

Olematud trammiteed linnamaastikus: atmosfäärilased kunstiprojektid Turus ja Tallinnas

Tauri Tuvikene

Tallinna Ülikooli Humanitaarteaduste Instituudi
linnauringute professor
tauri.tuvikene@tlu.ee

Aleksandra Ianchenko

Tallinna Ülikooli maastiku ja kultuuri keskuse
nooremteadur
sasha201@tlu.ee

Teesid: Artikkel toob kokku ühistranspordi, kunsti, maastiku ja atmosfääri. Artikli eesmärk on näidata maastikulist mõtlemist ehk maastiku mitmeilmelise iseloomu käsitlust, kasutades juhtumitena kaht kunstilist sekkumist linna- maastikus: “Nähtamatu trammiliin” Tallinnas ja “Tram Chalk Walk” Turus, mille loojaks on üks artikli kaasautoritest (kunstnik ja teadlane Aleksandra Ianchenko). Siin käsitleme atmosfääri kui mõistet, millega saab omavahel kokku tuua maastiku materiaalse ja tunnetatud poole. Mõlemas kunstiteoses tuli esile atmosfäär taristu metafoorses (taas)loomes materiaalse sekkumise abil: ühel neist sai tramm olevaks lumme suusatatud radadena, teisel juhul aga kriidijoontena. Artikkel näitab, kuidas atmosfäär saab tekkida materiaalsete aspektide ja selles keskkonnas viibimise vastastikmõjus, täpsemalt tegevustes, mis metafoorsena selle taristu maastikus elustavad. Kuigi trammi ennast ei olnud kummaski sekkumises, sai terviklik maastikuline kogemus olevaks mõttena trammist, mis sekkumistega loodi.

Märksõnad: atmosfäär, kunst, linnauringud, maastik, tramm

Sissejuhatus

Kuidas siduda omavahel ühistransport, kunst, maastik ja atmosfäär? Kui ühistransporti ja atmosfääri selle tavatähenduses seob kõige otsesemalt busside kütuseliigi valik ning kunst ja maastik on omavahel kokku pandud muidugi mõista maastikumaalil, siis kogu komplekti ühendamine loob uusi seoseid ja võimalusi. Selle artikli eesmärk on ühelt poolt näidata, kuidas kunstile omased lähenemised aitavad koos atmosfäärist ja maastikust pärit mõistete aparatuuriga mõista ühistranspordiga seonduvat. Teisalt pakub artikkel

sissevaadet maastikule liikuvuse (ja muidugi ka sellega seotud taristu ning liikumisvõimaluste puudumise) vaatepunktist (Sheller & Urry 2006). Artikkel arendab atmosfääri käsitlust kui viisi mõistmaks kunsti ja maastiku seoseid. Empiiriliselt on artiklis kaks näidet, mis mõlemad keskenduvad olematule ühistranspordi taristule, näidates erinevaid viise, kuidas olematus on olemas.

Esimene näide on Lasnamäe tramm, mida planeeriti Laagna teele juba 1970. aastatel, millest ehitati isegi mõned jupid ja praeguseks lammutatud trammidepoo, kuid mis tervikuna on jäänud vaid paberile ja osaliselt ka unistustesse (vt nt Vörno 2011). Teine näide on aga olemasolev trammisüsteem Soome suuruselt teises linnas Turus. Sealset trammi kasutati järjest vähem kuni selle kaotamiseni 1970. aastatel. Praeguseks peab hoolikalt linnamaastikku silmitsema, et leida üksikuid allesjäänud ruumilisi elemente. Näiteks võib hoolas vaatleja leida ühe trammitee järgi kaardu ehitatud aia. Samas on nähtavalt olemas mälestused, mis on saanud ka jätkuva materiaalse kehastuse, sest trammid on kujutatud Turu-teemalistel suveniiridel. Samas on kahtlemata vähemalt osaliselt elus ka unistus trammitee tagasitulekust, eriti pärast trammiliini avamist konkureerivas naaberlinnas Tampere aastal 2021. Nende mõlema näitega tegeles kõige lähemalt üks artikli autoritest, teadlane ja kunstnik Aleksandra Ianchenko, kes viis ellu kaks kunstilist sekkumist. Selle artikli keskmes ongi need kaks sekkumist ja selgitus, kuidas need aitavad mõista, aga ka tunnetada atmosfääri linnamaastikus. Et seda mõistmist ja tunnetamist analüütiliselt kirjeldada, loob artikkel seoseid erinevate kunstiliikide vahel. Artikkel mõtestab ühelt poolt *performance* kunsti seoses monumentaalkunstiga, tõlgendades töid kui efemeerseid monumente, milles saab kokku kunstiliste sekkumiste materiaalne pool, mis aga samas on kaduv. Teisalt loob artikkel seoseid maastapsete maastikuliste joonistustega, mis linnaruumis loovad tervikliku teose. Mõlemad sekkumised jätsid jäljed maastikusse, mis andis neile sekkumistele kandva tähenduse. Neid ei peaks seega nägema vaid tegevuskunstina, mis nad esmapilgul rohkem on, vaid seguna erinevatest kunstivormidest.

Kunst, atmosfäär ja maastikuline mõtlemine

Maastikuline mõtlemine viitab lähenemisele, milles maastik kui mõiste koos selle ümber koondunud lähenemistega moodustab tervikliku mõttesüsteemi (Tuvikene & Nugin *et al.* 2022). Maastiku mõiste on olnud ise pinev aruteluobjekt juba aastakümneid, lahknedes nii pigem representatsioonilise (Cosgrove 1998; Cosgrove & Daniels 1988) ja füüsiliselt kogetu (Lorimer 2005; Wylie 2005) või ühiskondliku ehk nn põhjamaise maastikumõiste vahel (Olwig 1996, 2005). Siinkohal on kõik need lähenemised olulised ja aitavad näha maastikku

kui holistilist ja erinevaid aspekte hõlmavat terminit (Tuvikene & Nugin *et al.* 2022). Samamoodi käib maastikuga kaasas sellega seonduvate meetodite ja uurimismaterjali paljusus, hõlmates nii loodus-, ühiskonna- kui ka humanitaarteaduste lähenemisi. Seetõttu on maastik kahtlemata nii looduslik nähtus kui ka inimese poolt tajutud fenomen, mida elavad, kujundavad ja mõtestavad ühiskonnagrupid. Maastik on seega mitmekesine ja eeldab terviklikku tajumist. Selline terviku meeleline kogemine on aga osa ka kunstilisest lähenemisest, mis hõlmab loomingulist ja tähenduslikku sekkumist selge materiaalse elemendiga. Atmosfäär seob maastikud ja kunsti ning on selles artiklis kandev viis nende seoste mõtestamiseks. Maastikuline lähenemine on seotud atmosfääriga ja haakub n-ö õhus oleva tunnetusega.

Atmosfäär on olemas erinevatel tasanditel ja aspektides. Ühelt poolt on atmosfäär kahtlemata planeete ümbritsev gaasikiht (Eesti Entsüklopeedia), mida erinevad gaasid võivad reostada. Sellisena on atmosfäär konkreetne materiaalne kogum, ja see eristab seda filosoofilistest käsitlustest, mis keskenduvad enam tajutavale, kaduvalle ja üürikesele tunnetusele. Siiski on ka viimased selgelt seotud materiaalse atmosfääriga, sest millegi õhus olemine füüsiliselt on seotud ka tunnetuslikkusega. Atmosfäär oma ühelt poolt klimatoloogilises ja teisalt afektiivses tähenduses on seotud (McCormack 2008). Atmosfäär on objektiivne, seda tingib keskkonna materiaalne konfiguratsioon, aga see on ka subjektiivne, sest seda tajuvad need, kes füüsiliselt selles viibivad. Samuti ei saa atmosfääri tajuda eemalt, see nõuab kehalist kohalolekut ja kõigi meelte – nägemise, kuulmise, haistmise, puudutuse ja maitsmise – kasutamist.

Atmosfääri filosoofiline tähendus pärineb aga ennekõike fenomenoloogilisest filosoofiast, mis tänapäevases käsitluses on ehk enim reflekteeritud Gernot Böhme teostes. Samuti on atmosfääril tähtis koht nii linnaplaneerimise (kriitilistes) käsitlustes, disainis kui ka kunstiteoorias. Sellised lähenemised rõhutavad, et atmosfääri kujundatakse praktikas, aga see on ka kohatunnetuse osa või teatav kollektiivne kogemus. Viimase puhul võib mõelda kontsertidele või teistele mastaapsetele sündmustele. Böhme (2017: 19) viitab näiteks ka Christian Clay Lorenz Hirschfeldi käsitlusele Inglise aiakunstist ja mõtetele, kuidas kujundada maastiku “emotsionaalset karakterit” ehk teisisõnu atmosfääri: puude ja taimede valik, mis loob vaateid, langevad lehed ja muud tunnetuslikud aspektid.

Atmosfäär kui metafoor tähistab tundeid, mis inimesel on teatavas ruumilises olukorras. Selles mõttes kasutati mõistet “atmosfäär” juba romantismi perioodil 19. sajandil, aga 1990. aastatel käsitles Gernot Böhme atmosfääri kui “keskkonnaomaduste ja emotsionaalsete seisundite” (Böhme 2017: 30) vahelist nähtust, tuginedes ühelt poolt Walter Benjamini aurakäsitlustele, mis viitab ainult originaalseid kunstiteoseid ümbritsevatele tunnetatud distantsele, ja Hermann Schmitzi fenomenoloogilisele ja kehatunnetuslikule filosoofiale,

mis näeb atmosfääre n-ö vabalt hõljuvana ruumilise ja tunnetusliku vahepeal. Böhme arendas edasi ka atmosfääride produktsiooni käsitlusi valdava tajumisele keskendunud käsitluse asemel. Kunstiliste voolude arengul on olnud kandev jõud ka atmosfääri mõtestamisel. Näiteks avangardist oli tuntud katse ühendada kunst ja elu, vabastades kunst muuseumidest ja seega vabastades ka selle aura: avangard tegi selgeks, et seda, mis “teeb teose kunstiteoseks, ei saa haarata ainult selle konkreetsete omaduste kaudu”, vaid kunsti kvaliteet seisneb “selles, mis ületab neid”, ehk kunst seisneb “selles rohkemas, auras” (Böhme 2017: 33). Lisaks omistab Böhme atmosfääri mitte ainult kunstiteostele, vaid ka igasugustele esteetilistele töödele – alates reklaamist kuni oma kodu kaunistamiseni.

Böhme (2017) mõtles atmosfääridest kui esteetilisest kategooriast, mis võib pakkuda uut lähenemist kunstile. See lähenemine tähendaks pöördumist tähenduse asemel kogemuse poole ehk teisisõnu keskendumist mitte sellele, mida kunstiteos tähendab ja vaatajale räägib, vaid sellele, millist kogemust see pakub. Böhme rõhutab ruumilisi kunstivorme, nagu näiteks maastikuline kunst, heli- ja valguskunst ning installatsioonikunst, mis nõuavad füüsilist sisenemist neisse, pannes siseneja positsiooni, kus ollakse “eksponeeritud atmosfääridele, mida nad kiirgavad” (Böhme 2017: 23). Ruumiline valgusinstallatsioon omab atmosfäärilist jõudu, mis “mitte [üksnes] ei esinda meeleolu, vaid pigem lavastab seda – st pakub tingimusi, milles meeleolu tõenäoliselt tekib” (Novak 2019: 139). See vastab Böhme mõttele, et atmosfääri mitte niivõrd ei tehta ise kuivõrd kujundatakse keskkonda või tingimusi, mis võivad tekitada teatud atmosfääri. Seetõttu on lavakujundus ehk stsenograafia üks parimaid näiteid, kuidas atmosfäärid võivad olla lavastatud valguse, heli ja materiaalsete vormide kombinatsioonide abil. Sama saab toimuda ka linnaruumis. Christoph Michels ja Chris Steyaert (2017) arutlevad, kuidas on võimalik luua atmosfääre linnakunsti sekkumistega. Nad toovad välja kaks tegurit – juhuslikkus ja kavandatus –, näidates erinevust esinejate poolt kavandatud atmosfääride ja nende tegeliku kujunemise vahel. Michels ja Steyaert (2017: 80) mõistavad atmosfääri kui “kompositsioonilist protsessi” (Latour 2010), mis näitab, kuidas atmosfäärid on hoolikalt kavandatud ja kujundatud, kuid “tekivad ka eba-korrapäraselt, efemeerselt ja ülemääraselt”. Analüüsides, kuidas linnakunsti sekkumised atmosfääre loovad, jõudsid nad järeldusele, et “atmosfäärid tekivad nii eelnevast esteetilisest tööst ja ruumilisest kujundamisest kui ka juhuslikest kohtumistest” (Michels & Steyaert 2017: 97), nagu näiteks ilmastikukõikumised ja publiku reaktsioonid.

Atmosfäärid on seega tajutud, kogetud ja viitavad mäletamisele, olles samas sõltuvad ka materiaalsest ja representeeritud keskkonnast (Sumartojo 2016; Kasemets 2014). Ilm, valgus ja helid on olulised mõjurid, kuidas sündmusi ko-

getakse ja kujundatakse, ning see kujundamine omab ka võimalikke poliitilisi mõjusid (Sumartojo 2016). Samuti on atmosfäärid relatsioonilised, kuulumata konkreetselt materiaalse objekti või tajuva subjekti juurde (Anderson 2016). Avalik kunst linnaruumis pakub seega just hõlmavat materiaalsust, millesse inimene on n-ö sisse imetud (Hillary & Sumartojo 2014). Kuigi me võime eristada atmosfääri üksikuid elemente, nagu näiteks koha materiaalsed või sensoorsed omadused, tajume me atmosfääri tervikuna. Atmosfäär on “terviklik ja emotsionaalne olemine maailmas”, nagu Tonino Griffero (2014: 15) seda defineerib. Atmosfäär on “häälestatud ruum, st teatud meeleoluga ruum” (Böhme 2017: 18).

Inimgeograafias rõhutab termin “afektiivne atmosfäär” atmosfääri emotsioonil põhinevat, transpersonaalset olemust, kui seda tunnetavad erinevad inimesed ühtemoodi ja see tunnetus toimub mittekognitiivsel, kehalisel tajumise tasandil ehk tunnetame atmosfääri enne, kui suudame seda nimetada (Anderson 2009). Atmosfäärid on loodud ja kujundatud nii kunstiliste sekkumiste kui ka kapitali loomisest kantud kinnisvaraarendustega (Allen 2006). Atmosfäärid on ka muutuvad, see on eriti iseloomulik transpordiruumidele, mille näidetele selles artiklis keskendume. Näiteks teeb David Bissell (2010) mitmeid tähelepanekuid linnadevaheliste rongide kohta ja juhib tähelepanu nende atmosfääri mitmekomponendilisusele, kui see “tekib konkreetsete objektide, materiaalsuste, tehnoloogiate, kehade ja tavade kokkusattumise kaudu konkreetsetel ajal ja konkreetsetes ruumis” (Bissell 2010: 276). Ta rõhutab, et ühistranspordi kontekstis on atmosfäärid eriti muutlikud: rong sõidab läbi erinevate linnaruumide ja maastik akna taga muutub, uued reisijad sisenevad ja väljuvad ning nende välimus, vestlused ja käitumine mõjutavad atmosfääri rongis. Sarnaselt jälgib Orvar Löfgren (2015) omakorda atmosfääri mitte rongis, vaid raudteejaamas. Võib tunduda, et jaamad ja peatused on staatilised kohad, kuid Löfgren näitab, et jaamadel on teatud elutsükkel kui samas põimuvad “inimesed ja nende raske pagas, mittetöötavad piletiautomaadid, läikivad kõvad põrandad, arusaamatud kõlarikõned või hamburgerirasva lõhn” (Löfgren 2015: 191).

Kunst on seega üks atmosfääride loomise viise. Kunstist kantud sekkumised on sisenenud ka ühistranspordi siseruumi ja mõjutanud selle atmosfääri. Eesti lugeja ehk mäletab diiselrongide akendele pandud luuletusi juba üle kümne aasta tagusest ajast. Ehe näide on ka Tšehhi kunstniku Kateřina Šedá 2016. aasta projekt “*Tram Buskers' Tour*” Helsingis (vt nt <https://youtu.be/HQfZ08jNOS4>), kus tänavamuusikud esinesid ühe päeva jooksul erinevates trammides, mängides publikule, kes sellist üritust oodata ei osanud (vt Toppila 2016). Samas näevad Fiona Hillary ja Shanti Sumartojo (2014) kunstilisi sekkumisi mitte ainult kui viisi, kuidas kujundada atmosfääre, vaid ka kui viisi,

kuidas neid mõtestada ja uurida: loomingulise tegevusega (nt videopäevikute või skitseerimisega) saab viia oma taju kooskõlla koha tekitatavate õhustikega. Siin artiklis käsitletavates kunstiprojektides ongi atmosfäär mitte üksnes keskkonna loomise viis, vaid ka selle tajumise vahend. Atmosfäär maastikus on raskesti kirjeldatav ja pigem efemeerne osa maastikust, mida püüda luua ja tajuda erinevate kunstiliste vahenditega (Kasemets 2014). Käsitleme siinkohal linnamaastikulisi sekkumisi, kus vaadatakse just taristu osa ühistranspordist ja kus kunstiline praktika võimaldab seda – olematut taristut – taasluua ja mõtestada.

Kunst ja atmosfäär Tallinna ja Turu linnamaastiku sekkumistes

Järgnevalt vaatame maastiku, atmosfääri ja kunsti seoste uurimiseks kahte *performance*'i žanri klassifitseeritavat kunstiprojekti. Mivon Kwoni määratluse kohaselt võib mõlemat nimetada ka kohaspetsiifiliseks, sest kunstiprojekt on seotud selle vahetu asukohaga, mille all mõistetakse nii füüsilist materiaalist ruumi kui ka diskursiivset ruumi oma sotsiaalse iseloomu, ajaloolise tausta ja kogukondliku kasutusega (Kwon 2002). Samuti olid mõlemad tegevuskunstid Michelsi ja Steyaerti (2017) kirjeldatud hoolika kavandamise ja efemeerse atmosfääri loomise protsessi tulemused. Olles nende teostega seotud, annavad artikli autorid oma sissevaate nende loomisse ja realiseerumisse ning mõtestavad, kuidas need avavad atmosfääri kui kunsti ja maastiku tõlgendamise viisi.

Lasnamäe tramm

Kunstiprojekti “Nähtamatu trammiliin” eesmärk oli taasluua trammitee sellele planeeritud kohta Lasnamäel, kasutades käepäraseid ja pigem väikese ruumilise mõjuga – efemeerseid – vahendeid. Neljaliikmeline trupp joonistas ühel 2021. aasta jaanuaripäeval kavandatud trammitee alale Laagna tee kesksel tühermaal suuskadega lumme mõne-kilomeetrise trammiraja. Nii tekkis ajutine füüsiline markeering maastikus – laiaulatuslik maalikunsti teos või monument, arvestades selle materiaalist iseloomu. Maastikuline markeering oli küll ajaliselt piiratud kestvusega, nagu kohane efemeersele maastikule (Atha 2018), aga sündis ja elas edasi videona (olles nähtav näiteks Kunstimuuseumi korraldatud kevadnäitusel aastal 2022).

“Nähtamatu trammiliini” kavandamisel oli mitmeid põhimõttelisi küsimusi, kus kunstnik ja teised kaasosalised (k.a artikli teine autor) kaalusid erinevaid

aspekte, näiteks kas see üritus on avalik või mitte, kas see on reklaamitud või mitte, kas see on etendus kogemuse saamiseks või etendus kaamera jaoks, mille lõpptulemus on pigem film. “Nähtamatu trammiliin” kujunes lõpuks oluliselt kohapeal. Kuigi olime varunud kaamera statiivile, GoPro kaamerad, mis olid kinnitatud kahe suusataja pähe, droonikaamera, samuti arutasime eelnevalt koreograafiat, lähtudes oma teadmistest koha ja selle võimaluste kohta, loobusime maastikku sisenedes esialgsest koreograafiast ja lasime sündmusel voolata. See oli väljakutse operaatorile, kes ei suutnud meie muutuvatele manöövritele alati järele jõuda, mistõttu kõige toimivama osa videomaterjalist moodustasid lõpuks droonikaadrid. Meie kui esinejad läksime sündmustega edasi vabalt, mõtlemata kaamerale. Ka osalejate suusaoskused ja võimekus olid erinevad, sundides mõnda osalejat rohkem keskenduma oma kehaliigutustele, muutes *performance*’i vägagi kehateadlikuks tegevuseks. Kahtlemata kujundas koreograafia koha atmosfäär, muutes tegevuse vähem lavastuslikuks ja rohkem intuiitiivseks.

See kunstiprojekt tõi esile seosed (imaginaarse) ühistranspordi ja maastiku ning atmosfääri vahel. Esiteks oli kahtlemata tegu materiaalse sekkumisega maastikku: trammirajad loodi lumme. Samuti oli olemas seos atmosfääriga selle klimatoloogilises tähenduses. Kogu projekt sai võimalikuks tänu sadanud paksule lumekihile. Lumi on aga efemeerne materjal, mis võimaldab kerget kustutamist (mida ka kunstnik tegevuse lõpus tegi viitega trammiprojekti puudumisele) või mis ka kustutamata jättes kaob mõne nädala või kuu möödudes. Suusasekkumises osalemine, mida mõlemad artikli autorid tegid, andis tähendusliku tajutud atmosfääri. Projekt sai teoks n-ö jäätmaal keset üht tihedaima liiklusega autokoridori Tallinnas, mistõttu tekkis dissonants puutumatu lumevälja, sellega seonduva rahu ja kohe kõrval oleva liiklusrüüga, justkui oleks lapimaine suusarada sattunud kiirtee keskele.

Ruumilisest sekkumisest loodud video genereerib projektist omakorda uue atmosfääri, mida sai kogeda palavatel suvepäevadel Tallinna Kunstihoones või ka kodus arvuti taga. Valgetes rüüdes suusatajad valgel taustal loovad vaevumärgatava sekkumise maastikku, mis samas droonidelt filmituna annab selge visiooni Laagna tee keskel kahel pool tühermaad autotee servas kulgevast trammirajast (foto 1). Lasnamäe päritolu muusiku loodud tempokale, aga atmosfäärilisele muusikataustale seatud video lõpetab raja kustutamine. Video on üks konkreetne žanr, milles see linnaruumilises sekkumises žanrite vaheline projekt väljendus. Kuigi lihtsaim on seda näha tegevuskunstina, on seal ka teatav monumentlikkus, sest vormilt tekkis füüsiline ja (realiseerumata) ajalugu kujutav maastikuline monumentaalne lahendus. Samuti võib seda teost vaadata mastaapse linnamaastikulise joonistusena, kus maalikunstniku tavapärase vahendite asemel on kasutatud suuski. Selles teoses on nii mitmeski mõttes

tajutav Richard Longi klassikalist 1976. aasta teost “*A Line Made by Walking*”, mis lõi maastikulise teose mitmekordse edasi-tagasi kõndimisega, andes edasi “kaduvust, liikumist ja suhtelisust” (<https://www.tate.org.uk/art/artworks/long-a-line-made-by-walking-p07149>).

“Nähtamatu trammiliin” visualiseeris seega kunstilise sekkumise abil efemeerse maastikulise tähenduse – mida siin käsitletakse osana atmosfäärist. Maastikku suusatatud rajad tõid esile tähenduse “taristu” ja pakkusid võimaluse kujutada ette Lasnamäe trammi. Seega kajastub maastiku atmosfäärilisuus selles kunstiprojektis vähemalt kahel viisil. Esiteks on tähtis valitud koht ise oma atmosfääriga: jäätmaa suure autotee vahel kannab kaasas oma ajalugu ja pakub võimaluse luua sekkumine justkui puutumatusse loodusesse linnaruumis. Teiseks sisaldub atmosfäärilisuus sekkumise efemeersuses ja kaduvuses. Atmosfäär tähendab, et midagi on n-ö õhus, mitte konkreetselt ja üheselt tajutav. Ka siin projektis oli “õhus” planeeritud trammiliin, mis loodi maastikku, väljendades nii efemeerset monumenti kui ka mastaapset joonistust.



Foto 1. “Nähtamatu trammiliin” loomeprotsessis. Louise Sträuli foto 2021.

Turu tramm

Kunstilised sekkumised *Tram Chalk Walk* 1 ja 2 toimusid 2021. aasta augustis-septembris Soomes Turus ja olid pühendatud 1972. aastal täielikult suletud Turu trammisüsteemile. Need etteasted olid planeeritud sarnaselt eelmises peatükis käsitletud nähtamatu trammiliiniga seotud sekkumistele Lasna-mäel, s.t järgida puuduvaid trammiliine ja jätta kaduvad jäljed maapinnale metafoorina trammiteest. Siiski võttis kunstnik etenduste kavandamisel arvesse kahe linna ja nende trammilugude erinevusi ning ka erinevaid aastaaegu.

Etendused kui kohaspetsiifilised kunstilised tegevused loodi vastavalt selle ruumilis-ajalise keskkonna füüsilistele ja sensoorsetele iseärasustele. Erinevalt Lasnamäest toimusid tegevused Turus suvel ja kuna suusatamine ei olnud võimalik, pidi kunstnik (Aleksandra Ianchenko) leiutama viisi, kuidas jalutades asfaldile jälgi teha. Vahendiks said kriidid, mille nähtavad jäljed kaovad kergesti esimese vihmaga. Ianchenko konstrueeris ja valmistas mobiilse joonistusaparaadi, mis võimaldab kõndida ja samal ajal kriidijooni kõnniteele joonistada. See käsitsi valmistatud, kerge, kuid vastupidav seade hoidis kahte kriiti üksteisest meetri kaugusel, et kujutada Turu trammide originaalset kitsast rööpmelaiust.

Erinevalt Lasnamäe ehitamata trammiliinist oli Turu trammivõrk esimene, mis Soomes avati. Kohaliku entusiast Mikko Laaksoneni raamat Turu trammide ajaloo kohta (Laaksonen 2009) annab ülevaate koos arhiivipiltide, linnakaartide ja transpordiplaanidega. Esimesed hobuveduriga trammid ilmusid Turu linnapilti 1890. aastal ja alates 1908. aastast teenindasid linna elektrilised trammid. Trammivõrk laienes järk-järgult, kuni algas selle kahanemine 1950. aastatel. Vananevad trammivagunid ja infrastruktuur koos lisanduvate uute ja moodsate bussidega ajendasid ametivõimude otsust lõpetada trammiliinide kasutamine. 1960. aastatel ilmusid esimesed ettepanekud trammiliikluse lõpetamiseks ja viimane tramm sõitis oma marsruudil 1972. aasta oktoobris. Viis aastakümnet pärast sulgemist on trammid siiski linnas endiselt avaliku arutelu ja poliitiliste debattide teemaks, nagu seda on ka Lasnamäe tramm Laagna kanal Tallinnas. Otsust roheline tule andmiseks uutele Turu trammidele ei ole aga tehtud. Vahepeal on vanade kollaste trammide kujutised, sageli ümbritsetuna linnamaastikust, võetud üheks linna sümboliks, mida kasutatakse suveniiridel ja postkaartidel.

Turu trammid sõitsid oma hiilgeaegadel kolmel liinil, millest said jalutuskäikude struktuursed teljed. Erinevalt Laagna tee trammist ei liikunud Turu trammid mitte selleks eraldi ettenähtud alal, vaid tavaliiklusega koos linnatänavail, nagu mitmel lõigul trammid ka praegu Tallinnas. Kui rööpad eemaldati, võtsid tänavad üle bussid ja autod ning nii on see jäänud tänaseni. Seetõttu toimus kõnealune kunstiprojekt peamiselt kõnniteedel. Ainult etenduse alguses,

sadama lähedal, sai varahommikuse liikluse puudumise tõttu tegelikult maanteele astuda ja vedada jooned täpselt sinna, kus varem olid trammirööpad (foto 2).

*Tram Chalk Walk*ile on eelnenud ka samalaadne teise kunstirühmituse TAAG projekt *Return of Tramlines* aastal 2011 (<https://arjenloytoretkeilijat.fi/teokset/in-english/return-of-the-tramlines/>). Kuus frakkidesse riietatud rühma liiget kõndisid ja joonistasid ühe öö jooksul kõik kolm varem olemas olnud trammiliini kahe tavaliselt jalgpalliväljakute tähistamiseks kasutatava käru abil. Fotodokumentatsiooni kohaselt kõndisid esinejad nii kõnniteedel kui ka autoteedel, mis olid aga öise aja tõttu üsna tühjad. Selle etenduse keskmes oli vaatamängulisus. Kuus elegantselt riietatud meest orkestri saatel, heledad ja julged valged jooned kogu linna teedel, saatmas meediakajastus ja avalik tähelepanu, mis muutsid algatuse tõeliselt avalikuks kunstiprojektiks. Vastupidiselt sellele aga kehastas *Tram Chalk Walk* pigem väiksemat kunstilist uurimuseksperimenti, et testida ideid ja arusaamist puuduvate, kuid kujutletavate trammide atmosfääridest.

Esimene jalutuskäik oli individuaalne *performance*, mis keskendus sellele, kuidas keha liikus läbi erinevate kunagi trammi ühendusega linnaosade: ajaloolisest Turu lossist sadama lähedal läbi lärmaka turuplatsi kuni vaiksete madalate puumajadega naabruskonnani linna põhjaosas. Tööülikonda riietatuna kõndis Ianchenko joonistusraamiga, vedades katkematuid jooni. Otsus tööülikonna kui kostüümi kasuks oli ajendatud soovist kõrvaldada kunstniku identiteet sündmuse tähendusest. Samamoodi oli Lasnamäel trammiteed kajastava projekti puhul valgeteks suusatajateks riietumise eesmärk sulanduda maastikku. Jalutamine ja joonistusaparaadi tõmbamine, märkamine, millal kriidid vajavad väljavahetamist või kas jooned on veel näha, nõudis täielikku tähelepanu, võimaldades vaevu näha möödujate reaktsioone. Samas liitus jalutuskäiguga ühel hetkel Turu trammiraamatu autor Mikko Laaksonen, kes rääkis tramminfrastruktuuri jäänukeist, näiteks trammide kontaktjuhtmete konksudest, mis on ikka veel mõne hoone seintesse kinnitatud.

Tram Chalk Walk 2 sisaldas mõningaid uusi elemente võrreldes esimese ruumilise sekkumisega. Esiteks otsustas kunstnik seekord lisada plakati trammisümbolikaga, mis oli joonistatud Turu trammipeatuste originaalsetest siltidest ja kinnitatud koos marsruudi numbriga joonistusraamile. Samuti oli raam kaunistatud värviliste paelte ja väikeste messingist kellukestega, nii et liikudes tekitas see helisid. Ka jalutuskäiguga liitunud kaaslased said sarnased kellukesed, mida nad kõndimise ajal innukalt helistasid. Nende lisanduste tulemusena muutus jalutuskäik nähtavamaks ja atmosfääriliselt mõjusamaks ka ümbritsevatele. Nii sai see väikeseks rongkäiguks, kus inimesed naersid, rääkisid omavahel, helistasid kellasid ja üldiselt lõbutsesid. Siin muutus joonistusraamiga kunstnik justkui trammijuhiks, kes juhtis rõõmsat rahvahulka,

vastutades nende elamuse ja heaolu eest. Heli ja plakat tõmbasid möödujaid ligi: näiteks üks vanapaar küsis, kas ollakse Turu trammide poolt või vastu. Nii võis näha, et sellist sekkumist võeti trammiga seotud protestivormina. Kui esimene jalutuskäik oli kunstniku pigem üksildane kehaline kogemus, siis teine jalutuskäik muutus kollektiivseks aktsiooniks, mis lõbustas osalejaid ja pealtvaatajaid, aga pakkus ka võimalikku poliitilist tähendust.

Nii *Tram Chalk Walk 2* kui ka TAAG korraldatud *Return of Tramlines* näitavad Sumartojo (2016) kirjeldatud atmosfäärilise sekkumise poliitilisust. Kombinatsioon ajaloost, mälestustest, kohast ja maastikust ning ehitatud keskkonnast koos afektiivsete atmosfääriliste elementidega, mis üritused loovad (nii visuaalselt kui ka helidega), võib tekitada teatud kujutise reaalsusest koos poliitilise mõjuga (Sumartojo 2016). Atmosfäärilisus loob kujutlusi reaalsusest ja võimalikke teistmoodi nägemise viise, millel sõltuvalt olemasolevast olukorrast on võimalus olla vastuolus ja pakkuda seetõttu poliitilist sõnumit. Ka *Tram Chalk Walk 1* oli atmosfääriline, kuid tegi seda vähem avalikul viisil, tuues linnaruumi lihtsalt trammitee kriidijoonena. Suurem avalik tähelepanu annab kahtlemata võimaluse muuta kunsti mõju ka põhjapanevaks ja sekkuvamaks. Samas ei tohi unustada, et ka väikesed sekkumised pakuvad uusi teadmisi oma eksperimenteeriva vormiga ja võivad omada mõju varjataval moel. Tekstiks saanuna elab *Tram Chalk Walk 1* edasi artiklites ja kunstniku doktoritöös.



Foto 2. Tram Chalk Walk 1. Lars Kastilani foto 2021.

Kuidas kunst loob maastikulisi atmosfääre?

Selle artikli eesmärgiks on näidata, kuidas saab uuest vaatepunktist näha ühistranspordiga seonduvat, mõtestades seda läbi kunstiläheneduste ja mõistete nagu atmosfäär ja maastik. Samuti on artikli eesmärk näidata maastiku mitmeilmelist iseloomu, kasutades juhtumitena kunstilisi sekkumisi linna- maastikus. Siin käsitleme atmosfääri kui mõistet, millega saab omavahel kokku tuua maastiku materiaalse ja tunnetatud poole ning kunsti kui ümbritseva tajumise, muutmise või mõtestamise viisi. Mõlemad näited tutvustasid taristu taasloomise võimalusi atmosfääriliste kunstimeetoditega linnamaastikus. Milles aga seisneb nende näidete varal kirjeldatav atmosfääri tähtsus maastiku ja kunsti seoses?

Nende kahe projekti atmosfäärilisus seisnes ennekõike efemeerses iseloomus ja taristu metafoorses taasloomes materiaalse sekkumise abil. Ühel juhtumil sai tramm olevaks lumme suusatatud radadena, teisel juhul aga kriidijoon- tena. Atmosfäär tekib materiaalsete aspektide ja selles keskkonnas viibimise vahelises vastastikmõjus, paiknedes kusagil vahepeal. Nendes tegevuskunsti- listes sekkumistes oli atmosfääriks trammiliin, aga ka muu tajutav nagu *Tram Chalk Walk 2* festivali hõng Turus või “Nähtamatu trammiliini” puutumatul jäätmaal suusatamist pakkuv kogemus. Seetõttu olid ka mõlemad sündmused selgelt kehaliselt kogetavalt atmosfäärilised neis osalejatele. Aga atmosfäär, nagu öeldud, väljendus ka maha joonistunud trammisüsteemi kujutises, mis metafoorsena selle taristu maastikus elustas. Sellisena tekkis tramm kui mi- dagi enamat pelgast materiaalsest sekkumisest maastikku ning kui erinevate elementide kogum. Trammi ennast ei olnud kummaski sekkumises, oli vaid mõte trammist, mida sai tajuda tervikliku maastikulise kogemusena.

Nende kahe kunstiprojekti puhul on selge maastikuline sekkumine, samas ei ole see sekkumine kuidagi võrreldav maastikukunsti või maastikuarhitek- tuuriga: mõju on lihtsalt niivõrd lühiajaline. Seetõttu ongi nende puhul atmo- sfäär kohasem mõiste, aidates anda edasi objektiivse ja subjektiivse vahelist kogemust. Nagu atmosfäärialane kirjandus rõhutab, on atmosfäär füüsilise maailma ja kogeja vahepeal. Nendes sekkumistes tuleb see vahepealne olemus välja just väheses materiaalses vormis, kus sisuline tähendus tekib kujutlu- ses, millele aitavad oluliselt kaasa materiaalsed sekkumised (joon tänaval, suusarada lumes).

Viimaks, maastiku mõiste püüdlus olla kõikehõlmav ja kokku tuua nii füü- siline kui ka looduslik, visuaalne ja tajutud ning kogetud, annab atmosfääri mõistele maastiku tõlgendamisel sisulise tähtsuse. See tähendab, et maastikku võibki mõtestada atmosfääri abil, näidates seda mõistet kui teatavat efemeerset

maastikku. Sellisel juhul võib öelda, et maastik saab peitudagi atmosfääris, mitte lihtsalt, et atmosfäär on maastikus. Kui maastik on vaatamisviis ja kehaliselt tajutav (Lorimer 2005; Wylie 2005), siis ei saa teisiti mõeldagi, kui otsida rohkem nende mõistete lähedust. Selle täpsem filosoofiline ja kultuuri-geograafiline mõtestamine jääb siiski teiste kirjutiste teha. Siinne tekst avas atmosfääri kui kunstilises sekkumises tekkiva nähtuse, mis aitab analüüsida ühistranspordi infrastruktuuri ja maastiku suhet.

Tänuõnad

Artikkel on valminud projekti “Ühistransport kui avalik ruum Euroopa linnades: narratiivid, kogemused, vastandumised” (*Public Transport as Public Space in European Cities: Narrating, Experiencing, Contesting (PUTSPACE)*) raames, mida rahaliselt toetab HERA (*Humanities in European Research Area*) ühisuuringute programm (www.heranet.info) ning mida kaasrahastavad AKA ja BMBF DLR-PT kaudu ning ETAg ja Euroopa Komisjon programmi “Horisont 2020” kaudu. Autorid tänavad ka maastiku ja kultuuri keskuse kollektiivi ning kunstiprojektide elluviimise abistajaid.

Kirjandus

Allen, John 2006. Ambient power: Berlin’s Potsdamer Platz and the seductive logic of public spaces. – *Urban Studies* 43 (2), lk 441–455 (DOI:10.1080/00420980500416982).

Anderson, Ben 2009. Affective Atmospheres. – *Emotion, Space and Society* 2 (2), lk 77–81 (DOI:10.1016/j.emospa.2009.08.005).

Anderson, Ben 2016. *Encountering Affect: Capacities, Apparatuses, Conditions*. London: Routledge.

Atha, Mick (2018 Ephemeral landscapes. Rmt-s Peter Howard, Ian Thompson, Emma Waterton ja Mick Atha (toim.) *The Routledge Companion to Landscape Studies*. London: Routledge, lk 113–126.

Bissell, David 2010. Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. – *Environment and planning, D, Society & space* 28 (2), lk 270–289 (DOI:10.1068/d3909).

Böhme, Gernot 2017. *The Aesthetics of Atmospheres*. Thibaud, Jean-Paul (toim). London: Routledge.

Cosgrove, Denis 1998. *Social Formation and Symbolic Landscape*. 2. trükk. Madison: University of Wisconsin Press.

- Cosgrove, Denis & Daniels, Stephen (toim) 1988. *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Griffero, Tonino 2014. *Atmospheres. Aesthetics of Emotional Spaces*. Farnham: Ashgate.
- Hillary, Fiona & Sumartojo, Shanti 2014. Empty-Nursery Blue: On Atmosphere, Meaning and Methodology in Melbourne Street Art. – *Public Art Dialogue* 4 (2), lk 201–220 (DOI:10.1080/21502552.2014.936686).
- Kasemets, Kadri 2014. Visual Meaning-Making in an Underprivileged Neighbourhood Landscape: Milieus and Atmospheres. – *Visual Communication* 13 (4), lk 459–470 (DOI:10.1177/1470357214542208).
- Kwon, Mivon 2002. *One Place After Another: Site Specificity and Locational Identity*. Boston: MIT Press.
- Laaksonen, Mikko 2009. *Turun raitiotiet / Åbo spårvågar / Turku tramways*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.
- Latour, Bruno 2010. An Attempt at Writing a Compositionist Manifesto – *New Literary History* 41 (3), lk 471–490 (<http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/120-NLH-finalpdf.pdf> – 18.11.2022).
- Lorimer, Hayden 2005. Cultural geography: the busyness of being ‘more-than-representational’. – *Progress in Human Geography* 29 (1), lk 83–94 (DOI:10.1191/0309132505ph531pr).
- Löfgren, Orvar 2015. Modes and Moods of Mobility: Tourists and Commuters. – *Culture Unbound* 7 (2), lk 175–195 (DOI:10.3384/cu.2000.1525.1572175).
- McCormack, Derek P. 2008. Engineering Affective Atmospheres on the Moving Geographies of the 1897 Andree Expedition. – *Cultural Geographies* 15 (4), lk 413–430 (DOI:10.1177/1474474008094314).
- Michels, Christoph & Steyaert, Chris 2017. By Accident and by Design: Composing Affective Atmospheres in an Urban Art Intervention. – *Organization* 24 (1), lk 79–104 (DOI:10.1177/1350508416668190).
- Novak, Anja 2019. Affective Spaces: Experiencing Atmosphere in the Visual Arts. – *Archimaera* 8 (november) (<https://dare.uva.nl/search?identifier=458e4bf3-de7f-4653-8f0d-90693668959f> – 18.11.2022).
- Olwig, Kenneth 1996. Recovering the Substantive Nature of Landscape. – *Annals of the Association of American Geographers* 86, lk 630–653.
- Olwig, Kenneth R. 2005. The Landscape of ‘Customary’ Law versus that of ‘Natural’ Law. – *Landscape Research* 30 (3), lk 299–320 (DOI:10.1080/01426390500165385).
- Sheller, Mimi & Urry, John 2006. The new mobilities paradigm. – *Environment and Planning A* 38 (2), lk 207–226 (DOI:10.1068/a37268).
- Sumartojo, Shanti 2016. Commemorative atmospheres: memorial sites, collective events and the experience of national identity. – *Transactions of the Institute of British Geographers* 41 (4), lk 541–553 (DOI:10.1111/tran.12144).

Toppila, Paula 2016. In Search of Tram Buskers' Tour. – Toppila, Paula & Koskela, Katja (toim). *IHME Contemporary Art Festival*. Helsinki: IHME, lk 25–44 (https://issuu.com/ihmeproductions/docs/ihme_contemporary_art_festival_2016 – 22.11.2022).

Tuvikene, Tauri & Nugin, Raili & Kasemets, Kadri & Pikner, Tarmo & Printsman, Anu & Dean, Karin & Palang, Hannes 2022. The landscape approach to planetary urbanization: beyond the planetary urbanization approach. – *City* 26 (4), lk 723–744 (DOI:10.1080/13604813.2022.2079884).

Võrno, Reedik 2011. *Miks Tallinna kiirtramm valmis ei saa*. Tallinn: Ersen.

Wylie, John 2005. A single day's walking: narrating self and landscape on the South West Coast Path. – *Transactions of the Institute of British Geographers* 30 (2), lk 234–247 (DOI:10.1111/j.1475-5661.2005.00163.x).

Summary

Imaginary tramlines in urban landscape: Atmosphere-related art projects in Turku and Tallinn

Tauri Tuvikene

Professor of Urban Studies
School of Humanities, Tallinn University
tauri.tuvikene@tlu.ee

Aleksandra Ianchenko

Junior Research Fellow
Centre for Landscape and Culture, Tallinn University
sasha201@tlu.ee

Keywords: art, atmosphere, landscape, tram, urban studies

The article brings together public transport, art, landscape, and atmosphere. The article aims to demonstrate landscape thinking, a way to attend to the multi-faceted nature of landscape, using two artistic interventions in the urban landscape as case studies: Invisible Tramline in Tallinn and Tram Chalk Walk in Turku, created by one of the co-authors of the paper (researcher and artist Aleksandra Ianchenko). Here, we look at atmosphere as a concept that can be used to bring the material and the sensory aspects of landscape together. In both artworks, atmosphere emerged in the metaphorical (re) creation of infrastructure through material interventions: in one case, the tram was made to appear as tracks skied in the snow, in the other as chalk lines. Lasnamäe tram is a case of planned but unfinished tramline whereas Turku had an active tram service for almost a century before it was discontinued in 1972. Yet, as in the case of Lasnamäe, sentiments echoing a desire to have the tram in active function are present. These artworks resonated with these sentiments although they did not have a desire to make a political statement. Instead, they artfully played with the ephemeral nature of landscape by generating atmospheres of tramlines.

The article shows how atmosphere can emerge in the interaction between material aspects and being present in this environment, more specifically in the activities that metaphorically animate infrastructures in the landscape. Although the tram itself was not present in either intervention, the holistic landscape experience brought present an idea of the tram created by the interventions.

Tauri Tuvikene on Tallinna Ülikooli humanitaarteaduste instituudi linna-uuringute professor. Tema uurimistöö hõlmab linnakultuuride, liikuvuse, linnade ja poliitika kokkupuutepunkte. Uurimishuvide hulka kuuluvad võrdleva urbanismi ja postsotsialismi (ümber)kontseptualiseerimine ning linnalise liikuvuse kogemused ja regulatsioonid alates autoliiklusest kuni jalgsikäigu ja ühistranspordini.

Tauri Tuvikene is Professor in Urban Studies at the School of Humanities, Tallinn University. His research covers the intersection of urban cultures, mobilities, cities and policies. The research interests include comparative urbanism and (re)conceptualisation of post-socialism as well as experiences and regulations of urban mobility ranging from automobility to walking and public transport.

tauri.tuvikene@tlu.ee

Aleksandra Ianchenko on multidistsiplinaarne kunstnik, teadlane ja doktorant Tallinna Ülikoolis (Eesti) ja Åbo Akademi Ülikoolis (Soome). Tema doktoritöö on osa humanitaarteaduste juhitud projektist “Ühistransport kui avalik ruum Euroopa linnades: kogemused, narratiivid, vastuolud” ning selle eesmärk on uurida trammiteede atmosfääri kunstis ja kunsti kaudu. Varem on Aleksandra lõpetanud magistrikraadi kujutava kunsti erialal Irkutskis ja magistrikraadi kunstijuhtimises Moskvast ja Berliinis.

Aleksandra Ianchenko is a multidisciplinary artist, researcher and doctoral student at Tallinn University (Estonia) and Åbo Akademi University (Finland). Her PhD research is embedded in the humanities-led project “Public Transport as Public Space in European Cities: Experiencing, Narrating, Contesting” and aims to explore the atmospheres of tramways in and through art. Previously, Aleksandra completed MA in Fine Art in Irkutsk, Russia, and MA in Art Management in Moscow and Berlin.

sasha201@tlu.ee