

Brian O'Connell ile Söyleşi "Suya Açılan Delikler..." Üzerine

NEW YORK VE İSTANBUL'DA SERGİLER DÜZENLEYEN BİR DENEY OLARAK TANIMLANAN PROTOCINEMA SANATÇILAR İÇİN İMKÂN ÜRETİYOR, FARKLI ALANLARDA HEM YENİ HEM VAR OLAN PROJELERİ, SANATÇIYA GÖRE BELİRLENEN GEÇİCİ VE/YA DA KULLANILMAYAN MEKÂNLARDA GÖSTERİYOR. SANATÇI BRIAN O'CONNELL DA "SUYA AÇILAN DELİKLER..." ÇALIŞMASINI İSTANBUL'DA ÜRETTİ VE 14 EYLÜL-20 EKİM 2012 ARASINDA TOPHANE'DEKİ GEÇİCİ BİR MEKÂNDAN SERGİLEDİ.

MİNE HAYDAROĞLU
BRIAN O'CONNELL

Fotoğraflar | Potographs: Sanatçı ve Protocinema izniyle | Courtesy of the artist and Protocinema

Mine Haydaroglu: SUYA AÇILAN DELİKLER... başlıklı işiniz iki açıdan ilgimi çekiyor: Matematiksel yanı; heykel formunun kendisi; ve kültürel yanı, çünkü İstanbul'un tasvir ettiğiniz cinsten teknelerle yakın ilişkisi var. Elbette, İstanbul teknelerin "sahibidir" demiyorum, bu tür imaların tümüne karşıyız, ama bildiğiniz gibi tekne bu şehirde ya da bu coğrafyada neredeyse arketip bir nesne. Bu nesneyi neden seçtiğinizi ve en çok hangi özelliklerinin sizi ilgilendirdiğini anlatır mısınız?

Brian O'Connell: SUYA AÇILAN DELİKLER... çalışmaların pek çoğu gibi, form ve kültür, malzeme ve tarih arasındaki sınırda varoluyor ve tarifleniyor, çok bire bir anlamda. Bu işimi yapmak için kullandığım tekne şeklinin bir genellemesi, bu işin dış formu. Tekneyi Kumkapı'da bıraktığı yerde bir tekne ustasından hurda olarak satın aldım. (Avrupa'nın en geniş ahşap tekne arkeolojik kazılarının yapıldığı alandan çok uzak olmayan bir yerden). İşin içyüzeyinde, eski teknenin dış yüzeyini bir kalıp olarak koruyor, bir negatifi gibi, detaylarıyla.

İç i orijinal teknenin tarihini yansıtıyor; denize açılan bir tekne olarak geçmişinden çok şeyler anlatıyor (ufak tamiratlar, doğayla ve ticaretle olan her türden karşılaşmalar). Benim kalıbını döktüğüm türden ahşap tekneler Boğaziçi'nde çalışan ve çok sık rastlanan balıkçı tekneleri. Basitçe *tekne* deniyor bunlara; tekne yapan ustadan ustaya geçen bir marangozluk ürünler, böylece her bir tekne standart bir formu benzersiz şekilde tekrarlıyor denebilir.

Sorunuzda matematikle heykel formunu birleştirmeniz çok uygun; çünkü bu tür formlar kodlanmış planlar yerine orana dayanan matematik bilgisine dayanır. Bunlarda kullanılan yöntem, belirgin ama şaşırtıcı biçimde küçük orantısal değerlere dayalı pratik ve estetik bilgisinin bir birleşimidir. *Tekne* sanki bir fabrikadan çıkmış görünse de –ilk bakışta o kadar benzerler birbirlerine– her bir bitmiş tekne de sayısız ufak farklar vardır. Bu farklar her birinin üretildiği dönemi ve o dönemin ekonomik, malzeme ve estetik koşullarını yansıtmaların yanı sıra Boğaziçi'nde kullanmak üzere



Brian O'Connell
Suya Açılan
Delikler...
|Openings to the
water...
2012
Enstalasyon
|Installation,
Protocinema,
İstanbul.
Courtesy
Protocinema,
İstanbul/New
York, Redling Fine
Art, Los Angeles
Foto | Photo:
Batu Tezyüksel

yapıldıkları yeri ve onu inşaat edenleri de işaretler.

Böylece, bu tekne bu şehre ve bu coğrafyaya bağlı. İstanbul uluslararası konumu açısından o kadar çarpıcı ki. Global taşımacılıkla ilişkisi bildiğim başka hiçbir şehre benzemiyor. Şehrin içinden geçen sulara Suezmax tankerlerinin yanında ufak deniz taşıtlarını gördüğümde hep hayran kalıyorum. Belki benim bu teknelere duyduğum ilgi, daha doğrusu bunlardan biriyle yaptığım iş, bir ticaret merkezinden diğerine seyahat ederken yaşadığım bir deneyimden kaynaklanıyordu.

Bu projeyi ilk kez, birkaç yıl önce New York'un havalimanı JFK'de otururken düşündüm; bir arkadaşın gelmesini beklerken, karşımdaki, mimarı Eero Saarinen olan TWA terminaline bakıyordum. Yaklaşık on yıl önce terk edilen bu ikonik terminal şimdi restore ediliyordu. Yapının beton kavislerine bakarken orijinal

Mine Haydaroglu: Your piece OPENINGS TO THE WATER... is intriguing to me in two aspects: The mathematical side of it; the sculptural form itself; and the cultural side since Istanbul has an intimate relationship with boats such as the one you depict. I am certainly not saying that Istanbul "owns" boats, we are against any such implications of course, but as you know the boat is almost an archetypal object from this city or from this geography. So could you please elaborate on why you chose this object and what aspects of it were you most interested in?

Brian O'Connell: OPENINGS TO THE WATER..., like much of my work, exists at and is defined by the border between form and culture, and between material and history, in a very literal way. The outer form is a generalization of the very specific shape of the boat from which it was made – a boat I bought as scrap from a shipwright

who had left it grounded at the harbor in Kumkapı (not far from the site of Europe's largest archeological excavation of wooden ships). The interior of the piece preserves, in negative detail, the old boat's exterior surface – as a mould. The interior reveals much of the original's history as a seafaring vessel (brush-ups, encounters of all kinds with nature and commerce). Wooden boats like the one I cast are common working and fishing boats along the Bosphorus. Called simply *tekne*, they are the result of carpentry and maintenance passed down from boat-builder to boat-builder, so that every boat reiterates a standard form uniquely.

That you combine mathematics with sculptural form in your question is apt because such forms are the result of a mathematical knowledge-base that relies on a rote use of proportion rather than a codified plan. The method employed is a



Brian O'Connell
Suya Açılan
Delikler...
|Openings to the
water... (detaylar
| details)
2012
Enstalasyon |
Installation,
Protocinema,
İstanbul.
Courtesy
Protocinema,
İstanbul/New
York, Redling Fine
Art, Los Angeles
Foto | Photo: Batu
Tezyüksel





TWA-JFK.jpg
Eero Saarinen
TWA Uçuş
Merkezi | Trans
World Flight
Center, yapımı
|build. 1962
Foto: Brian
O'Connell,
Temmuz |July
2001

combination of practical and aesthetic know-how reliant on a specific yet surprisingly small set of proportional values. Though *tekne* might look as if they come off a factory line somewhere – they're that similar at first glance – there are countless subtle differences in each completed boat. These differences reflect the era in which each is produced and the economic, material, and aesthetic conditions of its time, as well as the precise location along the length of the Bosphorus for which it is intended, and the inclinations of the builders who make it.

So this specific type of boat is bound to this city and this geography. Istanbul is so striking for its intercontinental location. Its relationship to global transport resembles that of no other city I know. I often marvel at the way small wooden craft ply the same waters as the Suezmax tankers that cut directly through the city. Maybe

formların ne kadar muvakkaten yapıldığını daha önce hiç fark etmemiş olduğumu anladım. Dikdörtgen inşaatlar için kesimler yapmaya alışkın marangozların, rastgele görünen ahşap tahtaları kesip garip çizgiler boyunca yerleştirmelerini görebiliyordum. Büyük ihtimalle artık hayatta olmayan işçilerin hem maddi hem manevi emekleri, yaklaşık elli yıl önce inşa edilen bu bir zamanların futuristic yapısının muazzam heykelsi formunda kazılıydı.

2009 yılında, Los Angeles'a çok uzak olmayan bir plajda yaptığım beton kayığı düşünmeye başladım. Bu 4 metre uzunluğundaki kayık Bas Jan Ader'in 1975'te denize açıldığı ve sonrasında kayb olduğu kayığa benzer bir kayıktı. 1970 tarihli *Whole Earth Catalog*'da beton kayık yapımı tarifi bulmuştum, ama güçlendirilmiş betonun kullanıldığı ilk patentli kayık yapımı aslında 1855'e tarihlenir ve Joseph Lambot'ya aittir. Ağırlıklı

olarak 2. Dünya Savaşı sırasında askeri nedenlerle kullanılan beton tekneler 1950'li yılların egzantrik yat yapımcılarının sıradışı bir hobisi oldu. Diğer büyük boy modernist formlar da benzer bir yol izlemiştir. (Bu noktada aklıma Tacita Dean'ın aynı isimli filminde belgelenen "Sound Mirrors" geliyor; bunların teknolojisi ve formu Saarinen'in terminaliyle bir tür akrabalık taşır.) Beton tekne yapımının geç-1960'lı yılların karşı-kültürü tarafından pratik olmasa bile işlevsel uygulamaları araştırmak istediğim bir konuydu. Tabii ki, form aracılığıyla tarihsel göndermelerin yeniden konumlandırılmasıyla da ilgileniyordum. Bunun için Ader'in teknesini yeniden ama daha farklı bir sonuca varmak için kullandım. Tekne tamamlandığında, Los Angeles'ta halka açık bir marinada suya indirildi. Bir grup insan –çoğunluğu arkadaşım ve başka sanatçılar– o günü marinada tur atarak geçirdiler.



Brian O'Connell
Concrete Boat
Project [Beton
Tekne Projesi]
2009
Portland betonu
ve plaj kumu |
Portland Cement
and Beach Sand
Los Angeles, CA
yaklaşık
4x1.7x1.7 m.

Bu önceki tekne projesinde cevapsız kalan (daha doğrusu fark edilen) şey malzemenin yüzeyi ile onun üretim yolunun ilişkisiydi. Bu soru restore edilmekte olan TWA Terminali'ne bakarken tekrar aklıma geldi. "Alternatif" inşaat yöntemlerini ele alan sonraki projelerde, örneğin *rammed-earth* (beton ile toz-toprak karışımı) bina yapımında, işçilerin inşaa yöntemleri ile emeğin oynadığı rol –hem benim hem de çalıştığım yerde eksiden yaşayanların rolü– daha merkezi bir konuma geldi. Böyle, eski modernist ikondaki görünürde şişirme zanaata bakarken, büyük formlar peşindeki bir zanaatkarın verdiği kararların –bir mimar tarafından dikte edilen, örneğin– nasıl bir nesnenin tarihi boyunca devam ettiğini merak etmeye, düşünmeye başladım.

Kullanılmış, yıpranmış, tamir görmüş ve güçlendirilmiş ahşap tekne örneğinde; hem nesnenin, hem onu yapanların hem de onu kullananların

it's fitting that my interest in these boats, or more accurately what I have done with one of them, arose out of an experience I had while traveling from one trade hub to another.

The origins for this project came from sitting at JFK airport a few years ago, with Eero Saarinen's TWA terminal ahead of me as I waited for a friend to arrive. Abandoned some ten years earlier, the iconic terminal was now being restored. Staring at the cement curves of the structure, I realized I had never paid adequate attention to just how provisionally the original forms had been made. I could see carpenters accustomed to rectangular construction cutting and fitting what seemed like haphazard wooden boards into place along strange lines. The labor, both material and mental, of workers now most likely dead was imbedded in the enormous sculptural form of this once futuristic building some fifty years later.

I began thinking about a cement boat I had made in 2009 on a beach not far from Los Angeles. This boat, about 4-meters long, was a rough approximation of the boat sailed by Bas Jan Ader in 1975, in which he disappeared at sea. I had discovered concrete-boat-building instructions in a copy of the *Whole Earth Catalog* from 1970, but boat building was actually the first patented use for reinforced concrete, by *Joseph Lambot in 1855*. Used primarily for military applications in WWII, cement boats became a hobby for eccentric yacht builders in the fifties. Other large-scale modernist forms had followed a similar path (I'm reminded of the "Sound Mirrors" documented in Tacita Dean's film of the same name, whose technology and form seem to show a sort of kinship with Saarinen's terminal). The countercultural appropriation of concrete boat-building for functional if not practical application by the

late-1960s was something I wanted to explore. I was also interested in the transposition of historical reference through form – re-using Ader’s hull to a very different and less tragic end. When complete, the boat was placed in the water at a public marina in Los Angeles. A group of people – mostly friends and other artists – spent the afternoon touring around the marina.

One thing that remained unanswered (that is to say, discovered) by this earlier boat project was the relationship of the surface of the material to the means of its production, and this question arose for me again as I stared on at the TWA terminal under restoration. In subsequent projects that similarly took up ‘alternative’ construction methods, such as rammed-earth building, the role of material indications of the works’ construction methods as well as the role of labor – both my own and that of past occupiers of the spaces in which I work – became more central. So as I sat looking at the seemingly shoddy craft of a Modernist icon I began thinking about how the pragmatic decisions made by a craftsman in pursuit of larger forms – those dictated by an architect, for example – are maintained over the course of an object’s history.

In the case of a wooden boat, which is used, damaged, repaired, and augmented over time, traces of the working history of both the object and its builders and users are preserved on its surfaces as in almost nothing else. Capturing the distance between such a history and my own production became something of great interest to me, and it is the space that OPENINGS TO THE WATER... represents. For my Istanbul work, I could not pretend to have the know-how acquired by Istanbul’s boat-builders in their apprenticeships. So instead of the carpentry workshop of a *tekne* boat-builder, I set up a concrete-boat-builder’s workshop, and with the help

izleri başka hiçbir materyalin yüzeyinde olmadığı kadar korunuyor. Böyle bir tarih ile benim üretimim arasındaki mesafe bana çok ilginç gelmeye başladı ve işte bu mesafe SUYA AÇILAN DELİKLER...’de temsil ediliyor. İstanbul’daki çalışmamda, İstanbullu tekne yapımcılarının çıraklıklar döneminde öğrendikleri bilgiye sahip olduğumu söyleyemem. Dolayısıyla, bir tekne yapımcısının marangoz atölyesi yerine beton tekne yapımcısı atölyesi kurdum. Sabancı Üniversitesi’nde çalışmalarını bitiren sekiz sanatçı arkadaşın yardımıyla tekne formunda bir kayak heykeli yaptım. 2012 yılının yaz aylarında, sonunda adı SUYA AÇILAN DELİKLER... olacak çalışmayı yaptık. İç yüzeyi ile dış formu arasındaki birkaç santim beton, teknenin maddi tarihi ile bizim yaptığımız büyük boy heykelsi sonuç arasındaki mesafeyi ölçüyor.

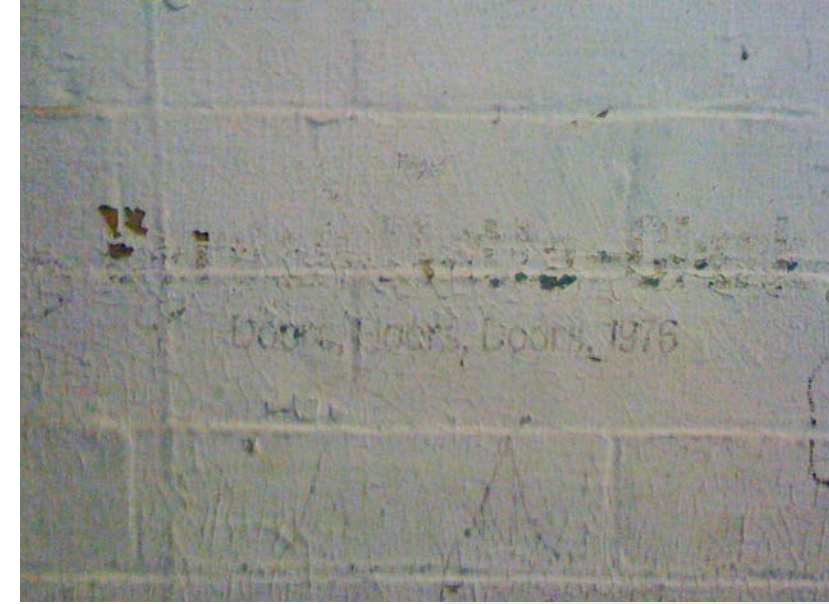
M.H.: Protocinema gibi bir mekânda çalışmayı sergilemenin avantajları ve deavantajları neler? Bu tür bir çalışmanın, burada düşünülen, araştırılanların ve beklentilerin son kertede, bir süreliğine bulunduğu yerle kısıtlanmadığına inanıyorum; Protocinema’nın sanata yaklaşımıyla benzerlikler taşıdığınızı düşünüyorum. Bu nedenle, siz sınırlarınızı, bir sanatçı olarak alanınızın sınırlarını nerelerde görüyorsunuz? Belki buradaki iş ve deneyiminiz üzerinden bunu açabilirsiniz.

B.O.: SUYA AÇILAN DELİKLER... gözlem, bağlantı ve tesadüflerin oldukça benzersiz bir şekilde bir araya gelişine oluştu. Bu kesişmenin merkezinde Mari Sprito’nun 2011 yılında Protocinema’yı başlatmaya karar vermesi ve benim son dokuz on yıldır İstanbul’a yaptığım seyahatler var. Mari ve ben uzun bir süredir, New York’tan tanışıyoruz; dolayısıyla İstanbul’da birlikte çalışmak fikri bize çok doğal göründü. Ama sizin sorunuzun daha derin bir konuya işaret

ettiğini anlıyorum: Üretici, izleyici ve nesnenin kendisi açısından sanat nerede başlar, nerede biter?

Ben sanatın ağırlıklı olarak, belki de tamamen konudan konuya atlayan bir pratik olduğuna inanıyorum. Bu demek değil ki sanat bazen nesnelere içermez, hatta arada bir fetiş haline getirmez; ama bunu konuşma esnasında, tartışırken yapar; malzemenin ve hatta disipliner açıdan sınırlarının ötesine uzanarak yapar. Protocinema ile ben buna inanıyoruz ve aynı düşünüyoruz. Bu ne demektir: Sanat; yeri ve zamanı sorgulamak için yer değiştirmeye/yerinden edilmeye bir strateji olarak bağlı, iletişimsel, eleştirel bir meca olabilir. Teknenin, yer değiştirmeyle bire bir alakalı bir vasıta olduğunu söylemek yaptığımızın metafor olarak anlaşılmasında belki biraz aşırıya kaçabilir, dolayısıyla başka bir vakanın gerçeklerine değineceğim ve bunu aklımda tutarak SUYA AÇILAN DELİKLER...’e döneceğim.

2010 yılında New York’taki MoMA_PS1’de bir iş üretmeye davet edilmişim. Binanın 1970’lerden bu yana ve daha öncesinde de bir devlet okulu olarak sanat sergileri ve atölyeler açısından önemli tarihi aklımdaydı. “Kunsthalle” adı verilmiş büyük açık mekânın içindeki bir oda bana çalışma mekânı olarak verilmişti. Bu oda yaklaşık 5 x 5 metrelik bir kutuydu, iki dizi kolonun duvarların içine gizlendirilmesiyle inşa edilmişti. Benzer kolonlar büyük mekânda görünürdeydi. Binanın tarihini, mesela Alanna Heiss’in 1976’daki ünlü “Rooms” (Odalar) sergisinde Gordon Matta-Clarke gibi sanatçılar tarafından sadece mekân olarak değil malzeme olarak da kullanıldığını bildiğim için, o dönemle, binanın tümünde o dönemden kalma izlerle oynamaya karar verdim. Mesela, Matta-Clarke’in işindeki duvar yazısının izi duvarın boyasında silik de olsa hâlâ görünüyordu; ama sanırım daha sonra üstü boyandı.



1976’da “Rooms” (Odalar) sergisinde Gordon Matta-Clarke’in işinden kalan iz. MoMA PS1, New York.

Benim katkım, mekânın içinde aynı oranlarda iki kolon yapmaktan oluşuyordu; bunlar mekânın içinde yaklaşık 1.5 metre kaydırılmıştı. Bu kolonlar *rammed-earth* (beton ile toz-toprak karışımı) kullanılarak yapıldı. Ticari olarak satılan ve bitki ekiminde kullanılan Miracle-Gro adında toprak karışımı kullanıldı bu sefer, çünkü New York’ta, Queens’in orta yerinde yerel toprak demek, yerel bina-yapım zincir mağazasından satın alınan toprak demektir. Önemli bir detay; benim inşa ettiğim kolonlar tavana kadar varmıyordu, 2 inç – yaklaşık 5 cm – kısaydılar. Bu yolla, mekâna özgü, sanat tarihsel referanslı müdahalemin mantığı tersine çevriyordu ki böylece benim desteksiz kolonlarım (NOT)ARCHITECTURE FOR THE KUNSTHALLE, PS1 (2010) olarak (işin adı da buydu) aslında Rosalind Krauss’un 1979 tarihli mimari ve peyzaj karşıtlığını birleştiren heykellerdi, ne bir fazlası ne bir azı. Bu kolonlar sergi süresince, yani 6 ay boyunca, varoldular, iklim gibi koşullarla zaman içinde değişim gösterdiler. Nihayetinde sergiden kaldırıldılar ve müzenin zemininde bitki alanlarını doldurmada kullanıldılar.

of eight fellow artists (completing their studies at Sabancı University), sculpted a boat based on the *tekne* form. Over the summer months of 2012, we produced what became OPENINGS TO THE WATER... The few centimeters of concrete between its internal surface and its external form measure the interval between the material history of the boat that it had been and the large-scale sculptural result of our labor.

M.H.: What are the pros and cons of exhibiting this work in a space like Protocinema? I do believe that the final manifestation of a work like this, all the ideas and research and the expectations that go into it are not restricted to the space it inhabits for a while; I am quite certain your and Protocinema’s approach to art bear resemblances. So where do you see the limits, the boundaries of your space as an artist, maybe you can explain this via this particular piece and exhibition.

B.O.: OPENINGS TO THE WATER developed from a rather unique set of intersecting observations, connections, and accidents. The central

intersection that made it possible was Mari Spirito’s decision to begin Protocinema in 2011 and my own travels to Istanbul over the past nine or so years. Mari and I had known one another for quite some time in New York so the idea of working together in Istanbul seemed natural. But I feel that your question gets at a deeper point, namely, where does a work of art begin and end, for its producer, for a viewer, for an object?

I’m a strong believer that art exists primarily, perhaps solely, as a discursive practice. This is not to say that it does not involve, even at times fetishize objects, but that to the extent that it does anything it does so in conversation, in debate, and through extension beyond its material and even disciplinary limits. This is a belief that I think Protocinema and I share. It means that art can exist as a communicative, critical medium that relies on displacement as a strategy to interrogate place and time. To say that a boat is a literal vehicle of displacement is perhaps going a bit far toward a metaphorical understanding of what we have done, so I’ll stick to the facts of another case and return to OPENINGS TO THE WATER... with this in mind.

In 2010 I was asked to participate in MoMA_PS1’s Greater New York. I could not avoid the fact of the building’s important history as an art exhibition and workspace since the 1970s and as a public school before that. I had been given a space to work which was a room built within an otherwise large open space called the “Kunsthalle.” This room was a box approximately 5 meters by 5 meters, constructed by concealing two sets of columns within its walls. Identical columns were visible in the larger space. Knowing the history of the building not only as the site but the material used by artists such as Gordon Matta-Clarke in Alanna Heiss’s famous 1976 “Rooms” show,

I decided to play on that era, the markings of which remained throughout the building. For example, the impression of the wall text for Matta-Clarke's piece was still just visible in the paint on the wall, though I think it has now been painted over.

My contribution consisted of building two columns of the same proportions, which were displaced by about 1.5 meters inside the space. These columns were made using rammed earth – a mixture of cement and dirt. In this case, the dirt used was a commercially available planting mix call Miracle-Gro, since the notion of using local soil in the middle of Queens, New York seemed answered most directly by purchasing bags from the local building-supply chain. Importantly, my columns did not reach the ceiling. Rather, they ended about 2 inches – about 5 centimeters – short. This way the logic of site-specific, art-historically referenced architectural intervention was inverted so that my non-supporting columns were in fact nothing more, and nothing less, than sculptures made by conflating Rosalind Krauss's 1979 opposition of architecture and landscape as (NOT)ARCHITECTURE FOR THE KUNSTHALLE, PS1 (2010), which was the title of the work. These columns remained through the six-month duration of the show, changing over time due to climactic, among other, conditions. Ultimately they were removed and used to fill planter-spaces on the museum's grounds.

So, returning to OPENINGS TO THE WATER... and the similarities between my own practice and Protocinema, I think it is fair to say that we share a logic. We both assume that research and reference become manifest within finite periods. However, exhibitions extend both back through the specificities of the work done and the locations chosen,

SUYA AÇILAN DELİKLER...’e ve benim pratiğimle Protocinema arasındaki benzerliklere dönersek, sanırım benzer bir mantıkla çalışıyoruz. Her ikimiz de araştırma ve kaynakların belli sürelerde geçerli olduğuna inanıyoruz. Ama sergiler için özellikleri ve seçilen yerler aracılığıyla hem geri tarihlere uzanıyor, yapıma devam edip yer üstüne yer bildirildiği için ileriye gidiyor. Bu tür sergilere yer bulmak dış ekonomik koşullara ve Protocinema'nın çok çalışmasına bağlıdır. Bu da herhangi bir sanatsal üretim için ileriye gidiyor. Bu tür sergilere yer bulmak dış ekonomik koşullara ve Protocinema'nın çok çalışmasına bağlıdır. Bu da herhangi bir sanatsal üretim için ileriye gidiyor. Bu tür sergilere yer bulmak dış ekonomik koşullara ve Protocinema'nın çok çalışmasına bağlıdır. Bu da herhangi bir sanatsal üretim için ileriye gidiyor.

M.H.: Şu metni anlatabilir misiniz; bu işin ve serginin nasıl bir parçası? *Kapadım suya açılan delikleri / Aradım tamir ettiğim çatlakları ve eksik parçaları / İnşa edenin kızı tarafından satılmış bir tekne, bir balıkçının teknesi / Onu oraya bırakan gemi yapımına.*

B.O.: Kayıklar, özellikle de tekneler, garip bir biçimde heykelsiler ve hem oran hem de onları tariflediğimiz kelimeler açısından bedenle alakalıdır: Kayıklar “yaşar”, “ölür”, “omurgaları”, “derileri” vardır, “şişman”, “sıska”, “zayıf”, “güzel”dirler ve tabii ki isimleri vardır. Teknelerin yasal isimleri, bunun yanı sıra, onlara isim verme, denize indirme ve emekliye ayrılma törenleri vardır. Bu hayatlarla hikâyeler doğar. Babil duvar yazılarına kadar geri giden bir tarihte, denize indirilen gemilerin hikâyeleri hep yazılmalıdır.

Benim işimin tam ismi bir hikâyeler hikâyesi, bir makro-anlatı,

bir destan, hatta karakterleri destansı. Gılgamış'ın (MÖ 1150 civarı) 11. tabletindeki hikâyenin daha eski bir versiyonunda Utnapiştim, Ubartutu'nun oğlu Şuruppak'ın hikâyesini anlatır, ona “Evi yık ve tekne inşa et” denmiştir; benim seçtiğim alıntı Robert G. Skerret tarafından hazırlanan 1919 tarihli *The Rudder* başlıklı kitapta “The Why and Wherefore of the Christening of Ships”ın ilk iki satırı. Skerrett, bu parçayı Pere Scheil'in MÖ 2140'ta tercüme ettiğini yazıyor ve içinde “*Kapadım suya açılan delikleri / Aradım tamir ettiğim çatlakları ve eksik parçaları*” geçiyor.

Bu parça Gılgamış metnine çok benziyor ki o da üzerine önceki hikâyelerin üzerine yazıldığı bir parşömendir. Ancak, ben buna gemilerin denize indirilirken şampanyanın kullanımını açıkladığını iddia eden online şecerelerin dışında bir referans bulamadım – bunu ABD Deniz Kuvvetleri referans vermeden kabul ediyor. Diğer bir deyişle, bu sözcükler bir rivayetin parçası; ağızdan ağza geçerek ve spekülasyonlarla sürüyor, tıpkı beton tekne yapmak için kullandığım orijinal kayığın kaynağı gibi (“*İnşa edenin kızı tarafından satılmış bir tekne, bir balıkçının teknesi, Onu oraya bırakan gemi yapımına*”).

Mitolojik tekneleri ve haklarında az şey bildiğim tekne gövdelerindeki çizikleri aktaran çivi yazısı yazıtlar, hikâyeler sadece. Kendisinden hurda halinde tekneyi satın aldığım tersanenin bana anlattığı tek şey o tekneyi yapan kişinin kızından aldığıydı. Bunların bir parça da olsa malzemenin üstüne kazılması (biri dilbilimsel diğeri dizinsel olarak), her ikisinin de bu deniz aracının üretimine ya da bir şekilde tamirine gönderme yapması ve her ikisinin de eldeki nesnenin ötesine işaret etmesi, uygun bir başlık sundular sanki; çünkü hepimizin bildiği gibi, anlatının gücü sadece anımsamayla değil yansıtmayla da alakalıdır.

and forward through continued engagement, building one location upon another. Siting such exhibitions is dependant on outside economic and real estate forces, and a lot of hard work on Protocinema's part. This seems to reinforce the temporary and temporal nature of any attempt to produce or receive artistic production. Similarly, significant parts of the original boat remain lodged in the piece as a way of indicating the state of temporal and spatial suspension that the exhibition represents. The piece is, like everything, only temporarily in its state, within a flow of time and space. Projects like Protocinema seem to understand, support, and thrive on this reality.

M.H.: Can you talk about this text; how is it a part of the piece and the exhibition?

Openings to the water I stopped / searched for cracks and the wanting parts I fixed /

A boat sold by the daughter of its builder, a fisherman, / to a shipwright who left it there

B.O.: Boats, and *tekne* in particular, are sculptural in a strange way and very much about the body in scale as well as in the terms we use to describe them – boats “live”, “die”, have “spines”, “skins”, are “fat”, “skinny”, “ugly”, “beautiful”, and, of course, carry names. Boats are not only considered persons under law but there are elaborate rituals used in naming, launching, and retiring them. With these lives come stories. Such traditions are evident as far back as Babylonian tablet inscriptions recounting the preparation of a ship for launch.

The full title of my work is a story of stories, a macro-narrative, an epic, even, concerning characters. Said to be an earlier version of the story on tablet XI of Gilgamesh (c. 1150 BCE), in which Utanapishtim recounts the story of Shuruppak, son of

Ubartutu, who is told, “Tear down the house and build a boat!”, the text from which I took the first two lines of the title comes from a 1919 publication, “The Why and Wherefore of the Christening of Ships” by Robert G. Skerrett in the *The Rudder*. Skerrett cites Pere Scheil as having translated a fragment, dated to 2140 BCE, which includes: “*Openings to the water I stopped / searched for cracks and the wanting parts I fixed*”.

This fragment is very similar to the text of Gilgamesh which is known to be a palimpsest of previous stories. However, I have been unable to find reference to it outside of the repetitive cycles of uncited online genealogies that purport to explain the use of champagne in ship christenings – an account that the US Navy adopts without citation. In other words, these words are a thing of rumor, maintained by conversation and speculation just like the origin of the boat I used (“A boat sold by the daughter of its builder, a fisherman, / to a shipwright who left it there”) to make my concrete boat.

The cuneiform inscriptions recounting mythological boats and the scratches in the hull of a boat, about which I know so little, are but stories. And the shipwright from whom I bought a boat as scrap could only tell me he had acquired it from the daughter of the fisherman who built it. That these are histories partially inscribed in material (one linguistically and one indexically), that they both refer to the production of and in some sense repair of a vessel, and that they both point beyond the object at hand seemed to offer an appropriate title because, as we know, the power of narrative is not only that of remembrance but of projection.