

Ühistransport eesti kirjanduses

ELLE-MARI TALIVÉE

Ühissõidukid tekitasid XIX sajandi suurlinnades sotsiaalselt väga heterogeense ruumi, on kirjutanud Elizabeth Amann (2018: 185). Hobustramm ja -omnibuss ei erinenud tehniliselt kuigivõrd reisirööst, süsteemina kujutasid nad aga põhjalikku uuendust: nad lõid regulaarse, suhteliselt kiire ühenduse enamiku linnaosadega, edendasid ja suurendasid mobiilsust, arendades niiviisi omakorda perifeeriaid, ning võimaldasid laiadele ühiskonnakihtidele taskukohast reisimist.¹ Algas pandi ennenägematule ühiskondlikule avatusele, erinevatest klassidest inimesed sattusid üheskoos „klaustrofoobselt kitsasse ruumi, mis tekitas võõraste vahele kohmetu intiimsuse” – nii kujutas ühistransport midagi privaatsfääri ja avaliku ruumi vahepealset. Tekkisid uued suhtemustrid: sõites sigines (pool)tuttavaid, näiteks sõbrunesid liine regulaarselt samal ajal kasutavad töölised, inimeste vahelt kadus varem sündsusega põhjendatud distants. Amann on uurinud seda, kuidas värsket kogemust ja avanenud horisonte kajastati Ladina-Ameerika hispaaniakeelses kirjanduses, nentides, et kujutus oli avar, laulud, karikatuurid, kunst, ajastukroonika ja ilukirjandus võtsid kõik uuest nähtusest oma. (Amann 2018: 185–186)

XIX sajandi teisel poolel hakati Eesti linnadeski kasutama ühistransporti. Praeguseks on ilmunud põhjalikke ühistranspordi ajaloole pühendatud käsitlusi, millest siin tuleks nimetada Aare Olanderi raamatut „Tramm, buss ja troll Tallinnas” (2008), mis võtab kokku varasemate uurimuste historiograafia ja on varustatud rohke illustratiivse arhiivimaterjaliga, ning Riho Paramonovi doktoritööd „Eesti ühiskonna moderniseerumine avaliku privaattranspordi (voorimees ja takso) näitel, 1900–1940” (2019a), mis annab põhjaliku linnaajaloolise ülevaate kõigist kasutatud sõiduvahenditest. Insener Artur Veisseriku memuaarid „Ma armastasin Eestit” (2007 [1995]) heidavad pisut valgust ettevõtte Tallinna Tramm ja Autobused tehnilise direktori keerulistele valikutele aastail 1940–1944. Tallinna esimese naisbussijuhi Elsa Pihelga elukäigu on kirja pannud lapselaps Peter Kuus (2007).² 2005. aastast on

¹ 1915. aastal võeti Londonis kasutusele nimetus Metro-Land, et reklaamida linna ja maa elutingimusi ühendavate uute elukohtade võimalusi (Taylor 2001: 17).

² 1976. aastal keelati Nõukogude Eestis naistel bussijuhina töötamine, kuna see loeti raskeks ja tervist kahjustavaks ametiks. Kaks juhti, üks neist Elsa Pihelgas (1925–2016), said erandkorras jätkata (Kuus 2007: 148). Uuesti on naised bussiroolis 1999. aastast (Järve 1999). Võrdlusena on ehk huvitav, et esimene Londoni naissoost bussijuht asus rooli taha 1974. aastal (Elborough, Kerr 2018: 342–343). Ka Tallinna taksonduses oli särav naissoost teerajaja Magda Vitismann ametis juba aastast 1928 – õieti vaid pisut pärast seda, kui naised pidid (esialgu illegaalselt ehk siis öösiti) Esimese maailmasõja ajal voorimehetroskade ohjad haarama (Paramonov 2019a: 181). Mootorratta- ja lennundushuviline Vitismann vääriski omaette elulooromaani. Londoni esimene naistaksojuht alustas 1908. Eesti esimene naistrammijuht oli aga Pauline Kurisoo, kes töötas taksojuhina, oli seejärel trammikondktor ja 1940. aastal asus trammijuhiistmele (Paramonov 2019a: 186).

Põlvamaal Varbusel avatud Eesti Maanteemuuseum, mis talletab laiemalt liiklemise ajalugu, ning 2011. aastast tegutseb Võrus Eesti Bussiajaloo Selts.

Järgnevalt on vaadeldud eelkõige trammi ja trolli näitel ühistranspordi kujutamist eesti ilukirjanduses. Artikli lõpetab kahe teksti võrdlus: Veronika Kivisilla esimene proosateos „Kuni armastus peale tuleb” (2018), mis kõneleb Tallinna elektrirongidest, ja Seattle’is elava Nathan Vassi blogipostitustest³ koostatud raamat „The Lines that Make Us. Stories from Nathan’s Bus” („Liinid, mis meid loovad. Lood Nathani bussist”, 2018). Analüüsiga tahetakse näidata, kuidas ühissõidukid võimaldavad ilukirjandusteoste autoritel tuua lugejani eri ajastute linnakeskkondi, samuti luua ja piiritleda terveid maailmu, olgu väikeseid või suuri – tulemuseks näiteks „kirglikult romantiline hingedraama mootori põrisemise mehaanilises monotoonsuses ja kiusava signaalkella helistamistes” (Suits 1943).

Ühistranspordi-Tallinna on järgnevas kaardistatud kirjandusliku linna uurija Bart Keuneni füüsikast laenatud ja pisut poetiseeritud raamistikus. Linlikkust on ta vaadelnud sotsiaalse tegevusruumina, mis materialiseerub aine agregaatolekutena ja kus eristatakse nelja etappi: 1) „tahke” olek ehk vana kommertslinn eelindustrialisest ajastust; 2) modernse industriaalmetropoli „vedel” olek ehk linna laialivalgumine linnamüüride lammutamise tagajärjel; 3) hilismodernse „postindustrialise” linlikkuse gaasisarnane olek – kaugemate äärelinnade vohamine; ja 4) virtualiseerunud linna plasmaolek ehk kujuteldavana esitatud linn kõrvuti reaalse keskkonnaga. (Keunen 2019: 164–166) Vastavalt Keuneni teooriale on alljärgnevas süstematiseeritud ka eesti kirjanduses esinevad ühistranspordilood.

Teekond ruumis

Stendhali romaanis „Punane ja must” (1830, e k 1938) on romaanižanri kõrvutatud teed mööda rändava peegliga: narratiivi alusstruktuuriks on teeasuja kogemused, peeglis vilksatab ümbrus, vastutulijad, see, mida rändaja läbi elab ja tähele paneb (Gumbrecht 2006: 611–612):

Jah, härra, romaan on peegel, millega liigud mööda teed. Vahel peegeldab ta teile taevasina, vahel porilompe maanteel. Ja teie süüdistate inimest, kes oma seljakorvis peeglit kannab, ebamoraalsuses! Tema peegel näitab pori, teie aga süüdistate seepärast peeglit! Süüdistage pigem juba maanteed ta porilompide pärast, veel rohkem aga teede järelevaatajat, kes laseb vett roiskuda ja mülkaks muutuda. (Stendhal 2005: 419)

Ühtlasi „peegeldab” see tsitaat kirjandusliku metafoori keerukust. Siinkohal võiks ette kujutada, et peegli asemel on trammi aken ja aknal peegeldub ka vaataja ise. Linnatänavate adumine erineb küll enamasti pikemast teekonnast, sest on seotud (eeldatavasti) turvalisema piiratud ruumiga (Gumbrecht 2006: 612). Samuti ei ühti

³ <http://www.nathanvass.com/blog>

igapäevane töölesoit seiklusjutu kangelase läbielamistega, ent ajalugu on pakkunud seiklusi ka kõige rutiinsematele kulgejatele. 1899–1902 läksid Teise buuri sõtta sajad Londoni omnibussihobused, Esimesse maailmasõtta viidi Londoni autobussid.⁴ Tallinna Mootori bussid vedasid Teises maailmasõjas sõjapõgenikke ja mobiliseeritud, selle esimene Büssingi mudel nr 71 jõudis Eesti Laskurkorpuse sidebussina 1944. aastal Eestisse tagasi (Olander 2008: 74). Teise ilmasõja ajast leidub fotosid purukspommitatud Londoni Sloane Square'i metroojaamast, Claphami trammidepoost (Taylor 2001: 246–247), Tallinna trammidepoost (RA, EFA.217.0.178816; RA, EFA.217.0.178813), Turu ja Viiburi trammiliinidest Talve- ja Jätkusõjas (Laaksonen 2009: 82–93; Rickheden 2013: 70–92). Selliseid sündmusi on kujutatud ka ilukirjanduses, väljendades muu hulgas seda, kuidas uudsega käib kaasas ohutunne.

Tehnika otsekui iseseisev võimutsemine lummas XIX sajandi uute tehnoloogiate ja energiaallikate külluses juba Émile Zolad, kelle romaani „Inimelajas” („La bête humaine”, 1870, e k 1907 pealkirjaga „Inimeseloom”) lõpus kihutab vedurijuhi jäänud sõdureid täis rongi ohe. Zola kirjutas romaani Saksa-Prantsuse sõja (1870–1871) algul ning see verevalamine, kuhu on teel ka kahurilihaga laaditud rong, kehas tas kapitalismi valuvormi langenud kultuuri enesehävitust, millest kirjanik lootis aga tõusvat uut ühiskonda (Gumbrecht 2006: 643). 1926. aastal ilmunud Johannes Semperi luulekogus „Viis meelt” on tsükkel suurlinnadest, kus „[I]nn on kärinaid täis mürgine roojane moolok, kuid siiski kallis ja häid mälestusi pakkuv” (Hennoste 2019: 43). Semperi tsükli lõpetab aga „Veduri enesetapp”, „milles kaunitult siugjas vedur kihutab rööbastelt vabadusse nagu auto ja hävitab autod, bussid, trammid, linnamajad. Ühesõnaga, ülejäänud moodsa linnatehnika maailma. Ja teeb siis enesetapu.” (Hennoste 2019: 43–44) Stiihilisi ronge on eesti kirjanduses teisigi, Tiit Hennoste (2019: 40–41) osutab suurlinnades elanud Semperi näitel üleüldisele tehnikas pettumisele pärast Esimest maailmasõda. Kindlasti on ohtlikud või hullunud rongid ka märk esimestest uutmoodi liikluseõnnetustest.⁵ Eduard Vilde 1893. aastal kirjutatud novellis „Kaks abielu” kujutatakse rongiõnnetust ning enesetappu rongi rataste all (Vilde 1930: 215, 230). Karl Ristikivi (1938: 254) on romaanis „Tuli ja raud” juhtuvat rongiõnnetust kirjeldanud kui raua mässu inimese vastu. Esimese maailmasõja rindele kulgeva rongi on kuulsaks kirjutanud Jaroslav Hašek oma lõpetamata jäänud romaani „Vahva sõduri Švejki juhtumised maailmasõja päevil” (1921–1922, e k 1928, 1960). Meie kirjanikest kurseeris tagalas sanitaarrongis kroonufarmatseudina teeninud Oskar Luts, kelle memuaarides⁶ kujutatud seiklused justkui pisut nukra-

⁴ Nelja aasta jooksul osales Esimeses maailmasõjas 1300 Londoni linnaliinibussi (Elborough, Kerr 2018: 339). Juba sõja esimestel nädalatel Belgias ja Prantsusmaal transportisid need sõdureid, aga bussi võis kasutada ka näiteks mobiilse postituvide kuudina (Taylor 2001: 160, 166). Kuna mehed läksid sõtta, said londonlannadest sõjaajaks konduktorid ja igat sorti bussi- ja metrootöötajad, neil ei lubatud ainult ühistranspordivahendeid juhtida (Elborough, Kerr 2018: 339). 1918–1919 pidid nad töökohad sõjast naasnud meestele tagasi andma (Taylor 2001: 162).

⁵ Siiani on Eesti ohvriterohkeim, enam kui poolesaja hukkunuga rongiõnnetus 1897. aastal Puka lähedal toimunud mahasõit tulvavees lagunenu raudteetammilt (Arjakas 2010).

⁶ „Tagala. Mälestusi IX. 1914–1915” (1937), „Która godzina? Mälestusi X” (1938), „Punane kuma. Mälestusi XI” (1939), „Sõjarändur. Mälestusi XII” (1940) ja „Pikem peatus. Mälestusi XIII” (1941).

meelse Švejkina ei jää kohati Hašekile alla. Luts kirjeldab seejuures ka õhurünnakut Varssavis trammisõitja vaatevinklist (Luts 1938: 32–34). Londoni bussisõidu ajalugu, sealhulgas ilukirjanduskajastust talletavas kogumikus (Elborough, Kerr 2018) peegeldub ka 2005. aasta terrorirünnak (Mannheim 2018). Ian McEwani romaanis „Lepitus” (2001, e k 2003) hukub 1940. aastal õhurünnaku eest Balhami metroojaama rajatud varjendisse lipsanud truu armastaja Cecilia Tallis. Ühistransport või selle osa on ühiskonnamudel, mida saab ette kujutada pisikese omaette kogukonnana ja paraku ka kergesti rünnata.

Tegelaste linnas ringi sõidutamiseks on Eesti autorid valinud erinevaid ühistranspordivahendeid. Andrei Ivanovi jutustuse „Tuhk” minategelane leiab: „Kõige vastikum oli, et elu oli ette määratud nagu tramm marsruut. Midagi igavamat kui tramm, millega mul vahel sõita tuli, ei olnud maailmas üldse olemas!” (2010: 72) Samavõrd on igavusele vastupidiseid näiteid.

Regulaarse bussiliikluse algust Tallinnas seostatakse arhitektile ja ettevõtjale Fromhold Kangrole antud loaga viie bussiliini pidamiseks 1922. aasta mais (Olander 2008: 42). 1924. aastal ilmus Peet Vallaku novell „10 omnibuss 10”, kus punase autobussi marsruut koondab endasse kahe inimese, konduktori ja bussijuhi suhtedraama (vt Vallak 1968: 141–162). Psühholoogilist pinget kerivas õudses loomaldavad tegelastel üksteisega manipuleerida just sellesama sõiduki aksessuaarid: näiteks signaalkell, millega tuli ärasõidust märku anda.⁷ Tegelaste taustal viirastub 1920. aastate alguse majanduslanguses vaevlev linn, töötus, möödunud sõdade varjud, novell aga on pööratud sissepoole – ühissõiduki väikesesse ruumi, liinil sõitmise vangistusse, inimhinge otsekui linnaruumilt laenatud hämarusse.

Kui aga bussiaknast välja vaadata? Holger Kaintsi romaani „Uinuv maa” (2016) kangelanna on samuti ametilt bussikonduktor.

Rilma jõudis parasjagu paar minutit enne seda Roosikrantsi tänava nurgale, kui Tõnismäe poolt keeru tagant hakkas paistma erksinise autobussi esiots. Varahommikused trammid juba käisid. Just nüüdsama tilistas ja pööras tupikteelt välja 1. liini üksik vagun ning võttis platvormilt Kadrioru poole sõita soovijad peale. Sinine Büssing tegi trotuaariserval seisva Rilma ees ukсед lahti ja neiu hüppas sisse. Üle pea kammitud juustega Erlend tervitas teda lühidalt ja tühi buss jätkas kibekähku teekonda. (Kaints 2016: 13)

Nii saab 1938. aasta Tallinna tänavapilti kujutada bussiaknast. Rilma müüb pileteid kahel liinil, Kopli ja Kalamaja omal, millest ta eelistab viimast: „Seal oli alati ümberringi palju erinevaid inimesi, askeldamist oli tihedalt ja aeg läks seetõttu ruttu; pealegi sõideti otse linnasüdamest läbi” (Kaints 2016: 14–15). Helge bussireis moodustab kontrasti romaani kolmandas osas kujutatud sõjas kannatada saanud linnaga, kus tiirutab tramm. Rilma läheb trammile peale seepärast, et puupüsti täis sõidukis on soojem kui nukkerkõledal sügisisel tänaval, kus „[t]uul puhus linna poolt ja tõi endaga kaasa peenikest tolmu. Oli imestamisväärne, kuidas varemmed ikka veel tol-

⁷ Täna retsensenti ja toimetajat viitamas Peet Vallaku novellile ja mõnele teisele olulisele ühistranspordiga seotud tekstile eesti kirjanduses.

masid: suurest pommitamisest oli ju kaks ja pool aastat möödas. Aga nii see oli: kui oli pidanud mõnda aega kuiva ja seejärel tuli kõva tuul, lendas lagunenuid müüridelt pärit telliskivi- ja krohvitolm kaugele.” (Kaints 2016: 216)

Trammikellade tilin

Seoses Tallinna elanike mobiilsuse muutumisega möödunud sajandil on eelkõige huvitavad Keuneni määratletud teine ja kolmas etapp ehk olukorrad, kus linna-müüride lagunedes ja industriaalala tekkides valgub linn esiteks õlilaiguna laiali ning teiseks hakkavad vohama kaugemad äärelinnad. Teine etapp on dramaatiline, ka Keunen on kirjutanud: „„Tahke” linna rütm seab esiplaanile *genius loci* ja kohatunnetuse ning eksisteerib koos hirmu ja võluga, mida põhjustavad metropoolse kasvudünaamika rütm, industriaalse „vedela” linna igapäevased kiirrutitiinid ning sotsiaalsete ja kultuuriliste traditsioonide lakkamatu hävitamine” (Keunen 2019: 172). Tegemist on linna mõiste avardumisega mitmes mõttes, laienedes vajas ju linn vahemaade katmiseks ka järjest võimsamaid liiklusvahendeid.

Rütmimuutus oli alul siiski leebem: hobune vahetas vaid järeleveoki. Paramonov (2019a: 42) on liikumisajaloolasele Clay McShane’ile toetudes osutanud, et XIX sajand oli linnas hobuse eksploateerimise haripunkt ning mida suuremaks linnad kasvasid, seda enam hobuseid vajati. Voorimehetroska on nii ühistranspordi kui ka takso prototüüp. Ühistranspordiks arenes kõigepealt hobuste veetud omnibuss (ladinakeelsest sõnast *omni* ’kõigile’), mis hakkas Pariisis kurseerima 1828. aastal, Londonis aasta hiljem (Taylor 2001: 11). Sõidukile kuulus peaaegu sajand, lõpp oli üsna järsk: kui tippphetkel, 1900. aastal, vuras-kappas Londonis 3736 hobuomnibussi,⁸ siis 1914. aastal saadeti viimane neist pensionile (Elborough, Kerr 2018: 338). Eestis on hobuomnibussi tuntud XIX sajandi teisest poolest, siin ei olnud sel aga niisugust tähtsust kui metropolides. Hobusõidukite asemel ihati mootorit linnas juba seetõttu, et loomade eest tuli hoolitseda ja nende tagant koristada.⁹ Seda, milline oli Eestiski hobulinna helitaust, kabjaplagin ja vankrirataste müra kivisillutisel, võib aimata heldimusest, millega on tervitatud esimest lund nii baltisaksa kui ka eesti memuaarides. Lumi summutas helid. Ka sada aastat hilisemas linnas kogeb Mats Traadi tegelane sedasama igatsetud vaikushetke: „Pehme kohev lumi varjundas halle paneelmaju, autod ja trollidki liikusid summutatult” (Traat 1985: 297).

Hobutramm ilmus eesti kirjandusse peagi pärast rööbaste mahapanekut. Augustis 1888 avati Tallinnas Narva maantee liin, sama aasta septembris Tartu maantee liin (Olander 2008: 14). Vilde on kujutanud „tõsiste sündmuste järele” kirjutatud uudisjutus „Kuul pähe!” (1891) hobutrammi kui juba kindlalt linnapilti kuuluvat sõidukit. Mõni aasta varem avaldatud romaanis „Kuhu päike ei paista” (1887–1888) kasutasid tema tegelased Kadriorgu sõiduks veel hobuerasõidukit, trammi sissetoomine oli

⁸ 1900. aastal oli Londonis 40 000 hobust; ühe kahehobuomnibussi jaoks vajati tosinat vahetuslooma (Taylor 2001: 85).

⁹ Hobusesõnniku küsimus olnud 1898. aastal New Yorgis toimunud esimese maailma linna-planeerimise konverentsi keskne teema (Paramonov 2019a: 42).

aga mõnevõrra ootuspärane: Vilde oli naasnud Berliinist, kus konka sõitis 1865. aastast.¹⁰ Moskva hoburaudteed oli eesti lugejale tutvustanud juba 1884. aastal Moritz Maximilian Pödder haritlasromaanis „Bob Ellerhein”, kus seda kasutatakse meelelahutuseks – turistina (Pödder 1977: 55).

Ruumi sotsiaalne heterogeensus on Vildel markeeritud: hobustrammis sõidavad koos jõukas noormees ja vaene tütarlaps, „uudisjutt” ongi üles ehitatud ühiskonna-kihtide vastandusele. Ehk tahab noormees, kes tütarlapse trammiga mere äärde viib, sõiduga neiule muljet avaldada (kes ostis piletid?), või rõhutab trammisõit tüdruku iseseisvat loomust – Luiise Veber õpib ametit ja sarnaneb Vilde tulevaste hakkajate naistegelastega –, ent tekst ei too ühtki selgitust peale selle, et ühissõidukiga Vene turult Kadriorgu sõitmine on üdini loomulik. Hobustrammil oli Tallinnaski küljes lustisõidu maik (vt Olander 2008: 16).

Ehkki uuenduslik, oli see sõiduvahend olemuselt siiski vanamoeline, eriti kuna Riias ja Helsingis hakkasid elektritrammid sõitma juba 1901. aastal. Matthias Johann Eisen unistas sajandivahetuse paiku igatahes isesõitjatest automobiilidest, mis inimesi linnas ühest kohast teise transpordiks (Palamets 1999).

Modernse linna kujutamise juurde kuulus ühistranspordi närviline heligamma. Lieven Ameeli doktoritööst (2014) lähtudes oli ajavahemikul 1890–1940 Helsingi olulisim ühistranspordivahend tramm, seda ka kirjanduses. Rong tõi kirjandustegelase linna, aga linnapilti maakolkast eristavat elavust ja liikuvust andis edasi just tramm. Juhani Ahot on nimetatud soome kirjanduse „moderniseerumise ülesmaaliaks *par excellence*” (vt Ameel 2014: 34) ning tema teostes „Raudtee” („Rautatie”, 1884) ja „Üksi” („Yksin”, 1890) on sõidukid mitmekihilised kirjanduslikud motiivid. Need väljendavad muutunud aja- ja ruumitunnetust, linnastumise ja moderniseerumise üha kiirenevate protsesside tulemit (Ameel 2014: 34). „Üksi” kõneleb trammisõidust küll Pariisis, ent ka kirjandusliku Helsingi linnapilti kuulus troskade lõgin, ajalehemüüjate kiledad hõiked ja trammide vingumine: kõik see loob palavikuliselt kiirustava õhkkonna (Ameel 2014: 43). Lauri-nimelise tegelase jaoks Iris Uurto romaanis „Küpsemine” („Kypsytminen”, 1935) koondab tramm sellist linlikkust, mida tema ihkab: kiirust, kergest tempokust, kollektiivsust (Ameel 2014: 177).

Eesti kirjanduses on üks ajakasutuse muutumise näiteid Vilde romaani „Raudsed käed” (1898) algus, kus talumees Villem Luik otsustab minna Narva Kreenholmi tööle, upitab end koos tütrekesega aurutõlda ning maailm hakkab liikuma hoopis teise kiirusega kui enne (Vilde 1928: 11). Tiit Hennoste on kirjeldanud modernse linnakeskkonna tulekut eesti luulesse: 1914. aastal „Rohelises momendis” ilmunud noore Henrik Visnapuu luuletuses „Oktoobri õhtu suurlinnas” esineb „vist eesti luule esimene moodsa aja linnapilt elektrivalguse, jõelaeva, auto ja trammiga”, eesti avan-

¹⁰ 1830. aastatel sündinud sõiduk võeti Pariisis kasutusele 1854, Londonis 1861, Peterburis 1863, Moskvast 1872 (Taylor 2001: 13; Olander 2008: 12). Kaks hobust jaksasid vedada kuni 50 reisijaga vagunit. Esimene katse hobustramme Londonisse sisse tuua küll ebaõnnestus, sest rööpad takistasid liiklust. (Taylor 2001: 12–13) Tänavasse süvistatud trammitee avati 1869 ja seejärel käiku läinud liinid võimaldasid sõita juba enamikul londonlastest, luues ühenduse ka vähem jõukate piirkondadega. Hobuomnibussist mahukamana oli sõiduk odavam, pealegi pidi hommikul ja õhtul müüma tööliste poole hinnaga pileteid (Taylor 2001: 51). Seejuures ei ole vist ime, et voorimehed Tallinnaski püüdsid uusi konkurente saboteerida (Olander 2008: 16).

gardi esimene ajutine hetk (Hennoste 2019: 42). Marie Under, „[o]tsides sõnu uue aja häälte kohta”, kirjutab luuletuses „Tänaval” „lækastavatest autodest ja trammide tinahtamisest” (Hennoste 2019: 43). Visnapuu linn on seejuures uduselt, unistavalt helge: valgusmeeleolude kõrval kostab helidest laeva jorin, auto torin ja „tramvaide tim tim tim” (Visnapuu 1914).

Tallinna trammi ajalugu kujutab 1932. aastal ilmunud „Tõe ja õiguse” IV osa, nn Karin Paasi romaan, mille lõpus täituks justkui naise varasem kujutluspilt. Karin tunneb end seismas otsekui kuristiku serval, mingisuguse põhjatu sügavuse ees:

Aga nüüd ta äkki taipas, et tema ise seisab selle tühja sügavuse serval, mida ta tänini poleks uskunud ega oletanudki. [---] sinu ümber on tühjus, nagu elevandiluust müür, sile, läikiv ja libe, võid liuelda seda mööda niipalju kui süda kutsub, aga lõppu ei tule, lõpp läheks nagu aina kaugemale. Inimene oleks nagu äkki muutunud helendavaks ilmakehaks, mis tormab hirmsa kiirusega millegi päratult suure ja süsimusta poole, et kustuda selles, aga see süsimust peletis põgeneb tema eest veel suurema kiirusega [---]. (Tammsaare 1983: 153)

Ainult et peletis ei lähe seekord eest ära, sügavus ongi põhjatu. Abikaasa Indrekule järele sööstev naine ei märka mäest alla kiirustavat trammi, mille hoogu ei saakski pidurdada.

Heino Puhvel (1983: 393) on osutanud Tammsaare ettevalmistustöödele vastava ajajärgu kujutamiseks – näiteks luges kirjanik hoolega 1920. aastate ajalehti. Seega ei ole ekskursus tänavapilti kohatu: hobustrammi asemel oli kasutusele tulnud aurustramm Kopli liinil (1915) ja linnas mootorstramm (1920). Ehkki elektrirong ja -tramm on mõlemad XIX sajandi viimase veerandi leiutised (Taylor 2001: 14), hakkas elektrijõul tramm Tallinnas sõitma alles 1925. aastal. Aga bensiinimootoriga tramm oli 1920. aastate alguses kahtlemata uudis, mida kirjanduslikku linnakeskkonda sisse kirjutada. Need olid ümber ehitatud konkavagunitest ja sõitsid tasasel maal 30–35 km/h (Olander 2008: 26).

Karini enda linnaline element või tema meelest talle sobiv sõiduvahend oleks pigem auto. Tammsaare kujutab sarnaselt Vallakuga esimest vabariigiaegset majanduskriisi, mis hõlmas aastaid 1923–1924, ja Karin mõtleb: „Kõik sõitsid oma autodega, kõik tema tuttavad ja paljud kooliõedki, aga temal polnud selleks vähematki lootust. Nüüd mitte enam! Enne võis ta isaltki peale ajada, et see endale auto ostaks, aga nüüd oli ka see lootus läbi.” (Tammsaare 1983: 61) Küll aga leidub tal sõidutajaid. Kui ühissõiduki juures on toonitatud naise iseseisva sõidu võimalust, siis auto kasutamise loob Karinile ühtpidi võimaluse kuramaažiks eraautos kui privaatruumis, teisalt saab kogu linn tema afäärast autojuhi suu läbi teada. Trammiõnnetus on romaani *grande finale*: „[---] siis, kui Karin tahtis maksku mis maksab trammivaguni eest Indreku kannul läbi tormata, kartes muidu ta kaotada silmist, ja kui ta pörkas vaguniga nii võimsalt kokku, et see paiskas ta tüki maa peale kõrvale, püüdis kordnik ta lahutatud kätel kinni. Ometi kukkumise hoog oli nii suur, et paisatud keha libises kordniku käte vahelt tänavaprügitusse, kuid üsna õrnalt [---].” (Tammsaare 1983: 388) Romaani kaks viimast lehekülge on linnatänaval vahelduvate helide ja piltide

virvarr: trammikella meeleheitlik helin; sõiduki all lõmastuvad roosid, mille Tiina kokku korjab ja Karini jahenevasse rüppe asetab; inimhulga mesilaspere; seejärel kontrastiks vaikus, kui Indrek sõidab autos, süles veriste huultega abikaasa, ning saab talle ilmselt kõrvus huugavas üksinduses öelda: „Kallis, sa armastasid ikka rohkem, kui mina suutsin uskuda” (Tammsaare 1983: 389).

Karini tegelaskuju hukkumist on Henrik Visnapuu kurjalt kritiseerinud: „See on väga halb lõpp sellele romaanile. Autor ei oska teisiti lahti saada oma kangelasest. Veel halvem on see, kui Karini surm sümboolselt peab tähendama seda, et kui ta ei saanud surma Kristuse¹¹ revolvi paugutamises, siis ta ikkagi pidi surma saama. Kõigi märkide järele aga Karinis algas uuestisünd. Väga võimalik, et sellise jumalamehe kõrval, nagu seda oli Indrek omas loomus, abielu enam võimalik ei oleks olnud.” (Visnapuu 1933) „Kas on võimalik mingi tunne, mis pole küll õnn, kuid pole vähemasti enam piin?” kahtles Anna Karenina (Tolstoi 1984: 329), kellele Karini õnnetu saatus kahtlemata mõtlema sunnib, ehkki proua Paasi käike linnaruumis oleks huvitav võrrelda ka sellega, kuidas kasutavad linnamaastikku Virginia Woolfi nimategelane romaanis „Proua Dalloway” (1925, e k 1998) ja John Galsworthy kangelannad (eriti kuna Tammsaare oli viimase romaani „Valge ahv” (1924, e k 1928) tõlkija).¹²

1950. aastal võeti Vorkutast vabanenud Raimond Kaugver vangilaagris omandatud velskripaberitega tööle Tallinna trammitrusti, kus ta töötas ka remonditöölisena, lumesaha- ja trammijuhi ning 1953–1961 teedemajanduse meistrina (Kruus 2000: 641). Tema esimese novellikogumiku nimilugu, kuuldemänguna tuntud „60 minutit” (1968), kujutab traagilist vana-aastaõhtut Kopli-Kadrrioru trammis – selle liini sõit kestis täpselt üks tund. Kurva trammijuhi lugu katkeb poolel teel, sest autor on kasutanud võõritusefekti – jääb lahtiseks, kas tramm põhjustab liiklusõnnetuse või mitte. Ent psühholoogiline pinge on keritud juhikabiinis plahvatuslikuks juba enne, nii et võib-olla olekski kõige ahvistavam olnud just liinil jätkamine.

Kontrastiks peatun kahel uusima eesti kirjanduse unistustetrammil, mis sulanduvad linnamaastikesse. XXI sajandi teisel kümnendil on Maarja Pärtna (2018: 647) kirjeldanud üht unenägu: „On sügis, sooja vaskse valgusega, mis voolab oktoobris aeglaselt mööda Tartu tänavaid nagu sulametall, ja kollane tramm sõidab kella andes Riia mäest üles. Rutakas tulek laseb tal paista vaid vilksamisi, välgatuse ja värvisöötuna, pigem tajun linnaruumis ta kohalolu, kui näen teda või pean ta nägemist võimalikuks.” Minategelane kohtab trammi ikka vaid vilksamisi või distantsilt, „kõrgelt, kaugelt linna kohalt”, kuni:

Ma istun suveõhtul „Barlovas”. Olen trammirööbaste kõrval tahtmatult mäest üles tulnud, õhk on palav ja pisut niiske, mul on igav, ma ei mõtle eriti millelegi. Siis tunnen seda, väga lähedal – lõhna, hingamist, häält, kellahelinat. Ma ei ole siin üksinda. Ma pole valmis. Kes oleks? Kuid hetkel, kui tramm mu ees peatub, tean kindlalt vaid üht – et silmades, millesse ma vaatan, on metsik allumatu ilu, et nad on ühtaegu

¹¹ Visnapuu peab Kristuse all silmas Indrekut, Karinit võrdleb ta Maarja Magdaleenaga.

¹² Anne-Marie Le Baillif pidas A. H. Tammsaare muuseumi 9. sügiskonverentsil (2013) ettekande „Karin Emma Bovary ja Anna Karenina vahel. Kontekst ja teod”.

õrnad, nukrad ja avarad. Et see avarus tõmbab mind üleni endasse, rajalt kõrvale, turvalisest etteantusest väljapoole. (Pärtna 2018: 647)

Tramm näib sobivat orgaaniliselt Tartu linnapilti: „Rööpad tulevad Ülejõelt üle Võidu silla, kulgevad Riia mäest üles, „Vanemuise” kõrvalt läbi ja suunduvad mööda Tähe tänavat kuhugi Karlovasse” (Pärtna 2018: 646). Sellega kohtumise esmane põhjus on kurb lahkumineku sügis, viimane põhjus aga ühe uue suve julgus äkki jälle elada. Seegi tramm ei ole turvaline ruum, koondades ka ohte ja lõpuks sööstes avarusse. Ning kellele minategelane õieti otsa vaatab?

Paavo Matsini romaanis „Gogoli disko” (2015) on fantastiline tramm vajalik nii teekonnaks kui ka kohtumiseks, mõlemad on muidugi mis tahes romaani süžees tarvilikud elemendid. Poolast sõjasaagina Viljandisse toodud trammiliin annab kogu tegevusruumile (või ka üldse romaanile) telje ja varustab selle reljeefiga: läbib järvealuse tunneli, ronib lossimägedesse. Maa-alune ja maapealne omavad mõlemad romaanis niikuinii olulist tähendust: surnuist ülestõusnud Gogol tuleb trammi peale hauast, linnas tegutsevad allmaailm ja põrandaalused, lisaks on olemas metroo, mis on küll igaveseks suletud ja millega tegelastel seostub linnaruumist eestlaste likvideerimise, kuhugi küüditamise stseen, „[l]õputu hämarus ja kurbus” (Matsin 2016: 75).

Matsin on romaani ilmumisaastal avaldanud lühikese selgitava kirjatüki „Sõites trammiga Viljandis...”, kus avab unenäolist trammimängu, milles olid osalised ka Lauri Sommer ja Valner Valme. Sommeri unistustes sõidaks tramm minevikku, see trett oleks äärmiselt läbimõeldud „liikuv idyll” (Matsin 2015: 1190), aga kuidagi teostamatu. Matsini tramm on sellest erinev sõiduk tulevikus või paralleelreaalsuses, mis haagib endale külge erinevaid tähendusvälju. Trammikujutuse realistlikud küljed näivad olevat sõiduki kirjeldamine taskuvaraste paradiisina ning trammist lähtuv läbimõeldud linnaplaneering – jällegi tundub usutav, et tramm linna sobiks. Aga trammist fantaseerimise põhjendus on eelkõige kirjanduslik. Kus saaks pätt elluürganud Gogolit paremini kohata? „[---] ühe „Gogoli disko” tegelase, vana taskuvarga Konstantin Opiatovitši pärast tundus mulle vajalik isegi Tartu-suunaline rööbastik kuni võsas puhkava Juudi kalmistuni” (Matsin 2015: 1189). Seega juba tegelase jaoks oli vaja (just sellist) trammiliini. Matsin aga märgib lõpuks, et päriselt tema koduni kulgev tramm oleks ta kodukassidele liiga „bulgakovlikult-saatanlikult meelitatav” (2015: 1191). Romaani trofeetrammilgi on kindlasti seoseid Moskva kuulsaima trammiga.

Ühenduste Tallinna magalatega

Maailma esimest trolli, trammi paindlikumat järglast, katsetati Berliinis 1882. aastal, Tallinnas avati esimene trolliliin 1965 (Olander 2008: 100, 102). Holger Kaintsi romaanis unistab tegelane Jaagup trollist 1940. aastate lõpul:

„Küll ma tahaksin juba näha seda tulevast nõukogude linna, mis siia varsti kerkib!” öhkas mees ja Rilma tundis kõnetooni järgi ära tolle Jaagupi, kellega nad ammu tagasi olid mööda linna pikki tiire jalutanud.

„Siia tulevad vägevad kivimajad, sotsialistliku ühiskonna lossid, sammaste ja tornidega. Paari aasta pärast hakkab Tallinnas sõitma trolleibus, see on juba kindel, kõik otsused on tehtud [---].” (Kaints 2016: 289)¹³

Kui Mati Unt n-ö lõi „Sügisballiga” (1979) Mustamäe (Luik 2005: 779) ja kirjutas romaani sisse trolliliini, talletas ta ühtlasi tegelikkust. Linnaosa esimesed majad valmisid 1964. aastal, plaanipäraselt pidi Mustamäed ühendama kesklinnaga tramm, ent novembrist 1967 hakkas mööda Sõpruse puiesteed sõitma trollibus (Olander 2008: 104).¹⁴ See oli mõtteline (ruumisuhelt ehk pöördpine) järg Kopli trammile, aurutramvaile, mis seati sisse selleks, et töölisi Kopli laevatehastesse transportida (Olander 2008: 22). Öismäe ja Mustamäe magalatest käidi erinevatesse linna- piirkondadesse tööle ja naasti õhtul.

Tallinna puhul on Keuneni raamistiku kolmas etapp, mis käsitleb kaugemate äärelinnade vohamist, pisut erinev sellest, millele hollandi keeles osutab uudiskeelend *de nevelstad*, udulinn („linna-ala, milles jagunemine linnaks ja maaks ei ole selgesti märgatav”) ning Itaalias väljendid *la città diffusa* ja *la città autostradale* ehk linnapiirkond, kuhu viib maantee/kiirtee (Keunen 2019: 165). Ühine on hajusus, aga Tallinna magalauuslinnad ei meenutanud aedlinna ja seal nappis linlikkust leevendavaid rohealasid. Üldkasutatav liikumisvahend oli Tallinnas aga ühistransport. Kui läänemaailmas algas toona autostumine (Taylor 2001: 272) ja ühistransporti tabasid mõneks ajaks langusaastad, siis ehkki ka Eestis elas 1960. aastate alguseks linnas juba ligikaudu 2/3 elanikkonnast, oli auto defitsiitne luksuse (vt Rattus 2013: 19–20). Erasõidukite arv hakkas Nõukogude Liidus kasvama alles 1970. aastatel seoses Žiguli tootmise alustamisega ning autod muutusid kättesaadavamaks 1980. aastatel (Rattus 2013: 24). Aga siiski ei sõidetud linnas niivõrd autoga, sellega mindi maale sugulaste juurde või suvekoju (Rattus 2013: 19) või reisiti, nagu seda tehakse Mari Saadi jutustuses „Mida teha emaga” (1978) ning Kaugveri romaanis „Pariisi lõbusad naised” (1985).

„Sügisballis” (mis muide algab samuti juhita veduri peaaegu põhjustatud õnnetusega) kogetakse trollisõitu kui loomaaeda, kus loomad on pressitud puuri nii tiheidalt, et ei saa liigutada (Unt 1979: 137). Nii oli see ka päris-Tallinnas. Kristel Rattus on tsiteerinud meenutust 1970. aastatest:

Kõigepealt tulime jalgsi trammi peale, sellega Võidu väljakuni, sealt edasi trolli peale ja Mustamäele Sääse peatusse ja sealt edasi jällegi jalgsi koju. Tihtipeale olid õhtuti nii tramm kui ka troll inimesi puupüsti täis, istumisvõimalusi polnud, lapsed seisid, surusin neid siis tugevalt enda vastu, et neid ära ei tallataks, ja kuna neid väike-seid pambukesi seal kuskil all, inimeste jalgade juures ei nähtud, oli täitsa tegu neid

¹³ Esimesed Nõukogude Liidus valmistatud trolli mudelid nimetati Lazar Kaganovitši järgi: LK-1.

¹⁴ Elektrilist omnibussi oli Tartus 1936. aastal katsetanud ülikooli energeetik Jaan Muuga.

kaitsta. Kergem oli siis, kui lapsed seal all nutta tihkusid, siis püüdsid inimesed neid ise ka säästa, ei trüginud nii ligi. Minu ütlemistest, et ärge trügige, siin on lapsed, ei tehtud suurt väljagi; ühel korral hoopiski üks vene naine, kes ise istus, küsis: „Miks nad teil pirisevad?” Ma ei vastanud sellise lolli küsimuse peale midagi. Tahtmine oli ka ise pirisema hakata. Kahte last korraga, eriti sellises inimmassis, ei jõudnud eriti süles hoida. Vankriga/käruga ühissõidukis olemisest pole mõtet enam rääkida. (Rattus 2013: 25)¹⁵

Undi „ilukirjandusliku regionaaluurimuse” (Tomberg 2008) objekt on kaks korda nii suur kui New Yorgi Keskpark ja rahvaarv ületab kahekordselt Gröönimaa ja Bermuda saared (Unt 1979: 55). „Sügisballi” Mustamäed on vaadeldud autonoomse, saaretaolise ruumina, kuhu seal elavad inimesed on omamoodi suletud (Tomberg 2008), see kujutab endast nõukogude modernsuse kriitikat ja peegeldab 1960. aastate tehnoloogiavaimustuse vaibumist (Annus 2015: 65). Võib-olla on Undi Mustamäe ka millegi suurema väike mudel: suletusega saab programmeerida tahtetust, ruumilist (ja seejuures hirmutavat) ettemääratust. Romaani tegelasi ühendab üksindus (Tomberg 2008; Annus 2015: 65), suutmatus suhelda, mis näib ruumi survet omakorda võimendavat. Ja ehkki võimalus oleks justkui olemas, ei ole kindel, kas „Sügisballi” Mustamäe elanikud üldse linnaosa piiridest väljas käia tahaksid. Troll sõidab küll, aga võib-olla kasutavad elanikud seda vaid linnaosasiseselt, või kujutab töөлkäimine nende jaoks päeva ebaolulist etappi. Ehk on „Sügisballi” tegelase linnaehitajast arhitekti Maureri kõrval ühe tegelasena esineva Leo Lapini unistus mõtteliselt juba täide läinud: Le Corbusier’ nelja nõudega ideaallinna, kus peab saama elada, töötada, puhata ja liikuda (Unt 1979: 91), on Lapin tahtnud rajada veelgi pisemasse suletud süsteemi ehk mikrorajooni, kus oleks ka spetsiifilise rohealana surnuaed, et ei olekski tarvidust kunagi mikrorajoonist väljuda (Unt 1979: 121).¹⁶ Troll, oma korrapärasusega veel üks rutiini kinnistaja, ruumimustri tekitaja ja kontrollitud liikumise sümbol, meeldib arhitekt Maurerile. Romaanis on antud vihje sellelegi, mis Lääne-Euroopas muutis inimeste linnalist mobiilsust: televiisori vaatamine on põhjus, miks üksikemast tegelane Laura ei lähe (sõida) kodunt õhtuti kuhugi.

Mats Traadi lühiromaani „Rippsild” (1980) peategelane, noor naine Ola, on kesklinna ja Mustamäe vahelist trolliliini kasutanud ühel iseäranis helgel hetkel oma elus, arvates, et on leidnud suure armastuse.

Oli ilus valge õhtu, päikeseõhetusest heledal tänaval sammus ta trolli poole. Päevad olid pikad, palju pikemaks nad sel aastal enam ei läinudki. Suitsune linn oli sinivalges

¹⁵ Olin lapsena 1980. aastatel emal kaasas töölähetuses Moskvas. Mäletan sealset ühissõiduki-kultuuri. Sallidesse mähitud piletimüüjad-kontrolörid söimlesid lakkamatult, sõiduk libises jääl, rabeles hangedes ja pakaseaurus. Bussi uksele oli kirjutatud „Не прислоняться” („Ärge nõjatuge”) ning ema kiusas mind, väites, et see tähendab „Mitte elevanditseda” (sõnast *слон* 'elefant'). Kui oleksin siis vaid teadnud, et „Kassidel pole lubatud! Kassidega ei tohi! Kõtt! Roni maha, muidu kutsun miilitsa!” (Bulgakov 1968: 51), äkki oleksin Peemotitki näinud.

¹⁶ Lapin viitab tollasele tervikliku elurajooni rajamise plaanile: lisaks elamutele arvatati välja ja kavandati vajalikud teenindusasutused – koolid, lasteaiad, polikliinik, kauplus –, samuti pargid, ja nähti ette teenindusraadiused (Tallinn 2007: 200–201).

vines, tänavad paistsid puhtamad ja kõrgemad kui harilikult. Oli, nagu oleks maapind ja ererohelised, veel määrdumata puud kerkinud üles, taevale vastu.

Troll undas, Sõpruse puiesteelt hoovas niidetud rohu hõngu. Sealsamas autodevoolu kõrval pügaski noor vurrudega mees turtsuva masinaga muru. (Traat 1985: 285)

Trolli undamine tundub olevat mingi aja linnale niisama iseloomulik hääli kui trammi kellahelin. Ola kolib sel suvepäeval Kassisabast Mustamäele, jättes oma kirjandusteadlasest – Tammsaare-uurijast – abikaasa maha mehe pärast, kes näib koondavat erilist maskuliinsust: otsekohene ja rohmakas laia joonega käitumine, oskus konstruktoritöö kõrvalt autode ja suvilate remondiga raha teenida, „[k]äed õlast liikumatud, kanged, justkui ühest tükist, pea otse, silmad kahele poole vilamas, teraselt ümbritsevat tähele panemas, peale passimas, nii nagu šerif ameerika filmis, sammus Apo laudade vahel” (Traat 1985: 280).

Lisaks soetab Apo peagi auto – Žiguli, ehkki tal ei ole omaette korterit. (Ka Kaugveri kuuldemängus läheb naine trammijuhil juurest ära „autoga mehe” juurde.) Auto tagab paarile ajutise privaatriumi, ent igapäev kahetoalises Mustamäe korteris koos Apo lahutamata naise, ema ja Ola lapsega eelmisest kooselust purustab nende suhte. Kui Ola tuli oma abikaasa juurest ära mööda Sõpruse puiesteed undava trolliga, siis „[a]leg oli edasi läinud, raske öelda, kuhu, kuid seekord kolis Ola autoga. Apo tõstis kaks kohvrit pagasiruumi, laskis kaane mürtsudes kinni. Velvol oli süles Vilma ostenud pruun karu, kaenlas Kaida kingitud kallur. Nii sõitsid nad Õismäe poole – vastu uuele elule ja uutele katsumustele.” (Traat 1985: 308) Teksti põhjal oletades kolib Ola linna vastehitatud nurka Järveotsa teel Harku järve ääres, ühiselamutüüpi hoonesse. Majani, mille aknad on õhtukaarde, ühistransport toona sinna õieti ei ulatunudki, ehkki Väike-Õismäe ringile tõi linnast „pungil Õismäe buss” (Traat 1985: 316). Korter on linna serv, ühe maailma tuuline lõpp.¹⁷

Traadi lühiromaani pealkiri kujutab endast Ola vaimse hapruse metafoori, süžee võiks aga olla tüüpiline noore kangelase linnatuleku lugu. Linn on Ola ühe majanaabri sõnutsi vangla ja vähihaigus, aga vana segane mees ütleb ka, et „kogu maailm on linn” (Traat 1985: 320). Olale tundub, et juurtega päriselt maapinnas tunneks ta end paremini, ning Väike-Õismäe servalt kolibki ta maale tagasi, olles läbi elanud veel ühe vaimse kokkuvarisemise. Millega ta sinna sõidab, ei tea. Ola on juba loomult raskemeelne¹⁸ ja tõenäoliselt ei olegi ta kunagi (enam) päriselt õnnelik, ehkki saab endaga nüüd hakkama. Romaanis tõusev ja langev pinge on struktureeritud ka tema sõitude ja kolimiste kaudu: hingetõmme, uus algus ja eluetapp, uus arenguetapp ka linna kasvamises, uus sõiduvahend, ehkki domineerib troll, seda ka ülekantud tähenduses. Ei saaks küll öelda, et „inimene on troll” või et „Ola on troll”, aga Traadi tekst tõstatab omakorda küsimusi indiviidi võime kohta iseseisvalt tegutseda. Doktor Levin ütleb Olale:

¹⁷ Väike-Õismäe on ainus terviklikult planeeritud paneelilamurajoon Tallinnas. Seejuures on see utopistliku modernistliku linnaehituse näide: linn on projekteeritud pigem linnulennult, ülalt vaatamiseks, mitte tänavatasandi mitmekesisusest lähtudes (Lankots 2009–2010: [54]).

¹⁸ Ma ei nimetaks „Rippisilda” romaaniks hüsteeriast, nagu on seda teinud Jaan Undusk, küll aga määratleb Ola tegelaskuju hästi „Traadi põhjatu melanhoolia” (Undusk 2016).

„Kujutage ette trolli. Teie olemus, teie programm ja struktuur, kõik see, mida te muuta ei saa, on trolliliin, teie väline mina aga sõiduk, olete oma eluavaldusis piiratud nagu meie kõik, käite kindlat teed nagu troll juhtmeid pidi. Päevast päeva, aastast aastasse võtate vastu ja saadate ära külalisi, vestlete nendega, olete saavutanud omal alal vilumuse, kuid nüüd on see liin, ma ei ütleks et katkenud, see oleks liig, igatahes annab ta lühist, õige pisut muidugi, kuid annab. Eks?” (Traat 1985: 269)¹⁹

Unt ja Traat on mõlemad oma väidetes vastuolulised: rutiin on tappev, aga seda on ka liinilt mahajooksmine.

Liinid, mis meid loovad

Neljas agregaatolek, plasmaolek, märgib Keunenil linna nn virtualiseerumist: „plasmaekraane võib pidada linnaelu uuemate kujude *locus*’eks, modernsuse uuisemas faasis esile tõusnud „immateriaalse linna” meediumiks” (Keunen 2019: 166). Selle oleku alla võib arvata blogides ja sotsiaalmeedia kaudu loodud linnade representatsioonid.

Veronika Kivisilla lühivormikogumiku „Kuni armastus peale tuleb” (2018, täiendatud trükk 2020) alged peituvad Facebooki postitatud päevamuljetes. Taas võiks raamatu teljeks nimetada üht ühistranspordiliini, seekord elektrirongi,²⁰ ehkki minategelane sõidab ka bussiga või rändab jalgsi. Huvitav on võrrelda Kivisilla teksti samal aastal teisel pool maakera Seattle’is ilmunud blogipostituste-raamatuga „Liinid, mis meid loovad”, mille autor, fotograaf ja filmimees Nathan Vass teenib Seattle’is leiba ühissõidukijuhina.²¹ Peatükkide raamistik on mõlemal juhul mõni päevasündmus. Vass kritseldab märksõnad paberile, hiljem taastab kogu situatsiooni, püüdes tabada kõnekeele nüansirikkust (Vass 2018: VIII), Kivisilla kasutab märkmikku, kuhu paneb loo vahetult kirja (Postimees 2018) – ilmselt samuti märksõnutsi; tulemus on tulvil sõnamänguvõlu ja situatsioonikoomikat.

Vassi raamatu eessõnas osutab Paul Constant (2018: XI), et autor on viie aasta jooksul üles tähendanud nii liigutavat suuremeelsust kui ka teravaid kokkupõrkeid, seda, kuidas Seattle’i nägu muutub, ning ka kõik selle, mida ühest ühistranspordivahendist leida võib, kunstist väljaheideteni. „Vass tööpoolest *vaatab* asju” – märkab peeni detaile, võtab arvesse konteksti (Constant 2018: XII). Niisama (südamlikult) terane on Kivisilla. Vassi kirjutamisstiili iseloomustus – blogi rütm muutub sügavamaks, selles tekib kirjandusteosele omane ajakasutus, tegelased esinevad korduvalt ja avanevad üha rohkem, autor näeb tema liinil sõitvaid lapsi suureks kasvamas, nii

¹⁹ Selle aja trollide iseloomulik heli (eriti lörtsisajus) tulenes ka lühisest: sarvede (vooluvõtturi) mahatuleku raksatus, kui kontaktidest tuld löi.

²⁰ 2013. aastal kehtestati tulinlastele tasuta ühistransport, mis hõlmab ka linnasisest rongiliiklust. Sellest peale on Tallinnas hüppeliselt tõusnud elektrirongide kasutamine (vt nt Gnadenteich 2014).

²¹ Seattle’is vurab rohkesti keskkonnasõbralikke, ainult elektri jõul liikuvaid busi-trolli hübriide.

et kõik kokku moodustab ühe linna mitmetahulise loo (Constant 2018: XIV) – sobib ka Kivisilla raamatu kohta.

Erinevusedki väljenduvad tekstis kirjeldatud sündmustes. Vass juhib enamasti üht Seattle'i kurikuulsamat liini läbi Rainier Valley, Kivisilla igapäevamarsruut on rahulik Pääsküla-Tallinna rong. Vass on sorteerinud blogipostitused raamatuks temaatilist tervikut otsides, Kivisilla kerib aega tagurpidi: lapsed tema raamatus jäävad aina väiksemaks, nagu vaataks neid läbi tagurpidi pööratud kiikri, mis lisab omakorda ruumis liikumise metafoorsust – sealt kaugelt nad hakkasid ükskord tulema.

Ühistranspordis kui kindlate piiridega ruumis põimuvate lugude avastamise võlu on Andra Teede analüüsinud Riikka Pulkkineni loomingu arvustuses. Romaani „Töde” („Totta”, 2010, e k 2011) üks võtmekangelasi Anna armastab tiirutada Helsingis trammiga ja „võõraste inimeste elukäike ette kujutada, mõelda välja, kas nad on armastatud, kust nad tulevad. See kõlab nagu iga (noore) kirjaniku soendustrenn, see on nii tuttav.” (Teede 2013: 121) Samamoodi on Anti Saar kirjutanud raamatus „Tekste siledast ruumist” (2009) inimestest Pariisi metroos. Kivisilla ja Vassi tekstide ehk olulisim sarnane nimetaja on aga pisikeste ühismaailmade tekitamine. Ühistranspordi kasutaja on ühe linnaga seostuva kogukonna liige ja võiks oletada, et ta tuleb linnas oma eluga toime. Vassi raamatust aimub aga, mis saab (või õieti ei saa) neist, kel pole võimalik ühistranspordiga sõita. Ta võtab näiteks peale kodutu, kelle on mööduja rämpaga üle valanud ja eelmised sama liini juhid keelanud tal bussi peale tulla: „Nägin ta ilme väsinud agooniast, nagu, mis püüdis pinnale jääda” (Vass 2018: 43–44). Reisijatest moodustub omamoodi toetusgrupp, kes arutab, kus mees end ja oma riideid pesta saaks, kas keemiline puhastus on siis veel lahti, kui buss sinnakanti jõuab, ja jäledast haisust ei tee keegi välja. Vass näib üldse lootvat, et sõidust tema bussiga ja headest sõnadest saab vähemalt kellegi jaoks mõnda paremasse kohta või ellu viiva teekonna algus.

Kivisilla puudutab üksindust ja inimeste tuge kurval hetkel (2018: 27), millestki osa olemist ja saamist, isegi kui see on vaid käik linna teise serva (2018: 95). Sotsiaalse äralõigatuse probleemidele ei ole ta tekstikogumis vihjanud, oma luules küll on. Võib-olla ei ole liikumisvõimaluse puudumine Tallinna vähekontrollitud, tasuta ühistranspordi juures otseselt teemaks, ehkki inimene võib siingi hätta jääda. Nii Kivisilla kui ka Vassi kujutatud on aga maailm, „mis eeldab ainulaadset olekut, valmisolekut olla avatud parimatele võimalikele võimalustele – ja suutlikkust neid võimalusi selgelt näha, neis täielikult kohal olla” (Kaus 2018: 221). Vass näeb bussisõitu kui võimalust avastada maailma igas mõttes, väljast ja seest, Kivisilla poetiseerib argisust, ühendades üleelusuuruse ja igapäevasuse pinget (vt Kaus 2018: 217). Vassi ühest mõtisklusest kumab ka selle pisikese maailma ühe hoobiga purustamise võimalus: noor bussijuht vihjab 1998. aastal juhtunud, õnneks vaid kolme hukkunuga tragöödiat, kui hullunud reisija tulistas ühe liini juhti ja ühissõiduk kukkus Unioni järve kaldaid ühendavalt Aurora sillalt kortermaja katusele (Vass 2018: 147). Vass ei kirjelda juhtunut lähemalt, niisiis peab uudishimulik lugeja guugeldama, et teoses kujutatud ja tegeliku Seattle'i vahel kontakte otsida, ent raamat kutsus seda tegema niikuinii. Selles mõttes need raamatud erinevad: Kivisilla proosakogumik meelitab pigem raamatus kujutatud maailma, sisemisele reisile.

Arvatavasti on loonud või loivad sarnast kogukonnatunnet ühistranspordis – lootes just ilukirjanduse kaudu suurendada inimestevahelist mõistmist – luuleprojektid Londoni (vt Poems...) ja Brüsseli metroodes (vt About Transpoesie)²², trammiluule UNESCO kirjanduslinnas Heidelbergis (vt UNESCO kirjanduslinnad 2018) ning Eesti Kirjanduse Seltsi, Eesti Kirjanike Liidu ja Eesti Edelaraudtee ühine rongiluule projekt, samuti selle jätkuna ette võetud luule levitamine Tartu bussides (Hanson 2015).

Lõpetuseks

Käesolev ülevaade ei ole kaugeltki ammendav, ja kokkuvõtte asemel tahaksin tõstatada uusi uurimisküsimusi. Analüüsima peaks lähemalt üksikuid tekste, seda, kuidas on ühissõidukis reisimist tajutud ja kirjeldatud, arvesse võttes erinevaid ajaperioode ja laiemat tausta – nagu Elizabeth Amanngi (2018) on osutanud ilukirjanduse kõrval eksisteerivaile allikaile. Praegu jäi artiklis täiesti vaatlemata see, mismoodi võis ühissõidukite teke kajastuda näiteks toonases ajakirjanduses. Selliseid interdistsiplinaarseid seoseid on juba loonud Riho Paramonov (2019b).

Oluline oleks laste- ja noortekirjanduse aspekt, lapsed puutuvad ühistranspordiga paratamatult rohkem kokku. Meenub Ellen Niidu värssmuinasjutt „Imeline autobuss” (1968) ja noore luuletaja EiKi räpitekst „Tramm” (2019).

Huvitav küsimus on, kuidas on seostatud linn, seda läbivad teed ja neil kohtuvad inimesed; kuidas ühistranspordi kujutamine võib ilukirjandusteoses toimida kui linna tuiksoon, ruumilisuse tekitaja. 1993. aastal on tehtud lühike portreefilm Juhan Viidingust Kadrioru trammis, kus tema loetud tekstid seostavad akna taga mööduvat linna, selle hoonete ja inimeste lugusid. Pärast rumeenia luuletaja Cristian Popescu surma on sealsetes trammides lavastatud eksperimentaalteatrit pealkirjaga „Tramm nimega Popescu” („Un tramvai numit Popescu”), avamaks kirjaniku loomingu mitmehäälsust ning seal rõhutatud ühtekuuluvustunnet ligimeste vahel, olgugi nad vähivõõrad. Trammireisijad hõlmatakse etendustesse nii pealtvaatajate kui ka osalistena (Popescu 2014: 213–215).²³

Siin käsitletud tekstide põhjal võib arvata, et kirjanduslik linn on ühistranspordiga vägagi kokku põimunud. Kirjandustegelase liikumine ja selleks kasutatav vahend kirjanduslikus linnas iseloomustavad linna arenemist, autori valitud sõiduriistad avavad mõnelgi korral tegelase loomust või seda, missugused ootused võivad tekkida lugejal tegelase jaoks loodud maailma tõlgendades. Võib-olla kõige huvitavam on, et kirjanduslikud ühistranspordivahendid avavad linnaelu selliseid külgi, mida ehk muidu liiga harjunult ja hajameelselt vaatleme, ning peegeldavad sealjuures linna arengut – Bart Keuneni mõistes tahkest olekust plasmalinnaks. Kordagi ei tohiks aga ära unustada, et tegemist on kirjanduse metafoorse, siiruvirulise „peegliga”.

²² Projektis osalevad igal aastal ka Eesti luuletajad.

²³ Täna selle vihje eest Roger D. Selli, kes kuulas Åbo Akademis minu ühistransporditeemalist ettekannet.

Artikkel on kirjutatud HERA projekti „Public Transport as Public Space in European Cities: Narrating, Experiencing, Contesting (PUTSPACE)” külalisteadurina Åbo Akademi ülikoolis veebruaris–märtsis 2020. Kirjutamist on toetanud ka PRG908 („Eesti kesk-konnaliikumine 20. sajandil: ideoloogia, diskursid, praktikad”).

ARHIIVIALLIKAD

Rahvusarhiiv (RA):

EFA.217 – Eesti NSV Vabariiklik Komisjon saksa fašistlike sissetungijate ja nende kaasosaliste roimade ja nende poolt tekitatud kahjude uurimiseks.

VEEBIALLIKAD

About Transpoesie. <http://www.transpoesie.eu/#about>

Nathan Vassi blogi. <http://www.nathanvass.com/blog>

Poems on the Underground. <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage/poems-on-the-underground>

KIRJANDUS

Amann, Elizabeth 2018. Manuel Gutiérrez Nájera's „La novela del tranvía” (1882) and the Literature of Urban Transit. – Symposium: A Quarterly Journal in Modern Literatures, nr 72:4, lk 185–197.

Ameel, Lieven 2014. Helsinki in Early Twentieth-Century Literature: Urban Experiences in Finnish Prose Fiction 1890–1940. Helsinki: Finnish Literature Society.

Annus, Epp 2015. Footsteps and gazes: Mati Unt's Mustamäe. – Urban Semiotics: The City as a Cultural-Historical Phenomenon. (ACTA Universitatis Tallinnensis.) Toim Igor Pilshchikov. Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus, lk 65–87.

Arjakas, Külle 2010. Suurimad rongiõnnetused Eesti 140-aastaselt raudteel. – Eesti Päevaleht 3. XI.

Bulgakov, Mihhail 1968. Meister ja Margarita. Tlk Maiga Varik, Jüri Ojamaa. Tallinn: Eesti Raamat.

Constant, Paul 2018. Introduction. – Nathan Vass, The Lines that Make Us. Stories from Nathan's Bus. Seattle: Tome Press, lk XI–XIV.

EiK 2019. Tramm. – Edasi 21. III. <https://edasi.org/38365/luule-eik-luuletat-tramm/> (6. III 2020).

Elborough, Travis; Kerr, Joe (toim) 2018. Bus Fare: Writings on London's Most Loved Means of Transport. Basingstoke: AA Publishing.

Gnadenteich, Uwe 2014. Tasuta sõit meelitas rahva rongidesse. – Postimees 21. IV.

Gumbrecht, Hans Ulrich 2006. The roads of the novel. – The Novel. Kd 2. Toim Franco Moretti. New Jersey: Princeton University Press, lk 611–646.

Hanson, Raimu 2015. Linnaliinide bussid sõidutavad luuletusi. – Tartu Postimees 14. XII.

Hennoste, Tiit 2019. Johannes Semper hobusega. Avangard, takerduja tehnika ja looduse vahel. – Methis. Studia humaniora Estonica, nr 23, lk 33–53.

- Ivanov, Andrei 2010. Minu Taani onuke. Tuhk. Tlk Ilona Martson, Jaan Ross. – Loomingu Raamatukogu, nr 7–8. Tallinn: Kultuurileht.
- Järve, Linda 1999. Esimene naine bussiroolis. – Öhtuleht 11. II.
- Kaints, Holger 2016. Uinuv maa. Triptühhon. Tallinn: Hea Lugu.
- Kaugver, Raimond 1968. 60 minutit. Lühiproosat 1956–1966. Tallinn: Eesti Raamat.
- Kaugver, Raimond 1985. Pariisi lõbusad naised. Tallinn: Eesti Raamat.
- Kaus, Jan 2018. Veronika Kivisilla uuendab olekut. – Veronika Kivisilla, Kuni armastus peale tuleb. Tallinn: Kirjastus Hunt, lk 217–221.
- Keunen, Bart 2019. Maailmalinnad ja teised linnad: kasvu ja hübriidsuse kujutus mood-
sas kirjanduses. Tlk Ene-Reet Soovik. – Methis. Studia humaniora Estonica, nr 24, lk
159–177.
- Kivisilla, Veronika 2018. Kuni armastus peale tuleb. Tallinn: Kirjastus Hunt.
- Kruus, Oskar 2000. Raimond Kaugveri rada kirjanduses. – Keel ja Kirjandus, nr 9, lk 634–
645.
- Kuus, Peter 2007. Elsa. Talutüdrukust bussijuhiks. Tallinn.
- Laaksonen, Mikko 2009. Turun raitiotiet. Åbo spårvägar. Turku tramways. [Helsinki]: Kus-
tantaja Laaksonen.
- Lankots, Epp 2009–2010. Eesti 20. sajandi arhitektuuri kaitse programm. Tallinna nõu-
kogudeaegne ehituspärand. Väärtused ja hinnang objektidele. [https://register.muinasee/
ftp/XX_saj._arhitektuur/maakondlikud%20ylevaated/harjumaa/tallinn/tallinn2.pdf](https://register.muinasee/ftp/XX_saj._arhitektuur/maakondlikud%20ylevaated/harjumaa/tallinn/tallinn2.pdf)
(6. III 2020).
- Luik, Viivi 2005. Sõna on rohkem kui sõna. – Keel ja Kirjandus, nr 10, lk 777–779.
- Luts, Oskar 1938. Która godzina? Mälestusi X. Tartu: Noor-Eesti.
- Mannheim, Linda 2018. The commute. – Bus Fare: Writings on London's Most Loved Means
of Transport. Toim Travis Elborough, Joe Kerr. Basingstoke: AA Publishing, lk 242–248.
- Matsin, Paavo 2015. Sõites trammiga Viljandis... – Looming, nr 8, lk 1189–1191.
- Matsin, Paavo (Matšinov, Paša) 2016. Gogoli disko. Viljandi: Lepp ja Nagel.
- Niit, Ellen 1968. Imeline autobuss. Tallinn: Eesti Raamat.
- Olander, Aare 2008. Tramm, buss ja troll Tallinnas. Tallinn: Tänapäev.
- Palamets, Hillar 1999. Pilk sajandi tagant – Tallinn aastal 2000. – Eesti Päevaleht 18. XII.
- Paramonov, Riho 2019a. Eesti ühiskonna moderniseerumine avaliku privaattranspordi
(voorimees ja takso) näitel, 1900–1940. (Tallinna Ülikooli humanitaarteaduste dissertat-
sioonid 50.) Tallinn: Tallinna Ülikool.
- Paramonov, Riho 2019b. Vurle moderniseerumise keerises. – Sirp 13. XII.
- Popescu, Carmen 2014. Subjectivity and the dialogic self: The christian orthodox poetry
of Scott Cairns and Cristian Popescu. – Literature as Dialogue: Invitations offered and
negotiated. Toim Roger D. Sell. Amsterdam: Benjamins, lk 197–218.
- Postimees 2018 = Veronika Kivisilla argipäeva pühitsused jõudsid märkmikust kaante
vahele. – Postimees 16. XI.
- Puhvel, Heino 1983. Järelsõna. – A. H. Tammsaare, Tõde ja õigus. IV. Kogutud teosed 9. Tal-
linn: Eesti Raamat, lk 390–423.
- Pödder, Moritz Maximilian 1977. Bob Ellerhein. – Loomingu Raamatukogu, nr 7–8. Tallinn:
Perioodika.
- Pärtna, Maarja 2018. Kolm pilti. – Looming, nr 5, lk 646–649.

- Rattus, Kristel 2013.** Nõukogude ajal algas autode ajastu: autokasutuskogemusest Nõukogude Eestis Eesti Rahva Muuseumi küsitluslehtede vastuste põhjal. – Eesti Rahva Muuseumi aastaraamat nr 56. Toim Pille Runnel, Tuuli Kaalep, Reet Ruusmann, Toivo Sikka. Tartu: Eesti Rahva Muuseum, lk 14–43.
- Rickheden, Per 2013.** Viipurin raitiotiet. Viipurin suomalais-ruotsalais-neuvostoliittolaisten raitioteiden 1912–1957 muistolle. [Helsinki]: Kustantaja Laaksonen.
- Ristikivi, Karl 1938.** Tuli ja raud. Tartu–Tallinn: Loodus.
- Saar, Anti 2009.** Tekste siledast ruumist. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.
- Saat, Mari 1978.** Mida teha emaga. Tallinn: Eesti Raamat.
- Stendhal 2005.** Punane ja must. XIX sajandi kroonika. Tlk Johannes Semper. Tallinn: Tänapäev.
- Suits, Gustav 1943.** Vaikne ja kinnine Vallak. – Postimees 23. VI, lk 4.
- Tallinn, Tiina 2007.** Tallinna pargid. Parks of Tallinn. Tallinn: Tallinna Linnavalitsus.
- Tammsaare, A. H. 1983.** Tõde ja õigus. IV. Kogutud teosed 9. Tallinn: Eesti Raamat.
- Taylor, Sheila (toim) 2001.** The Moving Metropolis. A History of London's Transport since 1800. London: Lawrence King.
- Teede, Andra 2013.** Väikeste asjade melanhoolia. – Värske Rõhk, nr 33, lk 120–127.
- Tolstoi, Lev 1984.** Anna Karenina. Tlk Selma Holberg. Tallinn: Eesti Raamat.
- Tomberg, Donald 2008.** Koht ja inimene. Mati Undi „Sügisball”. – Sirp 10. X.
- Traat, Mats 1985.** Valitud teosed. II kd. Tallinn: Eesti Raamat.
- Undusk, Jaan 2016.** Mats Traadist ja hirmsast tahtmisest. – Sirp 2. XII.
- UNESCO kirjanduslinnad 2018** = Täna tähistatakse UNESCO kirjanduslinnades üle kogu maailma luulepäeva. – Sirp 21. III.
- Unt, Mati 1979.** Sügisball. Stseenid linnaelust. Tallinn: Eesti Raamat.
- Vallak, Peet 1968.** Tuuled ümber maja. Novellivalimik. Tallinn: Eesti Raamat.
- Vass, Nathan 2018.** The Lines that Make Us. Stories from Nathan's Bus. Seattle: Tome Press.
- Veisserik, Artur 2007 [1995].** Ma armastasin Eestit. Tartu: Ilmamaa.
- Viiding, Juhan 1993.** Trammisõit. Režissöör Gerda Kordemets. ETV kirjandussaadet. <https://arhiiv.err.ee/vaata/trammisoit-juhan-viiding> (6. III 2020).
- Vilde, Eduard 1891.** Kuul pähe! Uudisjutt Tallinna elust. Tallinn: A. Laurmanni rmtkpl.
- Vilde, Eduard 1928.** Raudsed käed. Kogutud teosed. XV anne. Tartu: Varrak.
- Vilde, Eduard 1930.** Karikas kihvti. Kaks abielu. Västriku Aadu. Kogutud teosed. XIII anne. Tartu: Loodus.
- Visnapuu, Henrik 1914.** Oktoobri õhtu suurlinnas. – Roheline Moment. Pühendatud kõigile kirjanduslistele paganatele ja wariseeridele. Tartu: Momendi Kirjastus, lk 4.
- Visnapuu, Henrik 1933.** Mõnda tõtt ja õigust Tammsaare romaanis „Tõde ja õigus” IV köide. – Postimees 19. I, lk 4.

Elle-Mari Talivee (snd 1974), Eesti Teaduste Akadeemia Underi ja Tuglase Kirjanduskeskuse vanemteadur ja muuseumiosakonna juhataja (Väikese Illimari 12, 11623 Tallinn); Tallinna Ülikooli teadur, ellemari@utkk.ee

Public transport in Estonian literature

Keywords: literary urban studies, Estonian literature, public transport, urban space, Tallinn

The article deals with the depiction of urban transport in Estonian fiction from the second half of the 19th century to the present day. Examples from the prose of Eduard Vilde, A. H. Tammsaare, Peet Vallak, Raimond Kaugver, Mati Unt, Mats Traat, Holger Kaints, Veronika Kivisilla and some other authors have been analysed, pointing out the rich variety of aspects the description of public transport offers to authors for creating, mediating and interpreting urban environment. The prevalent fictional coverage of Tallinn public transport is compared with two Estonian descriptions of dream trams by Paavo Matsin and Maarja Pärtna, supplemented by examples from the book (i.e. blog-based book) of American bus driver Nathan Vass. The literary works are discussed along the timeline of the developing network of urban public transport (in Tallinn mainly) since the introduction of horse tram in 1888. The theoretical framework stems from Bart Keunen's physics-inspired theory of states of aggregation, which enables observation of the growth and development of a city (including literary ones) as a space of social activity. Based on Keunen's phases, the evolution of Tallinn public transport is seen as part of the growth of an old commercial town into a booming industrial city with remote suburbs. Those processes are also reflected in fiction. The current depiction of the city, however, relates to Keunen's latest stage called plasma city, where the city image is being mediated by virtual media, social media or blog posts to be transformed into a b(l)ook later.

Elle-Mari Talivee (b. 1974), Under and Tuglas Literary Centre of the Estonian Academy of Sciences, Senior Research Fellow and Head of the Museum Department (Väikese Illimari 12, 11623 Tallinn); Tallinn University, Researcher, ellemari@utkk.ee