entsprechend standen die durchfahrenden Züge unter dem Schutz der Dorfbewohner, während Israel den Bauern von Battir im Gegenzug gestattete, ihr Land auf der israelischen Seite der Grünen Linie zu bestellen.

Heute sind die israelischen Sperranlagen entlang dem Verlauf der Eisenbahnstrecke geplant, was für die Einwohner von Battir, die dadurch weiteres Land verlieren würden, eine ernsthafte Bedrohung darstellt. Die Mauer könnte jedoch auch eine andere Route einschlagen: Wenn sie nicht der Bahnstrecke folgte, sondern sich nach den rechtlich festgelegten Gebietsgrenzen der Ortschaft richtete, würde sie genau die Trennung unterminieren, die sie herstellen soll. In dieser alternativen Form würde sich die Grenzlinie zwischen Israel und dem Westjordanland mit der Eisenbahnlinie überkreuzen, das Land auf paradoxe Weise durchflechten und die ungleiche Verbundenheit sichtbar machen.

#### BATTIR STATION: THE POLITICS OF SEPARATION

*Within the conflictual geography of Israel and Palestine, infrastructure plays an important role and often is used as a pretext for a further shrinking and fragmentation of the occupied territories of Palestine. One extreme case is the village of Battir, today part of the West Bank. While the village's strategic location—in the valley stretching between Jaffa and Jerusalem—initially afforded connection to the greater territory, its position subsequently attracted the Green Line, causing gradual disconnection. After several surveys for the possible route were made, the valley where Battir lies was chosen for as the corridor to connect the coastal flatlands to the central highlands where Jerusalem is located. Initially built to support religious tourism, the railway gave the village and others along the route a considerable degree of mobility.*

*Although passenger service on the former line between Jaffa and Jerusalem restarted after the 1948 war, the Battir station remained closed. The 1949 Armistice Agreement gave Israel full control over the railway, which it sought to secure. In order to then create a wide security corridor along the railway, Israel negotiated the shifting of the Green Line from the actual ceasefire line, pushing it into Battir. Coming to the agreement that the village inhabitants would protect passing trains, Israel in return allowed the farmers of Battir to cultivate their land on the Israeli side of the Green Line.*

*Today the construction of the Israeli Barrier Wall is planned to follow the railway, posing a serious threat to the inhabitants of Battir who would lose more of the lands as a result. However, the Wall could follow an alternative path: rather than following the railway, adhering instead to the legal contours of the village lands, the Wall would undermine the very separation it is designed to create. In this alternative configuration, the border line between Israel and the West Bank would intersect with the railway, paradoxically interweaving the territory and making explicit the unequal connectivity.*



Ruine des Massoudieh Bahnhofs  
*Ruins of Massoudieh station*



Spuren der Bahnschienen bei Massoudieh  
*Traces of the railway tracks near Massoudieh*

#### DER BAHNHOF VON MASSOUDIEH. DIE SPUREN DER MOBILITÄT

Während die Züge auf ihrem Weg von Jaffa nach Tel Aviv nach Jerusalem immerhin noch an Battir vorbeifahren, wurden die Schienenwege im restlichen Teil der besetzten Gebiete vollständig zerstört. Im nördlichen Westjordanland ist der Verlauf der ehemaligen Strecken allerdings noch zu erkennen. Nach der Abtragung der Eisenbahnschienen und der Holzschwellen besteht die Strecke bloß als blasser Streifen, der sich, der ursprünglichen Kontur und dem weiten Radius der Spur der Züge folgend, durch die Landschaft zieht. Abgesehen von vereinzelt Unterbrechungen ergeben diese Schneisen eine Konstellation gewundener Pfade, welche die Orte der ehemaligen osmanischen Bahnhöfe verbinden, deren Architektur entsprechend abgewandelt wurde. Geblieben sind die steinernen Bauwerke, die heute anderweitig genutzt oder allmählich wieder von der Natur in Besitz genommen werden.

Der Bahnhof von Massoudieh lag am zentralen Kreuzungspunkt der zu den drei Städten Nablus, Jenin und Tulkarm führenden Strecken. Durch diese am Schnittpunkt mehrerer Täler gelegene Ortschaft führte eine Vielzahl von Bahnlinien und Straßen. Mit der im Osloer Abkommen beschlossenen Aufteilung des Gebiets wurde die gesamte Straßeninfrastruktur als Gebiet C – als Zone unter vollständiger israelischer Kontrolle – definiert, womit die Mobilität innerhalb des besetzten Gebiets durch Israel reglementiert werden konnte. Entsprechend wurden auch die Straßen um Massoudieh in Korridore des Gebiets C umgewandelt. Bis auf gelegentliche Besucher zu Fuß oder im Auto ist der Ort heute verlassen.

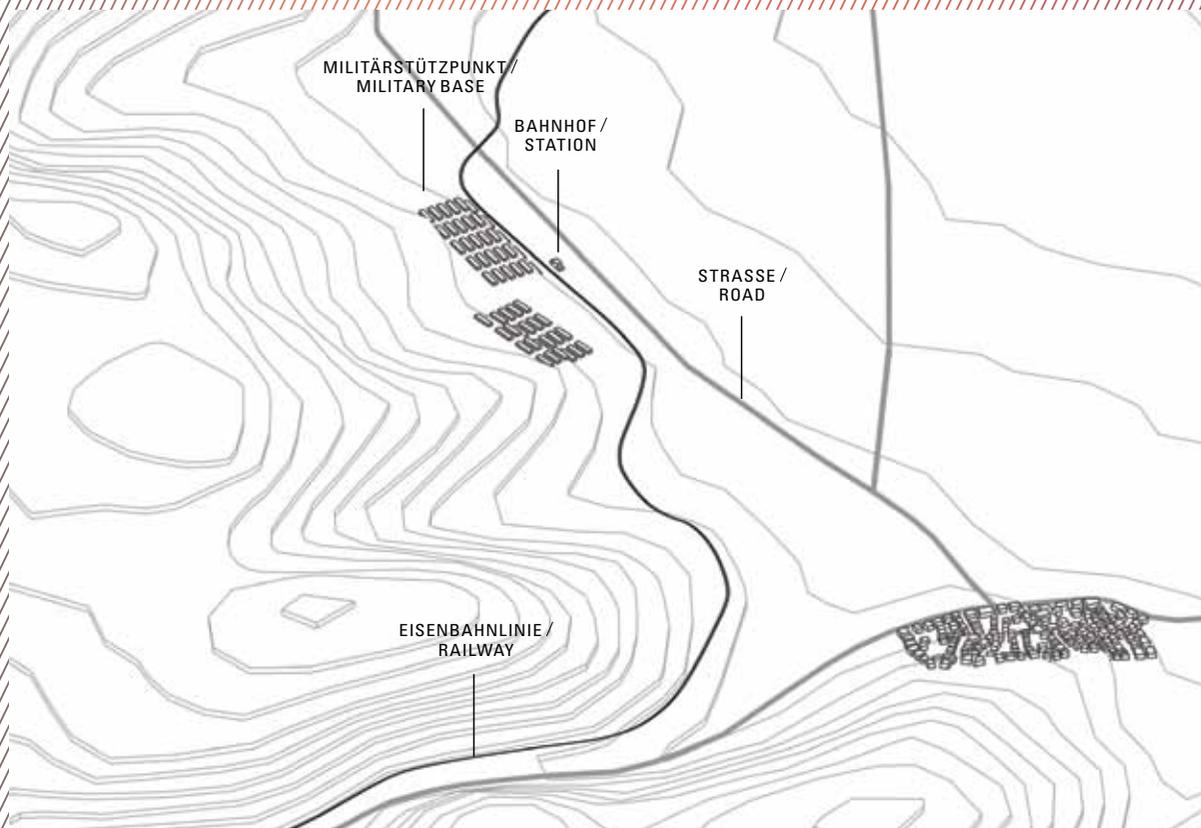
Könnte in diesem Kontext der limitierten Mobilität, die sich im Wesentlichen auf die Nutzung von Privatautos auf israelisch kontrollierten Straßen beschränkt, das ehemalige Eisenbahnnetz als Alternative zur bestehenden Infrastruktur reaktiviert werden? Könnte der Bahnhof, der Mobilität ermöglichen soll, wieder zu einem Intensitätspunkt werden, in dessen Umkreis Wiederaufbau und Neuverbindung stattfinden könnten?

#### MASSOUDIEH STATION: THE TRACES OF MOBILITY

*While trains still pass by Battir on their way from Jaffa to Tel Aviv to Jerusalem, in the rest of the occupied territory, the railroad tracks were entirely taken apart. In the northern part of the West Bank, however, the former path of the tracks can still be distinguished. Stripped of its iron rails and wooden ties, the railway persists only as a faint strip through the landscape, following the original contour line and the large radius of the trains' movement. Apart from the occasional interruption, these corridors make a constellation of winding paths that connect the sites of the former Ottoman stations, each of which was built adapting a basic scheme to the topography and node's importance. What has remained are the stone structures, now readapted or gradually ruined by nature.*

*The station of Massoudieh was located at the central intersection point of tracks leading to the three cities of Nablus, Jenin, and Tulkarm. Situated at the crossing point of several valleys, the site attracted both railways and roads. With the zoning of land enacted by the Oslo Accord, all major road infrastructure was defined as Area C—a zone under full Israeli control—allowing Israel to regulate mobility within the occupied territory. The roads around Massoudieh have therefore also been converted into corridors of Area C. Today the site is abandoned, animated only by occasional visitors on foot or by car.*

*In this context where mobility is restricted and largely reduced to the use of individual vehicles on Israeli-controlled roads, could the former railway network be reactivated as an alternative to the present infrastructure? Could the station, which represents the possibility of mobility, again become a point of intensity around which rebuilding and reconnection could happen?*



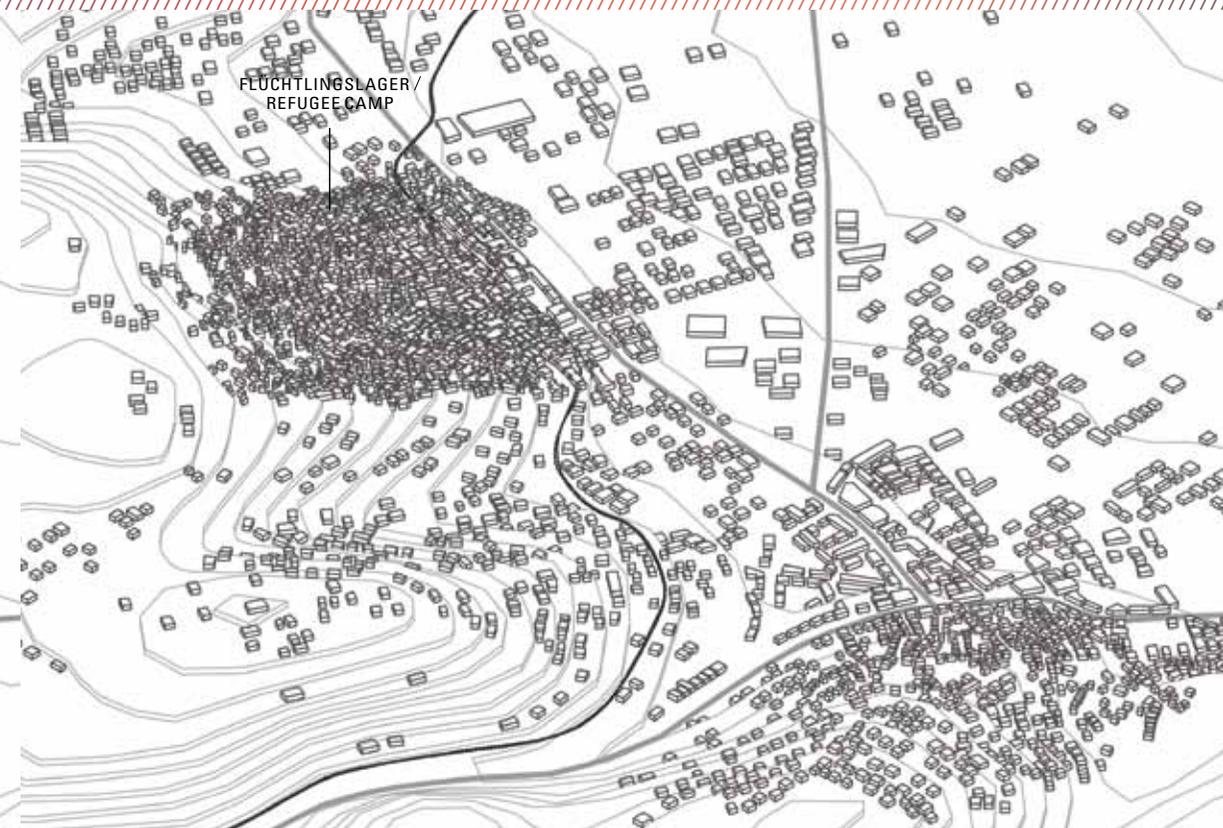
Jenin, 1913

#### DER BAHNHOF VON JENIN. RÜCKKEHR ZUR MOBILITÄT IM FLÜCHTLINGSLAGER

In Jenin, wo sich ebenfalls Ruinen befinden, ist der Bahnhof zum neuen wichtigen Anziehungspunkt geworden. Das Bahnhofsgelände, das einst Teil einer Militärbasis war, wurde in ein Flüchtlingslager umgewandelt. Da die Lager Inbegriff von Exil und Trennung sind, spielt die Erinnerung an die Eisenbahn dort eine besonders ausgeprägte Rolle. Das Leben der Flüchtlinge dreht sich um den Gedanken an die Rückkehr, an die Rückkehr in die Heimatdörfer. Eine Rückkehr würde auch die Wiederherstellung der Verbindung mit den Städten und dem Mittelmeer bedeuten, die einst Teil eines ganzen, durch das weitläufige Eisenbahnnetz verbundenen Gebietes waren.

Das Bahnhofsgebäude, inmitten des beengten Lagers, wurde umfunktioniert und dient hauptsächlich für Gewerbezwecke sowie als Lagerraum. Trotz der Anpassung an aktuelle Bedürfnisse und an die Bauformen des Lagers hat das Gebäude seinen besonderen Charakter bewahrt. Die typischen Dimensionen und die architektonischen Details des Bahnhofs, die leicht zu identifizieren sind, erinnern an seine Geschichte und vage auch an seine frühere Funktion. Wie zur Bestätigung dieser Erinnerung haben die Bewohner des Lagers mit Renovierungsarbeiten am Bahnhof begonnen, um ihn als Bücherei oder als Museum zu neuem Leben zu erwecken. Im Gegensatz zur aktuellen Nutzung des Gebäudes für den Privatgebrauch könnte er durch die Renovierung ein Gemeinschaftsgefühl wiederherstellen. Zwischen der Wiederherstellung seines ursprünglichen Zustands – als Museum der ehemaligen Funktion – und seiner aktuellen Nutzung – als umgewandelte Gewerbeflächen – könnte der Bahnhof zu einem anderen Knotenpunkt werden, zu einem Ort der Begegnung und des Austauschs, der die Möglichkeit einer neuen Anbindung der Region eröffnet.

In ihrem Bemühen gegen eine Normalisierung erleben die Flüchtlinge die Rückkehr nicht nur als eine imaginäre Zukunft. Im Lager hat sie auch eine gegenwärtige Dimension – das zukünftige Ideal gründet sich in aktuellen Praktiken und in konkreten Realitäten. Der Bahnhof von Jenin könnte einerseits Raum für kollektive Praktiken bieten und andererseits mit seiner starken symbolischen Präsenz in einem umfassenderen Sinne für den Kampf um Bewegungsfreiheit stehen.



Jenin, 2012

#### JENIN STATION: RETURN TO MOBILITY IN THE REFUGEE CAMP

*In Jenin, where ruins also exist, the station has attracted a new intensity. The area of this station, which was once part of a military base, has been transformed into a refugee camp. As the camps are the embodiment of exile and disconnection, the memory of the railway plays a particularly strong role there. For the refugees, life revolves around the notion of return, a return to the villages of origin. A return would also entail reconnection to the cities and the Mediterranean that were once part of a continuous geography, interconnected through the extensive railway network.*

*Absorbed into the density of the camp, the station building has been re-appropriated, mainly for commerce and storage. However, in spite of adapting to the present demands and construction practices of the camp, the structure has maintained its special character. The station's typical volume and details, which are immediately recognizable, evoke the history and a vague memory of its former role. As an affirmation of this memory, the camp inhabitants have initiated a renovation plan for the station with the intent of rehabilitating it as a library or museum. In contrast to the present use of the building for private purposes, the renovation of the building could bring back its role in helping to form a collectivity in the camp. Between a restoration to its original state—a museum of former function—and its current condition—an adapted commercial space—the station could become a different node, a space of encounter and exchange, suggesting the possibility of the region's reconnection.*

*In their efforts against normalization, the refugees do not only live the return as an imaginary future. In the camp, return also has a present dimension, a future ideal is grounded in present practices and today's material reality. The station at Jenin could on one hand give space to collective practices and on the other, with its strong symbolic presence, represent on larger scale the struggle for mobility.*

## REAKTIVIERUNG DES STRECKENNETZES

Man kann das Recht auf Rückkehr, auch wenn darunter im Allgemeinen die Rückkehr zu einem bestimmten Ort verstanden wird, als das Recht auf Mobilität schlechthin ansehen. Nach sechzig Jahren des Exils haben die Palästinenser sich ihr Leben in den Lagern und andernorts aufgebaut. Rückkehr sollte daher nicht nur die Migration vom Lager in das Dorf der Vorfahren bedeuten, sondern vielmehr die Möglichkeit, sich zwischen diesen beiden Orten sowie in der gesamten Region frei zu bewegen. Eine solche Bewegungsfreiheit würde Interaktion in einem Maße erlauben, wie es in der derzeitigen Situation unmöglich ist. Ausgehend von den Spuren der Eisenbahn – sowohl in ihrer aktuellen Wirklichkeit wie in Dokumentationen in historischen Fotografien und Karten – könnte man an eine Neuverbindung des Territoriums und eine Rückkehr zur Mobilität denken.

Das Eisenbahnnetz war Teil der osmanischen kolonialen Infrastruktur, doch gleichzeitig bot es einen Grad an Mobilität, der den Austausch zwischen allen Bewohnern ermöglichte, und spielte eine wichtige Rolle auf politischer, wirtschaftlicher, aber auch kultureller Ebene. Die Erinnerung daran bleibt in den isolierten Ruinen weiterhin erhalten. Da sie nicht mehr der kolonialen Macht dienen, scheint aus ihrem derzeitigen Zustand der Zerstörung die Möglichkeit neuer Nutzungen des Netzes auf. Wenn die Bahnhöfe wieder in Orte des Austauschs und der Gemeinschaft verwandelt werden, könnten sie ihre Bedeutung zurückerlangen und neue Verbindungen schaffen. Diese Bahnhöfe, die durch die ähnliche Materialität im kollektiven Gedächtnis miteinander verbunden sind, könnten zusammen ein neues Netz innerhalb eines zukünftigen, neu geöffneten Gebiets bilden.

## REACTIVATING THE NETWORK

*The right of return, although generally envisioned as the return to a specific place, could essentially be seen as a right to mobility. After sixty years of exile, Palestinians have built their lives in the camps and elsewhere. A return should therefore not mean the migration from the camp to the ancestral village, but the possibility of being able to travel between the two and throughout the whole region. Such a freedom of movement would allow for interaction on a scale that is impossible in the current situation. One could start imagining a reconnection of the territory and a return to mobility from the traces of the railway, both as they exist today and as they were captured in historical photographs and maps.*

*The railway network was a part of the Ottoman colonial infrastructure, but at the same time it provided a degree of mobility that allowed for exchange between all inhabitants, playing an important role on political, economical, but also cultural levels. This memory is still embedded in the disconnected ruins. No longer in function of the colonial power, in its current dismantled state a potential for new uses of the network emerges. By turning the stations again into sites for exchange and collectivity, they could regain importance and start creating new connections. Related to each other thanks to their similar materiality in the collective memory, they could together form a new network within a future reopened geography.*



Eisenbahn am Hafen von Jaffa, circa 1918  
Railway entering Jaffya port, circa 1918