



Tutkielma

ELISENVAARA-PIEKSÄMÄKI – HAJONNUT KONE

–Kokemuksen/kokemuksesta irtikytetty alue

Jaakko Ruuska

IRTIKYTKETYISSÄ TILOISSA

– poissaolevan kosketuksia katveessa

Kuvataiteen tohtorin opinnäyte

Taideyliopiston Kuvataideakatemia, 2024

© Taideyliopisto ja kirjoittaja

ISBN 978-952-353-447-6

LUKUOHJE

Elisenvaara–Pieksämäki – hajonnut kone on julkaistu vertaisarvioituna Pilvi Porkolan ja Suvi Salmenniemmen toimittamassa taiteellisen tutkimuksen Ruukku-kausijulkaisun numerossa 17 vuonna 2021. Löydät alkuperäisen julkaisun osana Ruukku – Journal of Artistic Research -julkaisun 17. numeroa tästä linkistä: <https://doi.org/10.22501/ruu.685472> Uusi versio Rsearch Catalogue-alustalla julkaistusta ekpositiosta löytyy tästä linkistä: <https://www.researchcatalogue.net/view/2179576/2179561>

Sisällyttäessäni julkaisun osaksi tohtorin opinnäytettä, tein alkuperäisestä julkaisusta kopion, jonka liitin osaksi laajempaa opinnäytettä. Jälkimmäisessä versiossa olen yhdenmukaistanut julkaisun kirjoitusasun muiden tutkimuksen osien kanssa. Samalla olen tehnyt julkaisuun pieniä muutoksia, jotka helpottavat julkaisun luettavuutta. Muutin julkaisun jakoa lyhentääkseni yksittäisten alalukujen pituutta. Niinpä tässä julkaisun toisessa versiossa alaluku: "Irtikytkenän alueellisuus" on jaettu kahdeksi alaluvuksi: "Irtikytkenän alueellisuus" ja "Irtikytkenän ajallisuus". Olen tehnyt myös joitakin pieniä muutoksia ekposition sivujakoon. Muuten olen säilyttänyt tutkielman alkuperäisenä kaiken kömpelyydenkin uhalla, sillä sellaisenaan se paljastaa osuvasti ne harhapolut, jotka olivat tärkeä osa taiteellisen tutkimukseni prosessia.

Löydät opinnäytteen *Irtikytetyissä tiloissa – poissaolevan kosketuksia katveessa* (2024) tästä linkistä: <https://www.researchcatalogue.net/view/2144206/2438707/0/0>

ABSTRAKTI

ELISENVAARA-PIEKSÄMÄKI HAJONNUT KONE – *Kokemuksen/kokemuksesta irtikytetty alue* on taiteellinen tutkimus irtikytännän tilallisuudesta, jonka tapaustutkimuksena on eräs syrjään jäänyt rautatien raunio. Kun rautatien koneellinen kooste kerran hajosi, muodostui kokemuksesta irti kytketty alue, katve, jossa viitteet hajonneeseen koneeseen asettuvat kokemuksen taustalle, kuin aaveraaja, joka säteilee paikantumattomia tuntemuksia menetetystä raajasta. Tässä kokeellisessa tutkimuksessa kehitetyt harjoitteet ovat yrityksiä vastata ongelmaan: kuinka katveeseen jääneiden rautatien raunioiden aistinen ulottuvuus voidaan kytkeä uudelleen, uudeksi yhteiseksi tilaksi. Asetan **Gilles Deleuzen** elokuvaa luonnehtivan *liike-kuvan* käsitteen junamatkustamisen kokemuksen ilmaisulliseksi vastineeksi. **Toisissa tiloissa kollektiivin** jäsenten: **Kati Korosuon** ja **Timo Jokitalon** kanssa toteutetussa esityksessä: **Elokuva ilman kameraa** (2019) resiina valjastettiin alustaksi radan varren asukkaita osallistaville harjoitteille. Näissä harjoitteissa elokuvan käsite laajenee ilmaisemaan irti kytketyn rautatien aistista tilaa. Teemana irtikytettä muodostaa taiteelliselle tutkimukselle utopistisen perustan, lähtökohdan, joka ei sijaitse missään. Öisellä resiinamatkalla läpi takapajuisen seudun paikattomuuteen rakentui hetkellisesti uusi yhteinen tila.

SISÄLLYSLUETTELO

<i>Johdanto</i>	5
<i>Irtikytkenntty alueellisuus</i>	7
<i>Irtikytkennttän ajallisuus</i>	8
<i>Elisenvaara–Pieksämäki-rata</i>	10
<i>Aaverautatie</i>	12
<i>Katveisia kertomuksia</i>	15
<i>Liike-kuvan esiintyminen rautatien raunioilla</i>	17
<i>Harjoitteen muoto tutkimusmenetelmänä</i>	22
<i>Rajojen koettelusta</i>	25
<i>Resiina esityksien alustana</i>	28
<i>Uudelleenkytkennät harjoite-esityksinä</i>	30
<i>Elokuva ilman kameraa –esitys</i>	32
<i>Turvallisuusohjeet</i>	33
<i>Myötätuntoinen katse –harjoite</i>	34
<i>Moottoriharjoite</i>	37
<i>Panoraaminen katse –harjoite</i>	39
<i>Lopuksi: Öinen matka syrjäseudun läpi</i>	43
<i>Lähteet ja taustatiedot</i>	46
<i>Kertoja 1</i>	52
<i>Kertoja 2</i>	53
<i>Kertoja 3</i>	54
<i>Kertoja 4</i>	55
<i>Kertoja 5</i>	56

JOHDANTO

Elisenvaara–Pieksämäki – hajonnut kone on taiteellinen tutkimus irtikytkennän tilallisuudesta. Tässä ekspositiossa tarkastelen irtikytkettyjä tiloja, jotka voisivat kaukaa, yläpuolelta katseltuna hyvinkin muistuttaa maassa lojuvia oksia, nimittäin käytöstä poistettuja junaradan osia. Samalla tavoin kuin oksan katkeaminen lopettaa sen välittämän sokerin ja veden virtauksen, myös rautatien sulkeminen lopettaa ihmisten kulkemisen ja tavaraliikenteen virran. ”Kaukaa yläpuolelta katseleminen” ei kuitenkaan valaise irtikytkennän kokemuksen ongelmaa, jossa irtikytketty alue jakautuu kahdeksi toisistaan poikkeavaksi kokemukseksi. Irtikytkennän kokemukseen kuuluu havainto menetetystä kytköksestä. Sellaista kokemusta ulkopuolinen ei voi tunnistaa, sillä se on *kytketty irti* hänen kokemuksestaan, piiloutuneena *katveeseen*¹ tai katseen sokeaan kulmaan. Kuten *aaveraajan* ilmiö todistaa, poissa olevillakin asioilla voi olla tuntu. Tätä tuntua valaisevat myös katveiset kokemukset, lakkautetun radanvarren asukkaiden haastattelut, jotka toteutin osana tutkimusta. Tutkimuskohteenani oleva rautatien jäänne toimi joskus reittinä, jota pitkin kuljin lapsuuteni kotikaupungista isovanhempieni kotikaupunkiin. Muisto junamatkasta isovanhempieni luokse koskee tilaa, jota ei enää ole. Sekin, mitä radasta on jäljellä, sijaitsee syrjäseudulla, enkä siksi voi olettaa lukijani tuntevan aluetta. Tässä tutkimuksessa valjastan tuon katvealueen tutkiakseni irtikytkennän tapahtumaa.

Käsitteenä ”irtikytkentä” on paradoksaalinen ”irtoamisen” ja ”kytkennän” yhteen tuleminen: kytkentä, jolle ”irti” määrittelee olotilan, poissaolon. Taiteelliselle tutkimukselle irtikytkentä muodostaa utopistisen lähtökohdan, jonka heijastumia, värähtelyjä tai kosketuksia voi tutkia taiteen keinoin. Käytöstä poistettu rautatie säilyttää tunnistettavia aistisia viitteitä poissaolevaan kytkökseen, koneelliseen kokonaisuuteen, jonka rautatie kerran alueelle perusti. Tässä tutkimuksessa kokeilen, voisiko tuon koneellisen koosteen ilmaisuksellisenä vastineena käyttää Gilles Deleuzen *liike-kuvan* käsitettä. Käsite toimii apuvälineenä lähestyessäni ongelmaa: kuinka katveeseen jäänyt, irtikytketty alue voidaan kytkeä uudelleen, uudeksi yhteiseksi tilaksi. Tätä ongelmaa lähestyn taiteellisten kokeiden avulla, jotka kehitin yhdessä *Toisissa tiloissa* -kollektiivin jäsenten Kati Korosuon ja Timo Jokitalon kanssa. Harjoitteet ensiesitettiin esityksessä *Elokuva ilman kameraa* (2019). Tuossa esityksessä resiina valjastettiin alustaksi radan varren asukkaiden kanssa tehtäville harjoitteille. Harjoitteisiin osallistuneiden kokemukset antavat viitteitä siitä, millaisia tila-ajallisia kokemuksia irtikytketty alue synnyttää.

Aloitin eksposition esittelemällä teoreettisen tulkintani irtikytkennän käsitteelle. Tulkinta asetuu konstellaatioksi, käsitteelliseksi tähtikartaksi tapaustutkimukselleni lakkautetusta radasta, jota siirryn tarkastelemaan seuraavissa luvuissa. Eksposition toinen sivu esittelee, kuinka tutustuin lakkautettuun junarataan ja millaisena opin sen tuntemaan tämän tutkimuksen aikana. Tämä osa koostuu retkistä irtikytketyille radan osille ja yrityksistä havainnoida katvealuetta valokuvan ja elokuvan medioiden avulla.

Kuudennessa luvussa esittelen havaintoja radanvarren asukkaiden kertomuksista, joita haastattelin osana tutkimustani. Tutkimusretkien ja haastattelujen rinnalla tarkennan käsitteellistä tähtikuviota yksityiskohtaisemmaksi tutkimalla rautatien ja elokuvan aististen tilojen kaltaisuuksia. Eksposition kolmas sivu esittelee tässä tutkimuksessa yhdessä Toisissa tiloissa -kollektiivin ja erityisesti kollektiivin jäsenten Timo Jokitalon ja Kati Korosuon kanssa yhdessä kehittämämme taiteelliset kokeet, jotka toteutettiin osana edelleen keskeneräistä *Elisenvaara–Pieksämäki – Uudelleenkytkentöjä* -hanketta. Lopuksi tulkitsen harjoitteiden tuottamien kokemusten valossa utopistisen rajojen koettelun menetelmän mielekkyyttä.

IRTIKYTKENNÄN ALUEELLISUUS

IrtikytKentä on tapahtuma kahden asiantilan, kytköksen ja irrallisuuden, välillä. IrtikytKentä asettaa rajan, jonka toiselle puolelle syntyy kokemuksesta irtikytKetetty alue eli katve. Sisältä käsin koettuna irtikytKetetty alue (tai kohta) muodostaa kokemuksen irti kytketyn alueen. Johdan sanan ”irtikytKentä” englannin kielien sanasta ”disconnection”. Yhdysverbi irtikytKentä sisältää sanat ”kytKentä” ja ”irti”. Adverbi ”irti” viittaa olotilana joko ”irtoamisen” tai ”irrottamisen” tapahtumaan, jota kuvaavat myös verbit ”katketa” ja ”murtua” tai niiden aktiivisemmat muodot ”katkaista” tai ”murtaa”. Nämä vaihtoehtoiset sanat antavat tapahtumalle tunnun, joka ”irtikytKennästä” puuttuu. Sen referenssi on ”kytköksessä”, ja ”kytkös” palautuu verbiin ”kytkeä”. Suomen vanhimman sanaston etymologisen verkkosanakirjan mukaan ”[k]ytkeä palautuu kantauralin verbiin kütka -, jonka merkitys on luultavasti ollut yleisesti ’sitoa’”. Muita merkityksiä sanalle ovat ”valjastaa”, ”kahlita” ja ”solmia”. (Junttila et al 2018.) KytKös on substantiivina johdettu verbistä, eikä sillä ole omaa *ruumista*.¹ Siispä sekin täytyy kytkeä sanan ”irti” kaltaisesti asiayhteyteensä. ”IrtikytKentä” on siis ”kytköksen” ja ”irrallisuuden” paradoksaalinen liitto, jota ei voi sellaisenaan nähdä. Ajattelen kytköstä kudelmana, jonka langat levittäytyvät toisiin kudelmiin kuin valtava pitsiliina, joka on niin monimutkainen, ettei sen lankojen polkuja voi seurata purkamatta sitä, jos silloinkaan. ”IrtikytKennässä” jokin lanka katkeaa. Kudelma alkaa purkautua arvaamattomasti. Toiset kytkökset voivat kuitenkin estää kudelman purkautumasta kokonaan. Koska asiat ovat todellisuudessa aina toisiinsa kytkeytyneinä, irtikytKentä on kiistanalainen aihe.

1 Viittaa ruumiillisuudella tässä stoalaiseen jakoon ruumiittomien ja ruumiillisten asioiden välillä (ks. Johnson 2017), jotka auttavat ymmärtämään tämän tutkimuksen teoreettista rankaa erityisesti Deleuzen virtuaaliseen teoriaan.

IRTIKYTKENNÄN AJALLISUUS

Järjestystä muuttavana tapahtumana ”irtikytkenällä” on paikallisuutensa, mutta käsitteeseen sisältyy myös ajallinen ulottuvuus, joka syntyy viitteestä menneeseen asiantilaan. Irtoaminen sysää kytköksen si-
joiltaan, jolloin syntyy jako, tai ero. Kytös ajautuu virtuaalisuuteen, aistein tavoittamattomaan olosuhteeseen. Gilles Deleuze tarkastelee virtuaalisuutta mm. teoksessaan Bergsonismi (*La Bergsonisme*, Deleuze 1966) erityisesti muistin ja menneisyyden ongelmana. Hän esittää, että ”koko meidän menneemme on olemassa yhtä aikaa jokaisen nykyhetken kanssa” (Deleuze 2018, 55). Tällainen menneisyyden samanaikaisuus nykyisyyden kanssa on olemukseltaan ”kesto” tai ”moneutta”, joka Deleuzen mukaan jakautuu lakkaamatta aktualisoituessaan eroiksi (ibid., 38). Deleuzen teoriassa aktuaalisuus tarkoittaa esiintuloa ja tällä esiintulolla on jakaantumisen periaate. Esimerkiksi muisto aktualisoituu *kuvaksi* (ibid., 62). Muis-
tikuvat eroavat toisistaan ja muuttuvat, kun muistellesamme kiinnitämme huomiomme eri asioihin. Käsitteenä virtuaalisuus ei tarkoita asioiden menneisyyttä, vaan se luonnehtii menneisyyden olosuhdetta. Turo-Kimmo Lehtonen määrittelee Deleuzen käsitteen niin, että virtuaalinen on ”esillä olevien asioiden ulottuvuus, joka mahdollistaa yhä uusia aktualisaatioita” (Lehtonen 2008, 191).

Palaan siihen, miten virtuaalisuus esiintyy irtikytkenän käsitteessä. Kun irtikytkenä luonnehtii aktuaalista asioiden tilaa, menetetty kytkös on se virtuaalinen ulottuvuus, joka aktualisoituu irtikytkenän kokemukseksi. Viitteet menetettyyn kytkökseen piirtävät kuvia kytköksestä. Sana ”irtikytkenä” antaa kuvaamalleen tapahtumalle yksiselitteisen määritelmän, mutta vain abstraktissa merkityksessä. Tutkittavana ilmiönä irtikytkenä taas on ongelmallinen jo siksi, että se kytkee irti järjestyksen alueen, johon se viittaa.

Irtikytkenää voidaan tarkastella *rajojen* synnyttämisen ja siirtämisen tapahtumana. Tässä on syytä huomioida kaksi tärkeää rajoja koskevaa havaintoa. Artikkelissaan ”The Boundaries of Orders” (2004) Bernhard Waldenfels toteaa, että ”järjestykset eivät ole vain rajoittuneita, vaan järjestäytymisen prosessit synnyttävät rajoja” (ibid,71). Lisäksi Waldenfels huomauttaa, että ”jokaisella järjestyksellä on oma sokea pisteensä, jonakin mitä se ei itsessään ole järjestänyt” (ibid,77). Kun irtikytkenä synnyttää tai siirtää rajoja, syntyy järjestyksen sokeita alueita eli katvealueita.²

Näin on siirrytty ajattelemaan irtikytkenää alueellisesti, jolloin järjestyksen raja on ääri tai periferia. Järjestyksen alueellisuuden ongelmaa kuvaa myös käsite deterritorialisaatio, joka vaikuttaa liittyvän hyvin läheisesti irtikytkenän tapahtumaan. Tämä Deleuzen ja Guattarin käsite viittaa tapahtumaan,

2 Kiinnostava hahmo rajojen siirtelyn kuvitteluun on suomalaisen kansanperinteen ”rajahaltija” tai ”rajaäijä”. Helmi-Ilona Liimakka kuvasi tätä olentoa vuonna 1937 sanoen: ”[R]ajaäijän sanotaan olevan sellaisen äijän, joka kulkee siirrellen yöllä rajamerkkiä, ja myöskin kulkee huutamassa yöllä sellaiselle, joka on salaa siirtänyt rajaa omaksi hyödykseen” (Liimakka 1937). Rajahaltija on määritelty kuitenkin myös suvun kiviröykkiöön haudatuksi jäseneksi, jonka hauta sijaitsi maan rajalla (ks. Okkonen 2003, 40). Siellä se osoittaa ruumiillaan suvun omistusoikeuden.

jossa asian alueellisuus kääntyy sijoiltaan ja merkityksen kytkökset katkeavat. Deterritorialisaatiota ei Deleuzen ja Guattarin mukaan voida koskaan käsittää itsessään, vaan se ”käsitetään vain viitteinä territoriaaliin representaatioihin” (Deleuze & Guattari 2007, 351). Esimerkiksi ”keppi on deterritorialisoitu oksa” (Deleuze & Guattari 1994, 74). Jos keppi käsitetään oksaksi, siinä nähdään viite puun territoriaaliseen järjestykseen, mutta keppinä se on menettänyt funktionsa osana puun järjestystä. Keppi voi uudelleen kytkeytyä vaikka sokean raajaksi (johon palaan myöhemmin), mutta niin kauan kun keppi hahmotetaan katkenneena oksana, eli irtikytkeettynä, se aiheuttaa virtuaalisuutta koskettavan kysymyksen: ”Mikä se on nyt, kun se ei ole enää oksa?”

ELISENVAARA–PIEKSÄMÄKI-RATA

Elisenvaara–Pieksämäki-rata on katkaistu kahdesta kohdasta: Elisenvaaran ja Parikkalan väliltä sekä Savonlinnan ja Rantasalmen väliltä. Savonlinnan ja Rantasalmen välillä rata on edelleen käytössä, tosin monet tuonkin osuuden asemista ja seisakkeista ovat käytöstä poistettuja. Talvella radanvarren asukkaat käyttävät radan suljettua osaa Parkumäki–Kallistahti hiihtoladun pohjana.

Myös Parikkala–Elisenvaara-etappia käytetään talvisin hiihtoladuna Parikkalasta entiselle Tiviän asemalle saakka, mutta kesäisin rata näkyy vain viitteellisesti raunioina. Parikkalasta kohti Elisenvaaraa radan pohja erkanee etelään johtavalta radalta kesäisin puuttomana kävelypolkuna, joka muuttuu jossakin kohtaa traktorin uraksi. Tiviän aseman paikalta kohti Elisenvaaraa rata näkyy syvänä aukeana urana metsittyneiden penkereiden välissä, (tosin heinikoituneena), mutta myös päin vastoin metsittyneenä kohoumana avoimien peltojen keskellä.

Venäjän puolella Syväoron raja-asemalta kohti Elisenvaaraa rautatien raunio on tuskin havaittava kapea linja metsän keskellä. Paikoin metsittyneen linjan voi tunnistaa vain siitä, kun kengän kärki kopsahtaa sammaleiden alle hautautuneisiin ratapölkkyihin. Sorjon asemarakennus on edelleen käytössä, tosin loma-asuntona. Sen asemalaiturin kivireunukset näkyvät edelleen maassa. Kun asemalta jatketaan matkaa kohti Elisenvaaraa, radan linja muodostaa tiheän metsän keskelle heikkokasvuisen alueen, johon on jäänyt hädin tuskin näkyvä, kiskojen väliäkin kapeampi aukko tiheän puuston keskelle.

Rata Elisenvaarasta Savonlinnaan päätettiin rakentaa Venäjän Keisarikunnan Majesteetin käskystä vuonna 1902 (Katajisto & Salo 1989). Kun rautatie Elisenvaarasta Savonlinnaan valmistui vuonna 1908, radan avajaisia juhlistamaan kutsuttu kirjailija Ernst Lampén pohti radan tarpeellisuutta raportissaan ”Savonlinnan radan vihkiäisissä” (Lampén 1918). Siinä hän toteaa (asian epäsuorasti ilmaisten), että rata olisi ”aiottu suureksi kaupparadaksi, mutta joka onkin vain turistirata” (ibid., 6). Myöhemmin hän kuitenkin lisää eräässä juhlan puheita kommentoivassa lauseessaan: ”Pietariin vietävä teuraskarja on tämän radan kautta säästynyt hirvittävästä kidutuksesta, joita pitkä maamatka ennen muinoin tuotti” (ibid., 7). Lampénin raportista saa vaikutelman, että ratahanke kuuluisi erityisesti kansallisvaltion perustamishankkeeseen. Rautatie symboloi myös uutta järjestystä. Lähellä sijainneen Savon radan valmistumista aikalainen odotti, kuin ”uuden elämän uhkaavaa tulvaa, joka on tännekin rauhalliseen sopukkaan tulossa ja on paneva ihmiset levottomaan hyörintään, pysytelläkseen sen pinnalla” (Wirilander 2008). Uuden järjestyksen seurauksena ”alamme saada jotain käsitystä ajasta ja ymmärtää että aika on rahaa” (Ibid.).

Elisenvaara–Pieksämäki-rata valmistui 1914 ja muodosti kulkuyhteyden Vaasaan 1918, jolloin radasta tuli keskeinen sisällissodan näyttämö. Elisenvaara luovutettiin vuonna 1944 Neuvostoliitolle. Vuoteen 1958 asti rataa käytettiin sotakorvauksien maksamiseen. Kiskot Elisenvaaran ja Parikkalan välillä

purettiin Suomen puolelta vuonna 1975 (Ahola 2012) ja Venäjän puolelta ilmeisesti 1990-luvulla. Venäjän puolelle jäänyt radan osa sijaitsee kokonaisuudessaan ns. ”rajavyöhykkeellä”, rajavalvonnan piiriin kuuluvalla alueella, jossa liikkuminen on rajoitettua ja luvan varaista. Henkilöliikenne Savonlinnan ja Pieksämäen välillä lopetettiin vuonna 1988. Savonlinna–Huutokoski-rata kunnostettiin vuonna 2008 yhteensä 42 miljoonalla eurolla³, minkä jälkeen tavaraliikenne Savonlinnan ja Huutokosken välillä palautettiin, mutta lopetettiin taas vuonna 2015. Nykyisin vain radan osat Savonlinna–Parikkala ja Huutokoski–Pieksämäki ovat liikennöityjä, mutta myös niiden varrelta lukuisia seisakkeita ja asemia on suljettu.

3 Kaupunki on toistuvasti vedonnut raideliikenteen palauttamisen puolesta. Ks. Savonlinnan kaupunki 2020.

AAVERAUTATIE

Lapsuudessani matkustin usein junalla kotikaupungistani Savonlinnasta isovanhempieni kotikaupunkiin Pieksämäelle. Noista matkoista on säilynyt vain muutamia välähdyksen omaisia muistikuvia: lähtähattujunan vastakkain sijoitetut istuimet sekä niiden välissä pieni pöytä. Elävin muistikuva koskee tupakkavaunua, johon oli pakkautunut vanhoja miehiä tupruttelemaan vaunun sakeaksi savusta. Niihin aikoihin, kun liikenneyhteys lopetettiin, perheeni alkoi tehdä matkojaan autolla. Joitakin kertoja matkustin Pieksämäelle myös linja-autolla. Pian radan olemassaolo unohtui. Vuonna 2016 havahduin yllättäen ajattelemaan rataa matkustaessani autolla Savonlinnasta Pieksämäelle. Ihmettelin, miksi oikeastaan kuljin niin kuin kuljin sinne, minne olin matkalla, sieltä, mistä olin tulossa. Isovanhempani olivat jo aikoja sitten kuolleet ja junayhteyskin oli suljettu. Ajaessani autollani rata sijaitisi puiden takana muutaman sadan metrin päässä vasemmalla puolellani. Tunsin kulkevani sen mukaisesti. Vaikka rautatie ei tuolla alueella ollut enää vuosikymmeniin kannatellut asukkaiden elämän materiaalisia ehtoja tai sosiaalista verkostoa, kerran rata oli kytkenyt alueen osaksi modernia järjestystä, joka siellä vallitsee edelleen, tosin muuttuneena. Mie-likuva radasta kummitteli mielessäni. Ehkäpä se säteili aaveaistimuksia, jotka kuljettivat tajuntaani pitkin näkymättömiä hermoratojaan.

Aaveraajaksi kutsutaan ilmiötä, jossa puuttuva raaja aiheuttaa tuntemuksia, kuten aavekipua.

Vaikka ilmiö on tunnettu pitkään raajansa menettäneiden vaivana, Shaun Gallagher ja Andrew Meltzoff ovat tutkimuksessaan osoittaneet, että joissakin tilanteissa aaveraajan tuntemuksia on kohdistunut myös synnynnäisesti puuttuneisiin raajiin (ks. Gallagher & Meltzoff 1996). On myös havaittu, että empaattiset kokemukset toisten kivusta, toisen kokeman kivun todistaminen, muisteleminen tai kuvittelemisen voivat aiheuttaa aavekivun tuntemuksia (ks. Giummarra 2007, 226). Aavekipua voi luonnehtia irtikytkennän kokemukseksi, sillä ilmiössä kipu muistuttaa menetetyistä ruumiin kytköksestä. Aaveraaja voi näyttäytyä kuitenkin myös kokemuksesta irtikytkettynä alueena, sillä toisinaan puuttuva raaja säilyttää liikekykynsä kätkeytyneenä. Teoksessaan *Phenomenology of Perception (Phénoménologie de la perception, 1945)* Maurice Merleau-Ponty tarkastelee aaveraajan ilmiötä anosognosiaksi kutsutun oireyhtymän tapauksessa. Siinä raajansa menettänyt ”säilyttää” raajan osana toimintakykyään pidättäytymällä muistamasta, että on menettänyt raajansa (Merleau-Ponty 2002, 93–94). Merleau-Ponty vertaa ilmiötä siihen, kuinka kuollut ystävä säilyy mahdollisesti elävänä, jos pidättäydymme ottamasta häneen yhteyttä. Niin myös aaveraaja säilyttää mahdollisuuden niihin liikkeisiin, jotka olisivat olleet mahdollisia menetetyn raajan avulla (ibid, 94). Kuvatakseen ilmiötä Merleau-Ponty esittelee teorian, jossa ruumiilla on kaksi liikkeen ulottuvuutta. Konkreettisesti toteutuvien liikkeiden lisäksi ruumiilla on potentiaalisesti kyky liikkeisiin, virtuaalisesti (ibid, 128). Potentiaaliset liikkeet suuntautuvat kohti maailmaa projektoina, joita Merleau-Ponty vertaa kaksoisvalotukseen (ibid.). Anosognosiassa potentiaaliset liikkeet säilyvät liikkeen

mahdollisuuksina niin kauan, kuin niitä ei yritetä toteuttaa. Esimerkiksi jalkansa menettänyt kaatuu yrittäessään astua puuttuvalle jalalleen. Hän koettaa ottaa askeleen juuri siksi, että on ”unohtanut” menettäneensä raajansa. Aaveraaja voi siis näyttäytyä joko menetettyä raajaa koskevin tuntemuksina tai unohdetun raajan ilmiönä, jossa aaveraajan liikekyky säilyy toteutumattomana mahdollisuutena unohduksissa.

Kuten aaveraaja, myös irtikytkentä säilyttää viitteen menetettyyn kytkökseen. Aaveraajan tapauksesta irtikytkennöille voidaan johtaa kaksi ilmenemisen muotoa: menetetty kytkös voi säilyä aistisessa kokemuksessa, tai irtikytkentään muodostuu katvealue. Jälkimmäisessä tapauksessa menetetty kytkös tulee esiin arvaamattomilla tavoilla (kuten yllättävä kaatuminen). Aaveraajan tapaus osoittaa kuitenkin myös sen, ettei katvealueella lymyilevällä virtuaalisuudella ole selkeää, pysyvää hahmoa. Kuuluisalla esimerkillään ”sokean kepeistä” Merleau-Ponty osoittaa, että ruumis kykenee laajentamaan liikkumiskykynsä virtuaalista ulottuvuutta, kun konkreettisten liikkeiden ulottuvaisuus laajenee (ks. *ibid.*, 165). Kun sokea omaksuu kepin apuvälineekseen, kepeistä tulee osa hänen aistivaa ruumistaan. Aaveraajan tavoin keppi esineenä unohtuu. Sokea ei miellä sitä enää aistittavaksi esineeksi tai aistimuksia välittäväksi esineeksi. Sen sijaan hän tuntee kepin koskettamat asiat (*ibid.*, 165–166). Deleuzen ja Guattarin keppi, joka oli de-territorialisoitunut oksa (Deleuze & Guattari 1994, 74), kytkeytyy uudelleen.

Jos aaveraajan käsitteen avulla tutkitaan käytöstä poistetun rautatien tapausta, voidaan pohtia, millaisia tuntemuksia irti kytketty rautatie synnyttää – ja miten. Raajalle ja junaradalle yhteinen piirre on se, että ne ovat liikkumisen välineitä. Voidaan kysyä: miten rautatien tuottamat liikkeen motiivit tulevat esiin hajonneella rautatiellä? Toinen kysymys seuraa oletuksesta, että suljettu rautatie säilyttää matkustamisen mahdollisuuden niin kauan, kun irtikytkentää ei tunnusteta. Häilyykö menetetty yhteys rautatien raunioiden päällä kaksoisvalotuksen kaltaisesti? Kun automatkallani muistin suljetun rautatien, halusin vierailla sen hylätyillä asemilla. Aloin haaveilla, että kulkisin pitkin tuota rataa. Piiloutuneet muistot kauan sitten kuljetuista junamatkoista herättivät haaveen, voisinko löytää kävelen rautatien halkaiseman seudun maisemista muiston kadonneesta ajasta. Kun aloin kävellä hylättyä rautatietä pitkin, huomasin kuitenkin pian, etteivät kävelyt palauttaneet takaisin muistikuvia lapsuudestani. Alueella, jonka olin juuri tunnistanut katvealueeksi, kohtasin pian toisen katveen: muistin katvealueen.

Marcel Proustin romaanissa *Kadonnutta aikaa etsimässä* Madeleine-leivoksen maku sysää kertojan ”takaisin vanhoihin aikoihin”. Proust kutsui tällaista hallitsematta esille tulevaa muiston kokemusta ”tahdosta riippumattomaksi muistiksi” (*mémoire involontaire*), josta menneisyys voi yllättäen välähtää esiin kuvana. Esseessä *Silmä väkijoukossa* Walter Benjamin totesi, että on sattumaa, törmäämmekö ”kadonneeseen aikaan” koskaan elämämme aikana (Benjamin 1986). Benjamin lähestyi kysymystä, miksi muisti on niin riippumaton tahdosta, Sigmund Freudin kehittämän *ärsykesuojan* teoriaa soveltaen. Siinä lähtökohtana on se, että ärsykesuoja vaimentaa ärsykkeiden shokkienergian ja jäsentää ne tajuntaan ”rajatuiksi elämyksiksi” (*Erlebnis*, Benjamin 2003). Niinpä tahdosta vapaan muistin aihepiiriä voisi olla ”vain se mitä ei ole nimenomaisesti ja tajuisesti ’eletty’, eli se minkä subjekti on kohdannut ’elämyksenä’” (Benjamin 1986). Esseessä Benjamin väitti, että kokemusten typistymisen eristetyiksi elämyksiksi olisi modernin ajan tunnuspiirre.

Yksi tällainen eristetyn elämyksen tuottava moderni ilmiö on junalla matkustaminen, jossa Wolfgang Schivelbuschin mukaan kehittyi myös uusi ärsykesuoja (Schivelbusch 1996, 140). Palaan tähän kysymykseen kuudennessa luvussa. Lyhyesti sanottuna se kuitenkin saattoi olla yksi syy, miksi en kyennyt

törmäämään ”kadonneeseen aikaan” kiskoilla kävellessäni.

Sitä vastoin vastaan tulleet hylätyt asemat ja hiljaiset taipaleet kiehtoivat minua siinä arvaamattomuudessa, joka liittyi näiden paikkojen irrallisuuteen. Esimerkiksi Kolkontaipaleen asemarakennusta käytettiin varastona. Joitakin kohtia radasta käytettiin hiihtolatuna. Rata oli alkanut kytkeytyä uudelleen sen jälkeen, kun sen koneellinen kooste hajosi.

Laitaatsalmen rautatiesilta oli yksi paikka, jonne kiskot päättyivät. Eräänä lumisena talvipäivänä sieltä avautui kaunis näkymä, jossa eri aikojen ja niille tyypillisten matkustustapojen tunnuspiirteet näkyivät samassa maisemassa. Sieltä näkyi Laitaatsalmen laivaväylä ja vanhat lehtikuuset, joita joskus istutettiin laivojen rakentamista varten. Niiden vieressä kiskot ja uuden ohitustien rakenteilla ollut silta. Arkisena maisemana tuo paikka oli minusta ankea, mutta radalla kävellessäni tunsin vapautuvani arkisesta tilan hahmotuksesta. Vapauduin niistä rooleista, joita kyseinen kohta ehdottaa: tietä käyttävän autoilijan roolista, sillalla kävelevän ohikulkijan roolista, huoltoaseman asiakkaan roolista ja monista muista arkisista rooleista.

Rataa pitkin käveleminen ei herättänyt myöskään omaa menneisyyttä koskeneita muistoja. Toinen isoäitini oli asunut tosin asunut radan varressa, jota pitkin kävelin, mutta kävelyretki rataa pitkin sai minut unohtamaan henkilökohtaiset muistot, joita muuten liittyy niin paljon kotikaupunkeihin.

Kävelymatkalla niihin näkymiin, jotka matkustajavaunun ikkuna oli kerran rajannut kuvaksi, muodostui ruumiillinen tuntuma, aistimukset ilman kosteudesta ja tuoksusta, lämpötilasta ja tuulesta kasvoilla, sekä kuljetun matkan tuntu rasituksena jaloissa.

Radan asemien ja seisakkeiden väliset etapit olivat sijainneet yleensä noin 10 kilometrin etäisyydellä toisistaan. Talvisella kävelymatkallani Aholahden asemalta Kallislahden asemalle elohopea oli laskeutunut kahteenkymmeneen pakkasasteeseen. Huonosti pukeutuneena tajusin, että 10 kilometrin matka olisi käveltävä ripeästi, jotta pysyisin lämpimänä harvaan asutulla seudulla. Tuon matkan rasitus antoi viitteitä elämästä, joka seudulla oli vallinnut ennen rautatien rakentamista.

KATVEISIA KERTOMUKSIA

Kävelymatkoillani suljetulla radalla huomasin, että radan varressa oli vielä joitakin asuttuja taloja. Asukkaista useimmat olivat iäkkäitä, ja monet olivat asuneet radan varressa myös silloin, kun matkustajajunat kulkivat kiskoilla. Haastattelin heitä ymmärtääkseni, millainen ”asema” rautatiellä oli ollut heille heidän elämässään ja miten he kokivat rautatien lakkauttamisen. Näissä haastatteluissa korostuvat kertomukset rautatien muodostamasta sosiaalisesta tilasta. Seudun asukkaat tapasivat toisiaan junissa ja asemilla. Henkilöliikenteen lopettaminen tarkoitti tuon sosiaalisen tilan särkymistä. Samalla se järjести aistittavan tilan uudelleen. Ilmiö tiivistyy erään haastateltavan sanoihin: ”Kun ei täällä kukaan liiku, niin ei tarvitse myöskään katsella ympärilleen, mitä tapahtuu”.

Toinen haastateltava kuvasi tätä aistittavan järjestyksen muutosta esimerkillä naapuritalon ikkunoista. Aikana, jolloin junat kulkivat, hän saattoi päätellä katsomalla talon ikkunoihin, olivatko naapurit nukkumassa vai hereillä ja olivatko he kotona vai poissa kotoa. Tätä kokemusta vasten irtikytkentä näyttäytyy ikkunoiden jatkuvana pimeytenä. Toistuvana teemana kertomuksissa olivat kokemukset junien jumittumisesta isoon mäkeen.

Yksi haastateltava kertoi, kuinka heidän kotinsa edustalla olevaan mäkeen jumittuneet junat tarjosivat perheen lapsille arkea piristäviä poikkeuksia. Myös toinen kertoja muistelee ilolla sitä, kuinka jumittuneen veturin pyörät iskivät kipinöitä, jotka lensivät suuressa kaaressa. Radanvarren asukkaiden kertomuksissa nykyisyys näyttäytyy menetettyjen asioiden poissaolon kautta, kuten irtionaisuus, joka luonnehtii irtikytkennässä menetettyä kytköstä, tai aavekipu, joka muistuttaa menetetystä raajasta.

Vaikka haastattelemini ihmisten kertomukset koskivat katvealuetta, alueen syrjäisyys ei luonnehdi kertojia itseään. Kukaan haastattelemistani ihmisistä ei ollut asunut koko elämänsä sijoillaan radan varressa, vaan he olivat jossakin elämäntilanteessa valinneet asuinpaikkansa, joka tosin silloin rautatien vielä ollessa käytössä ei ehkä tuntunut yhtä syrjäiseltä paikalta. Sen sijaan heidän kertomuksensa ajautuivat rautatien sulkemisen myötä katveeseen – alueelle, joka jäi katveeseen. Yksi tällainen tarina on radanvarren asukkaan kertomus Karjalasta radan varteen muuttaneesta äidistä, joka elätti perhettä piirakoita myymällä. Kertojan lapsuudenkoti valjastettiin piirakoiden leipomiseen, ja perheen äiti myi sitten piirakoita kodin ohi kulkeneissa junissa. Myös perheen lapset auttoivat tässä kokopäiväisessä työssä. Piirakoita leivottiin päivittäin useita kertoja päivässä. Junalla matkustaneiden keskuudessa piirakan myyjästä tuli kuuluisuus. Häntä alettiin kutsua ”piirakkamummoksi”, ja edelleen hänet muistetaan seudulla tällä kutsumanimellä. Kutsumanimi osoittaa kuitenkin etäisyyden todellisuudesta, joka piirakoiden taustalle kätkeytyi. Kertoja itse muutti paremman elämän toivossa Ruotsiin autotehtaalle, mutta palasi myöhemmin

kotiseudulleen asumaan äitinsä naapuriin. Piirakoiden myyminen loppui niihin aikoihin, kun matkustajaliikenne radalla lopetettiin.

Toinen katveeseen jäänyt kertomus on alueelle muuttaneen siirtokarjalaisen tarina. Kertoja saapui seudulle lapsena kävellen radan suuntaisia teitä pitkin sotaevakkona seudulta, joka luovutettiin Neuvostoliitolle. Nuoruutensa hän vietti kierrellen rakennustyömailla ja asettui sitten radan varteeseen asumaan yhdessä puolisonsa ja lastensa kanssa. Tavatessamme hän oli asunut jo useita vuosikymmeniä kylmässä, vetoisessa vuokramökissä, onnettomuuden takia liikuntarajoitteisena, ilman sisävesiä, kaivoveden varassa. Kun haastattelin häntä, oli kesä ja heidän kaivonsa oli kuivunut. He joutuivat muuttamaan pois asunnostaan parempien palvelujen äärelle. Kolmas katveeseen jäänyt kertomus on eläköityneen ratatyöntekijän muistelu työurastaan sittemmin käytöstä poistetulla radalla. Hänen kommentissaan uusista kiskoista häivähtää katkeruus siitä, että hänen elämäntyönsä jäljet hajoavat hiljaa hylätyillä kiskoilla. Nämä kertomukset ajautuvat katveeseen, kun kertoja poistuu ja tarinoiden viitekohta eletyn elämän tilana katoaa. Näin tapahtuu tietenkin ennen pitkää kaikille kertomuksille, mutta katveeseen jääneillä kertomuksilla ei ole sijaa keskuudessamme, sillä ne sijaitsevat äärissä tai katveissa.

Kertomuksiin sisältyy kuitenkin myös utopistinen ulottuvuus: kaksi toisensa pois sulkevaa järjestystä, jotka mahdollistavat toisen järjestyksen kuvittelemisen. Kesäkuussa 2018 haastattelin suljetun radan varressa asuvaa henkilöä, jolla oli pihassaan resiina. Kysyin, millaisia mahdollisuuksia hän näkisi resiinalleen, jos hän saisi *luvan*⁴ matkustaa resiinalla käytöstä poistetulla radalla. Hän haaveili siitä, että voisi vierailla kaupungissa omalla resiinallaan. Hän haaveili suuresta resiinasta, jolla voitaisiin kuljettaa ihmisiä suljetulla radalla. Hänen mielestään rata olisi maisemallisesti upea reitti. Myöhemmin opin ymmärtämään, ettei hän tarkoittanut vain junaradalta aukeavaa maisemaa, sillä resiina itsessään matkustusvälineenä synnytti tuon upean maisemakokemuksen. Haastattelut löytyvät tämän julkaisun lopusta liitteinä ”Kertoja 1” jne. Olen tiivistänyt haastatteluja ja poistanut niistä henkilöä identifioivia piirteitä.

4 Resiinan käyttö suljetuilla, Väyläviraston hallinnoimilla raiteilla on ilman erikseen anottua lupaa kielletty. Pohdin mahdollisuutta myös luvattomiin resiinamatkoihin raiteilla, mutta päätin, että yleistyessään sellainen toiminta voisi johtaa raiteiden tehokkaampaan eristämiseen ja valvontaan.

LIIKE-KUVAN ESIINTYMINEN RAUTATIEN RAUNIOILLA

29.5.2018 oli lämmin, kesäinen päivä. Lähdin kävelemään noin 13 kilometrin pituista etappia Lautakankaan seisakkeen ja Rantasalmen aseman välillä. Tuolla alueella sijaitsee radan syrjäisin kolkka. Kävelymatkallani valokuvasin kiskoja digitaalisella kameralla aina silloin, kun kiskojen muodostamassa näkyvässä tapahtui muutoksia: kiskojen kaareutuminen vaihtui tai niiden taustalla jokin piirre muuttui. Asetin kuvat peräkkäin nopeasti vaihtuvien kuvien sarjaksi ja huomasin, että niistä alkoi hahmottua liikkuvan kuvan vaikutelma. Näkymä muistuttaa varhaisia *phantom ride* -elokuvia, joissa kamera on asetettu veturin eteen kuvaamaan liikkuvan junan esittämää maisemaa. Kävelymatka asetti tälle vaikutelmalle kuitenkin taustan, joka poikkeaa junalla matkustamisesta: 14 kilometrin patikkamatkan helteisen syrjäseudun poikki. Olisiko käytöstä poistetulla rautatiellä mahdollista tavoittaa joitakin muita junamatkustukselle tunnusomaisia piirteitä? Yritin toistaa *phantom ride* -elokuvan tällä kertaa toisenlaisen teknisen ratkaisun avulla.

Keväällä 2018 pyysin silloin vielä Liikennevirastoksi kutsutulta valtion virastolta luvan matkustamiseen suljetulla rautatiellä resiinan avulla. – Olisin tietenkin voinut matkustaa resiinalla myös luvatta, mutta halusin pitää mahdollisuuden avoimena toiminnan jatkamiselle ja jos olisin jäänyt kiinni luvatta matkustamisesta, olisin saattanut menettää sellaisen mahdollisuuden. Saadessani luvan resiinalla ajeluun minulle paljastui, ettei suljetulla radalla saisi liikennöidä moottoroidulla välineellä, eikä resiinalla saisi vastaavasti liikennöidä liikennöidyllä radalla. Olin haaveillut matkustavani resiinalla Pieksämäeltä Savonlinnaan matkan, jonka olin joskus matkustanut junalla, mutta se osoittautui mahdottomaksi. Sain kuitenkin Pieksämäen kaupungilta lainaksi kolmipyöräisen resiinan, joka piti kuljettaa autolla suljetulle radalle. Kytкин digitaalisen elokuvakameran resiinaan. Halusin kuvata resiinamatkan myös siksi, että kyseinen matka saattaisi olla ainoa matka, jonka saisin tehdä suljetulla radalla.

28. kesäkuuta 2018 illansuussa lähdin resiinaretkelle Rantasalmelta kohti Savonlinnaa yhdessä kumppanini Sanni Prihan kanssa, joka äänitti resiinamatkan. Lähdimme liikkeelle Lautakankaalla joskus sijainneen seisakkeen kohdalta (seisakkeelta, josta piirakoita myynyt nainen oli astunut junaan) hiljaiselle seudulle, jossa seuraavaksi tuli vastaan syrjäinen mökki. Mökin takapihalla puuhaillut perhe pysähtyi ällistyneenä katsomaan kolisevaa ja rämisevää resiinaamme. Resiina oli perheen lapselle luultavasti tuntematon kulkuneuvo, joka ilmestyi vieläpä sellaisesta suunnasta, josta lapset eivät olleet luultavasti koskaan nähneet saapuvan kulkuneuvoja – niin pysähtyneenä hän ohiajoamme katseli. Resiina sukelsi taas autioon metsämaisemaan, jonka keskellä se säikäytti radalta käärmeitä ja sisiliskoja, jotka olivat kiivenneet kuumille ratapölkyille lämmittelemään. Alkoi pitkä ylämäki, jossa resiinan pumppaaminen kävi raskaaksi. Ohitimme taloja, joiden ikkunat olivat pimeitä (”olivatko ne hylättyjä, vai nukkuivatko asukkaat?”), sekä vanhoja asemia pysähtymättä, mutta talutimme resiinan aina tasoristeysten yli Liikennevirastolta

saamiemme ohjeiden mukaisesti. Massilanmäeltä alkoi pitkä alamäki (paikka, johon veturit olivat jumittuneet). Resiinan vauhti kiihtyi. Ohitimme kovalla kolinalla ja räminällä pellolla radan vieressä laiduntaaneen lehmälauman. Seuraavaksi vastaan tuli kesäasuntoja ja talo, jonka pihassa pariskunta vietti kesäiltaa meille vilkuttaen. Resiinaamatkamme oli esityksellinen tapahtuma radan varren asukkaille. Matka herätti kysymyksen, millainen vaikutus kovaäänisellä laitteella olisi radan varteen levittäytyneelle floralle ja faunalle? Resiina kuljetti mukanaan seudun ihmisille ja eläimille katseen sellaisesta suunnasta, johon he tai ne eivät olleet tottuneet. Saavuimme Savonlinnaan, kohtaan, josta kiskot oli purettu, kahden ja puolen tunnin mittaisen matkan jälkeen. Pituudeltaan noin 40 kilometrin mittainen ajomatka tärisevällä resiinalla oli fyysisesti raskas suoritus.

Syntynyt elokuva muistutti jälleen phantom ride -elokuvaa. Varhaisiin elokuviin verrattuna digitaalisen elokuvakameran vakaampi kuvaportti ja tasaisempi kuvaruutujen valotuksen syke tekivät liikkeen välittymisen keinoista tosin vaikeammin havaittavia. Sen sijaan resiinan erityispiirteenä liikkumisen matkustajalle tuottama fyysinen rasitus näyttäytyy elokuvassa liikkeen kiihtymisinä ja hidastumisina riippuen siitä, kuljettiinko kuvatulla matkalla ylämäkeen vai alamäkeen. Palataan kysymykseen, kuinka rautatien raunioissa virtuaalisena lymyilevä liike voitaisiin aktualisoida. Jos virtuaalisuutta lähestytään Deleuzen käsittein, yritykset seurata aaverautatien kutsua toteutuisivat liikkeen osittumisina erilaisiksi uusiksi liikkeen kokemuksiksi. Jotta suljetun rautatien aaveaistimuksia olisi mahdollista tulkita, on palattava kysymykseen, millaisia liikkeen kokemuksia junalla matkustaminen aiheuttaa.

Tutkimuksessaan Junamatkan historia (*Geschichte der Eisenbahnreise : zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, 1977) Wolfgang Schivelbusch tarkastelee tapoja, joilla rautatie muutti tilan ja ajan käsitystä ja aistista kokemusta (Schivelbusch 1996). Tätä rautatien tuottamien vaikutuksien kokonaisuutta hän kutsuu teoksessa ”koneelliseksi kokonaisuudeksi” (*Das maschinelle Ensemble*). Tutkimuksessaan hän tekee kaksi tärkeää havaintoa junamatkan tuottamista kokemuksen muutoksista, jotka koskevat myös elokuvan mediumia. Ensimmäisen havainnon mukaan rautatie tuotti maiseman muodoista erillisen katseen tason (ibid., 24). Irtikytkennän käsitettä käyttäen sama asia voidaan muotoilla myös niin, että rautatien edellyttämä taso kytkee matkustajan irti maisemasta. Schivelbuschin toinen havainto koskee etäisyyttä: kulkuvälineenä junan nopeus hävitti etäisyyden, joka oli vallinnut siihen saakka paikkojen välillä (ibid., 38). Samalla se hävitti myös kuljettamiltaan hyödykkeiltä niitä siihen asti luonnehtineen paikallisuuden, jolloin hyödykkeet muuttuivat paikattomaksi tavaraksi (ibid, 39). Schivelbusch vertaa tutkimuksessaan junamatkustamisen synnyttämää kokemusta elokuvalliseen montaasiin, joka hävittää etäisyyden kuvattujen objektien väliltä ja tuo kaukaiset ilmiöt elokuvan katsojan lähelle (ibid, 41). Rautatien matkustajalle aiheuttamien kokemistapojen muutoksia Schivelbusch kutsuu ”panoroiviksi havainnoinniksi” (ibid, 163–165). Tällainen katse suhtautuu maisemaan vain näkymänä, vailla tuntumaa paikan muodoista (ibid, 51). Panoraaminen katse vastaa ongelmaan, miksi kävellessäni en voinut tavoittaa ”kadonnutta aikaa”, muistoja junamatkoista, näkymiä junan ikkunoista.

Toinen syy lapsuuteni junamatkoja koskevien muistikuvien katoamiseen liittyy muistin ärsykesuojaan. Schivelbuschin mukaan junamatkustaminen muutti ”ärsykesuojaa”. Schivelbusch tiivistää havaintonsa kirjoittaen: ”[u]usien käyttäytymis- ja havainnointitapojen myötä katosi myös pelko, jota matkustajat olivat aiemmin tunteneet heitä kuljettavaa laitetta kohtaan” (ibid., 140). Hävittäessään pelon uusi ärsykesuoja samalla vaimensi junamatkan eristettyjen elämysten tunnun. Tunnun hävitessä katosi myös

kokemuksen merkityksellisyys, joka voisi palauttaa muiston mieleen.

Tutkimuksessaan *Parallel Tracks* (1997) Lynne Kirby muodostaa Schivelbuschin panoraamisen katseen käsitteestä luennan, jossa junamatka näyttäytyy ”protoelokuvallisena”⁵ havaintona (Kirby 1997, 45). Junamatkustuksen yhteys elokuvaan liittyy tapaan, jolla juna ”kuljettaa näkymää”, kuten elokuva. Teoksessaan *Cinema 1. The Movement Image* (*Cinéma 1. L'image-mouvement*, 1983) Deleuze muotoilee havainnon hieman toisin. Hän kirjoittaa, että suhteessa moderniin liikkeen käsitykseen ”rautatie, auto ja lentokone” ovat liikkeen ”välittymisen keinoina”, joita vastaavia ”liikkeen ilmaisullisia keinoja” ovat ”diagrammi, valokuva ja elokuva” (Deleuze 1992, 4). Myöhemmin Deleuze toteaa, että ”kinematograafisella liike-kuvalla” olisi yleisenä tehtävänä ”uuttaa kulkuneuvoista ja liikkuvista ruumiista se liike, joka sillä on niiden kanssa yhteistä” (ibid., 23). Elokuvakamera näyttäytyy ”muuntimena, tai paremminkin liikkeen välittymisen yleistettynä vastikkeena” (ibid, 5), joka ”toisintaa liikkeen minkä-tahansa-hetken tapahtumana” (ibid.). Elokuvakameran synnyttämän liikkeen (filmiportin kuljettaessa filmiä kameran sulkimen läpi) havaittu kokonaisuus jakautuu asian hetkellisiksi, selvärajaisiksi tiloiksi (lyhyt valotusaika). ”Kesto” kutoo nämä hetket havaituksi kokonaisuudeksi, jossa objektien hetkelliset ääriviivat katoavat (ibid, 11). Liike-kuvan ilmiössä nämä kaksi olotilaa ovat läsnä rinnakkain, dividuaalisesti (ibid., 20). Junamatkustajalle maisemassa nähtävät hetkelliset paikat kätkeytyvät tarkentumattomina virtuaalisuuteen (hyppääminen pois millä-tahansa-hetkellä junan kyydistä on mahdotonta, vaikka elokuvat usein leikittelevät tällä fantasialla). Keston käsite valaisee muutosta, jossa rautatie hävittää tilakokemuksen etualan yksityiskohdat, jolloin ”maisemallinen tila” muuttuu ”maantieteelliseksi tilaksi” (Schivelbusch, 50).

Elokuvan ja rautatien kytkeytymisiä toisiinsa voidaan lähestyä myös historiallisesti. 1900-luvun taitteen Yhdysvalloissa suuret rautatieyhtiöt tuottivat liikennöimiltään rautateiltä junista kuvattuja elokuvia, joita käytettiin yhtiöiden myymien matkojen markkinointiin (Kirby 1997, 22–23). ”Panoraamisista näyistä” eli rautateillä junan kyydissä kuvatuista näkymistä tuli yksi elokuvan varhainen kaupallinen ja viihteellinen sovellus (ibid, 46). Tutkimuksessaan *Life to those Shadows* (1990) Noël Burch esittelee vuonna 1904 toteutetun ”panoraamisen näyn”, joka muodosti junan vaunun ja elokuvateatterin hybridin. Siinä junavaunun kehikon ympärille projisoitiin liikkuvasta junasta kuvattu näkymä, jota vaunun kyytiin asettuneet katselijat katsoivat panoraamisena elokuvanäytöksenä (Burch 1990, 36). Asetelmassa elokuva irrottaa katsojan nähdystä maisemasta, mutta saa katsojan myös eläytymään kameran liikkeeseen. Tutkimuksessaan Burch esittää katsojan ”liikkumattoman matkustamisen”, ”läsnäolo/poissaolon” kokemuksen elokuvan institutionaalisen esitysmuodon (”IMR”) ehdoksi (Ibid, 250). Tätä kahden toisensa pois sulkevan olotilan saman-aikaisuutta voisi pitää kaksineuvoisena ”irtikytkenä” eli irtonaisuuden ja kytkeytymisen yhteen tulemisena.

Elokuvan ja junan hybridi sai kuitenkin myös toisenlaisen sovelluksen Alexander Medvedkinin elokuvajunasta (*kinopoezd*), joka tuli kuuluisaksi Chris Markerin elokuvista *Le train en marche* (1971) ja Viimeinen Bolshevikki (*Le tombeau d'Alexandre*, 1991). ”Elokuvajuna” koostui ”kolmesta vanhasta remontoidusta vaunusta”, joihin oli mahdutettu ”32 sänkyä, [– –], yksinkertaiset fasilitetit ruoan laittoon,

5 ”Protoelokuvallinen” on ongelmallinen käsite, sillä sen merkitys voidaan käsittää kahtalaisesti. Esimerkiksi Deleuze esittää fenomenologian kyvyttömyyden kuvata elokuvallista havaintoa syyksi fenomenologian kiinnittymisen ”esielokuvalliseen” liikkeen ideaan, ajatukseen ”luonnollisesta havainnosta”, jossa liike ymmärretään suhteena asentoihin (Deleuze 1992, 57–58). Kirby taas esittää rautatien tuottaman liikkeen havainnon proto- eli esielokuvallisena ilmiönä.

filmilaboratorio, editointiasema (kuusi leikkauspöytää), yksinkertainen animaatiotyöpiste sekä pieni elokuvateatteri istuimisineen ja kannettava projektori” (Widdis 2005, 23). Viisi tai kuusi kuvausryhmää työskenteli junassa, joka nopeimmillaan kykeni kuvaamaan, kehittämään ja esittämään elokuvia saman päivän aikana (ibid. 23–24). Medvedkinin elokuvajunassa elokuvan ja junan hybridi muodosti miltei täydellisen silmukan kokoamalla kaikki elokuvan tuotantovaiheet (filmin valmistamista lukuun ottamatta) junaan.

Medvedkinin mukaan elokuvajunan erityispiirteenä oli se, että siinä elokuvan tekeminen itsensä tapahtui erottamattomasti samassa paikassa, jossa elokuva esitettiin (Widdis 2003, 43). Elokuvajuna osallistui ”Ensimmäisen viisivuotissuunnitelman” palvelukseen jonkinlaisena ”palokunnan erikoisyksikkönä” (Widdis 2005, 23), jonka tehtävänä oli kehittää työyhteisöjen toimintatapoja. Hankkeen kehittäjä Alexander Medvedkin oli rautatietyöläisen poika. Hänen hankkeensa sai lopulta Neuvostoliiton kommunistisen puolueen keskuskomitean tuen ja hanke alistettiin puolueen propagandaosaston alaisuuteen. Elokuvajuna matkusti ympäri Neuvostoliittoa vuosina 1931–1935. Se vieraili eri puolilla Neuvostoliittoa (myös syrjäisillä seuduilla) kolhooseissa, tehtailla ja kaivoksilla. Elokuvajuna toimi Medvedkinin sanoin ”julkisen syyttäjän elokuvana”, joka osoitti virheitä kysyen: ”Kenen syytä tämä on?” (Widdis 2003, 42.) Se ei kuitenkaan rankaissut työntekijöitä, vaan kannusti kehittämään työtapoja (ibid., 42–43).

Työtapojen kehittämisen ohella elokuvajuna tarjosi kuvaamilleen ihmisille uudenlaisen kokemuksen: itsensä tunnistamisen vieraannuttavan shokkivaikutuksen, joka venäläisen elokuvan tutkija Emma Widdisin mukaan kytki syrjäisten tilojen paikallisväestön uuteen symboliseen järjestykseen, neuvostokansalaisuuteen (Widdis 2005, 30). Se antoi ”periferiaalle äänen” eli uuden tietoisuuden, jossa syrjäisten seutujen asukkaat saattoivat kokea liittyvänsä osaksi Neuvostoliiton yhteistä kokonaisuutta. Elokuvajuna toisin sanoen teki osalliseksi ihmiset, joita Medvedkin kutsui ”näkymättömiksi sankareiksi” (ibid., 30). Toisaalta elokuvajuna toteutti kuitenkin keskuksen hallintapyrkimyksiä periferioista. Junan matkat suunniteltiin niin, että ensin dokumentoituja tuotantolaitoksia voitiin käyttää hyvinä tai huonoina esimerkeinä seuraaville (Widdis 2003, 41). Kommunistisen puolueen propagandaosaston välineenä elokuvajuna muodostaa aistisen ulottuvuuden valtion territorialisaatiolle. Sellaista tulkintaa seuraten rautatien irtikytkentä voidaan nähdä valtion vetäytymisenä tai vähintään luopumisena rautatiestä territorialisaationsa symbolina. Tutkimusmatka irtikytketylle rautatielle voidaan ymmärtää joko yritykseksi palauttaa aiemmin vallinnut järjestys, tai vaihtoehtoisesti se voidaan mieltää yritykseksi vetäytyä järjestyksen ulkopuolelle.

Medvedkinin elokuvajunan toiminnan alustana oli keskitetysti hallinnoitu rataverkko, joka kuljetti vaikuttamispyrkimyksiä keskustasta kohti periferioita. Käytöstä poistetulla tai jo raunioituneella radalla tällaista yhteyttä keskitetyn verkoston ja perifeeristen paikkojen välillä ei enää ole (ellei akateemista taiteellista tutkimusta nähdä tällaiseksi pyrinöksi). Jos Medvedkinin elokuvajunalta riisutaan se tehtävä, jota se puolueen propagandaosaston alaisuudessa palveli, se voidaan koneena valjastaa menetelmäksi irtikytketyn alueen tutkimukseen. Se voisi tuottaa uudenlaisia paikallisuuden kokemuksia itseidentifikaation muutoksen välineenä. Yksi junamatkustamisen kokemuksesta säilynyt piirre, joka säilyy myös käytöstä poistetuilla tai jo raunioituneilla kiskoilla, on rautatien muodostama maisemasta erillinen taso. Sellaisen muodostaa jo pellon keskellä kohoava ratapenkki tai penkkujen keskellä kulkeva notkelma. Rautatien raunioilla tai suljetulla radalla tuo taso ei kuitenkaan ole täysin irrallaan maisemasta, sillä raiteilla kä-

velijä tai resiinalla kulkija voi koska tahansa poiketa ratapenkalta pellon pientareelle tai metsään. Myös suhde etäisyyteen muuttuu, kun ”liikkumattoman matkustamisen” kokemus hajoaa. Aaveraajan tapaus osoitti, että menetetty liikkumisen ulottuvuus voi säilyä virtuaalisena silloinkin, kun sitä vastaava raaja on menetetty. Vastaavasti myös uusi liikkumisen väline (kuten sokean keppi) voi kytkeytyä osaksi liikkeen virtuaalista ulottuvuutta. Siksi Deleuzelle on luontevaa haaveilla laajennetusta elokuvasta ”ilman kameraa, projisointipintaa tai filmiä”, jossa ”kaikkea voidaan käyttää projektion pintana, [–] virtuaalinen filmi kulkee pään sisällä, pupillien takana ja sen äänimaailma muodostetaan tästä katsomosta” (Deleuze 1989, 215). Voisiko jonkinlaiseksi elokuvajunaksi laajennettu elokuva toimia välineenä rautatien raunioissa virtuaalisena lymyilevän liikkeen esiin kutsumisessa? Tutkimukseni taiteellinen osa Elisenvaara–Pieksämäki – Uudelleenkytkentöjä koostuu kollektiivisen harjoitteen muodon saaneista kokeiluista, jotka toteutin yhdessä Toisissa tiloissa -kollektiivin kollegoideni Timo Jokitalon ja Kati Korosuon kanssa. Nämä ”uudelleenkytkökset” ovat yrityksiä tavoittaa käytöstä poistetun rautatien kokemuksellinen tila tavoilla, joissa elokuvan käsite täytyy ymmärtää laajennetusti.

HARJOITTEEN MUOTO TUTKIMUSMENETELMÄNÄ

Andrei Tarkovskin elokuvassa *Stalker* (1979) on kielletty alue, ”vyöhyke” (*zona*), jota vartioivat poliisi- tai sotavoimat. Kolmen miehen ryhmä tukeutuu (tai pakenee, tulkinnasta riippuen) alueelle, jonka rajaa osoittavat vartioiden yritykset ampua tunkeilijat. Vyöhykkeellä jäljet ihmiselämästä ovat raunioina luonnon valtaamassa tilassa. Näkymä muistuttaa tutkimani rautatien Venäjällä sijaitsevaa osaa Elisenvaaran ja Syväoron välissä, joka sijaitsee sekin ”vyöhykkeellä”, nimittäin valvotulla ja käytöltään rajoitetulla rajavyöhykkeellä”.⁶ Tarkovskin omien sanojen mukaan vyöhyke ei symboloi mitään, sen enempää kuin mikään muukaan hänen elokuvissaan [– –] vyöhyke on vyöhyke, se on elämä” (Tarkovski 1987, 200).

Elokuvan rakenteessa vyöhyke muodostaa tarinan roolihahmoille kuitenkin ei-paikan, jossa elämän viitekohdat jäävät toisaalle. Elokuvan roolihahmo ”Stalker” opastaa ryhmää kulkemaan vyöhykkeellä. Hän antaa ymmärtää, että vyöhykkeellä olisi utopistinen kyky toteuttaa siellä vierailijoiden salaisimmat haaveet. Hän antaa myös ymmärtää, että vyöhykkeellä tapahtuisi arvaamattomia asioita, eikä matkalaisien määränpäähän, huoneeseen, jossa toiveet voisivat toteutua, voisi kulkea suorinta tietä. Hän ohjaa ryhmän kulkemaan vyöhykkeellä erityisen harjoitteen avulla. Harjoitteessa mutteri sidotaan kangaspalaan ja heitetään siihen suuntaan, jonne on tarkoitus kulkea. Opas käskee yhtä matkalaista kulkemaan paikkaan, johon mutteri putoaa. Kun tämä on saavuttanut mutterin, muut seuraavat perässä samoja jälkiä seuraten. Mutterin avulla ryhmä kykenee koettelemaan vyöhykkeen maastoa. Opas käskee matkakumppaneitaan noudattamaan harjoitteen ohjetta. Elokuvassa toinen matkalaisista kuitenkin koettelee harjoitetta rikkomalla ohjetta ja kulkee omia polkujaan. Mitään yllättävää ei tapahdu. Harjoitteen tekniikka kannattelee vyöhykettä utopisena tilana. Kun tekniikkaa rikotaan, harjoitteen muodostama tila särkyä.

17.6.2019 kutsuimme yhdessä esitystaiteilija Timo Jokitalon kanssa pienen retkikunnan kävelyretkelle rautatien raunioita pitkin Parikkalasta Suomen ja Venäjän rajalle. Radan osalla Elisenvaara–Parikkala kiskot on jo kauan aikaa sitten purettu. Halusimme tutkia, voisiko rautatien raunioiden periferisen alueen valjastaa esitykselliseksi tilaksi. Lisäksi halusimme tietää, millaisia merkityksiä radalla kulkeminen synnyttäisi erityisesti rajan lähellä asuvien ihmisten keskuudessa. Mukaan kutsumaamme ryhmään kuului paikallinen taiteilija, kulttuuritapahtumien tuottaja sekä ihmisiä, jotka olivat kiinnostuneita hankkeestamme.

Matkalla toteutimme useita esityksellisiä harjoitteita, joista yksi oli elokuvassa *Stalker* esitelty mutterin heiton harjoite. Olimme valinneet harjoitteen toteuttamisen paikaksi kohdan, jossa joskus oli

6 Näiden kahden vyöhykkeen territorialisaatio koskee neuvostoimperiumin territorialisaatiota. *Stalker*-elokuvan viitekohtana toiminut Strugatskin veljesten kirja: *Stalker: Huviaretki tienpientareelle* (Strugatski 1982) viittaa epäsuorasti Stalinin valtakaudella perustettuun GULAG – vankileirien saaristoon. Myös Venäjän rajalla toisinaan jopa 20 kilometriä leveä rajavyöhyke perustettiin sekin Stalinin valtakaudella.

sijainnut Tiviän asema. Tuolla paikalla oli yli 50 vuotta aikaisemmin kuvattu kohtaوس elokuvaa Tohtori Živago (*Doctor Zhivago*, 1965). Elokuvan kohtauksessa oli tarkoitus kuvata suoraan kameraa kohti ajava juna. Kamera oli ollut tarkoitus vetää köydellä saapuvan junan alta viime hetkellä. Köysi kuitenkin petti ja kamera hajosi. Kun toteutimme harjoitetta, radan pohja oli metsittynyt ja kasvoi heinää muistuttaen Stal-kerin ”vyöhykettä”. Tuossa kohtaa asemasta oli jäljellä vain lahonneet puiset portaot, jotka johtivat ylös radan penkasta.

Harjoitteessa kaaressa lentävä mutteri piirtää esiin kuljettavan reitin alueella, jossa mikä tahansa suunta, jonne mutterin voisi heittää, muuttuu mahdolliseksi. Mutterin lentokaari sysää ympäröivän tilan miksi-tahansa-paikaksi, jonne mutteri voisi vaihtoehtoisesti pudota. Mutterin lentokaari esittää tapah-tumalle ajallisen keston, joka toisintuu käveltävän ”mutterin matkan” pituutena. Suhteessa ympäröivään tilaan harjoite muodostaa erillisen, omalakisen tilan, jota kannattelee harjoitteen ohjeistus ja ohjeiden tul-kinta. Paikkaan avautuu paikattomuus. Harjoitetta ympäröivän todellisuuden koettu järjestys asettuu har-joitteen rajaksi. Tekniikkansa luoman tilan avulla harjoite vetäytyy tästä ympäröivän elämän järjestyksestä väliaikaisesti. Suorittamisensa jälkeen harjoite liittyy osaksi virtuaalista, potentiaalisten toiminnan mallien joukkoa, jonka avulla voidaan kuvitella vaihtoehtoisia tilan jäsennyksiä.

Oman tutkimukseni taidollinen perusta pohjautuu paitsi koulutustaustaani dokumentaarisen elokuvan tekijänä⁷, myös osallistumiseeni Toisissa tiloissa -kollektiivin taiteelliseen toimintaan vuodesta 2009 saakka⁸. Ensimmäinen esitys, jonka työryhmään osallistuin, oli lähiöluonnossa toteutettu vaellusesi-tys *Porosafari*, joka esitettiin ensimmäisen kerran osana Nykyaikaisen museo Kiasman *Teatteri Nyt* -festi-vaalia vuonna (2010)⁹. Käsitykseni harjoitteesta on muodostunut Toisissa tiloissa -kollektiivissa yhdessä kehitetyn praktiikan perustalle. Tätä harjoitepraktiikkaa on jäsennehty mm. vuonna 2011 julkaistussa artikkelissa ”Näin toimimme” (Toisissa tiloissa -ryhmä, 2011). Kollektiivin noudattamista harjoittelun periaatteista seuraavat ovat toimineet johtajatuksina harjoitteille, joita olen käyttänyt tutkimuksessa.

- Kollektiivissa toimintaamme kannattelee jatkuva harjoittelu yhdessä. Tätä periaatetta seuraten harjoite on muodoltaan elävä käytäntö, jonka todellisuus on yhdessä tehtävissä harjoitteissa.
- Kehitämme yhdessä kollektiivisia ruumiillisia harjoitteita. Tämän periaatteen johdosta harjoitteella ei ole selvärajaista auktoriteettiä, vaan se syntyy osallistujien vuorovaikutuksessa.
- Harjoitteet tuottavat muuntuneita kokemusmaailmoja. Tämän periaatteen mukaan harjoitteella ei siis ole mitään selkeää tehtävää, jota se palvelisi, vaan harjoite muodostaa oman tilansa.

7 Opiskelin dokumentaarisen elokuvan opintoja aluksi Taideteollisen korkeakoulun, sitten Aalto-yliopiston Elokuva- ja lavastustaiteen laitoksella 2004–2012, josta suoritin Taiteen Maisterin tutkinnon.

8 Kuvaan Toisissa tiloissa -kollektiivin esteettisiä ja eettisiä periaatteita tarkemmin artikkelissa ”The Art of Metamor-phosis - Other Spaces” (ks. Ruuska 2015).

9 Taiteilija-tutkija, filosofi Esa Kirkkopelto on kuvannut esityksen kokemuksellisuutta artikkelissaan ”Erään poron tunnustuksia. Laumaeläin esityksen toisena” (Kirkkopelto 2018).

- Kehitämme harjoitteita löytääksemme *yhteisesti* saavutettavia kokemuksen ulottuvuuksia. Pidän tätä piirrettä harjoitteidemme poliittisena ulottuvuutena.

- Esityksissä opetamme kehittämiämme harjoitteita yleisölle eli harjoitteisiin osallistujille. Viides periaate laajentaa poliittista tehtävää. On mahdollista ajatella, että jokin harjoite muodostuisi yleisesti tunnetuksi käytännöksi, jolloin harjoite muuttaisi todellisuutta.

Harjoitteillamme on kolme vaihetta: ohjeistus, harjoitteen toteutus yhdessä sekä keskustelu harjoitteen tuottamista kokemuksista. Korostan keskustelun merkitystä harjoitteelle, sillä keskustelu tekee harjoitteen tuottamista kokemuksista yhteisiä. Julki lausutut kokemukset vaikuttavat toisten harjoitteeseen osallistuneiden tapoihin tulkita omia kokemuksiaan. Julki lausutut sanalliset luonnehdinnat kokemukselle muodostavat kehyksen sille subjektiiviselle kokemukselle, vaikka lausuja sitten poikkeaisikin edellisistä puheenvuoroista. Niin harjoitteen tuottamista kokemuksista tulee yhteisiä, vaikka ei aina suinkaan yhdenmukaisia. Myös kollektiivin jäsenistö on taustaltaan monialainen, eivätkä kaikki kollektiivin jäsenet ole koulutukseltaan tai ammatiltaan taiteilijoita kollektiivin taiteellisen toiminnan ulkopuolella. Siksi harjoituksissa käytetty kieli ei rajoitu jonkin taiteen alan institutionalisoituneeseen käsitteistöön.

Tutkimuksen välineenä harjoite tuottaa ainutkertaisia havaintoja, sillä se muuttaa osallistujien kokemuksia tutkittavasta ilmiöstä, eikä ole takeita siitä, että jokin kokemus harjoitetta toistettaessa toistuisi. Toistettuina harjoitteet harjaannuttavat kokijaa, kun harjoitteen tuottamat kokemukset karttuvat. Harjoitteella on oma, ohjeistuksessa julki lausuttu kokemuksen alue, johon liittyviä kokemuksia harjoite muuttaa. Samanaikaisesti sillä on kuitenkin myös sanoittamattomia alueita puhutun kielen rajoissa: ajattelun kuvassa, ohjeen ruumiillisessa tulkinnassa ja sanojen mykkyyydessä eli kyvyttömyydessä paljastaa niiden taakse kätkeytyneitä tarkoituksia. Harjoitteen toiminta perustuu myös näille puhutun kielen katvealueille, joiden vaikutukset tulevat esiin muiden ”kielten” alueilla (ks. Elo 2018, 186). Samasta syystä harjoitteen puhuttua ohjeistusta rinnastaa harjoitteen demonstraatio, jossa puhutulle esitetään ruumiillinen kehys. Kun tarkastelen seuraavaksi harjoituksiemme kehityskaarta, en käännä tai tulkitse harjoitteiden kaikkia sanoittamattomia tekniikoita tai ulottuvuuksia kirjoitettuun asuun, sillä harjoitteen ”tuntu” voi ilmaista monet näistä seikoista selkeämmin kuin harjoitteen kuvailu sanoin.

RAJOJEN KOETTELEMISESTA

Vierailu katvealueella muodostaa tutkimusmenetelmän, joka on luonteeltaan keskipakoinen yritys koetella rajoja. Tällainen yritys nojaa utopian periaatteeseen ja edellyttää rajojen koettelua. Artikkelissaan ”Yritys ajatella plebeijisyyttä” (suom. Tere Vadén, 2008) Isabell Lorey tarkastelee kritiikkiä vallan alueellistumisen näkökulmasta. Artikkelin johtavana teemana on plebeijien pako heitä käskvien patriisien hallinnoimasta kaupungista pyhälle vuorelle, jonne patriisien valta ei ulotu. Vuorella plebeijit järjestäytyvät, eivätkä patriisit pysty enää alistamaan heitä. Järjestäytyneinä he palaavat kaupunkiin, eivätkä patriisit voi enää alistaa heitä. Lorey luonnehtii vetäytymistä *keskipakoiseksi*, ”valtasuhteita välttäväksi voimaksi” (Lorey 2008, 1). Pakeneminen paljastaa ”valtasuhteiden rajan”. Rajan tiedostaminen johtaa siihen, että raja ei aseta enää ehdotonta horisonttia. Se sysää liikkeelle ”uuden kehityksen vallan muodostelmissa”. Seuraten Foucault’n luentaa, Lorey esittää ”tuottavan vetäytymisen” kritiikin ominaisuudeksi. Kritiikki tuottavana vetäytymisenä ”muuttaa vallan suhteikon peruuttamattomasti” (Ibid, 4–5). Plebeijien perustava valta säilyttää kuitenkin siteensä alueeseen, jonka vallan suhteikkoa se muuttaa. Siksi sen kyky pysyy Loreyn mukaan aina rajoitettuna.

Jos ”tuottavaa vetäytymistä” tarkastellaan irtikytkentänä, havaitaan, että irtikytkentä voi olla myös tuottava tapahtuma. Kun vallan suhteikko muuttuu peruuttamattomasti, järjestys kytkeytyy uudelleen, jolloin kritiikillä on myös keskustaa kohti suuntautuva voima. bell hooks kuvaa artikkelissaan ”Choosing the Margin as a Space of Radical Openness” lapsuuttaan pienessä Kentuckyn osavaltiossa sijaitsevassa kylässä. Siellä rata muistutti ”mustia amerikkalaisia” (”black Americans”) heidän asemansa marginaalisuudesta (ks. hooks 1989, 206). Radan toisella puolella sijaitsi kantakaupunki, jossa he joutuivat vierailemaan ulkopuolisina. Heidän kotinsa sijaitsivat kaupungin ulkolaidalla, radan takana hökkeleiden ja hylättyjen talojen alueella. Koska he kävivät töissä kaupungissa, he tunsivat myös kaupungin, mutta kaupungissa asuneelle valkoihoiselle väestölle heidän alueensa radan toisella puolella oli tuntematon. hooksille lapsuuden radan takainen alue ei ole plebeijien pyhän vuoren kaltainen alue, jonne sortajien valta ei ulottuisi. Kokemus marginaalisesta asemasta voi hooksin mukaan kuitenkin mahdollistaa kriittisen näkökulman heille, jotka onnistuvat vapautumaan valtasuhteen asettamasta marginaalistaan. Silloin marginaali voidaan hooksin mukaan *valita* vastarinnan tilaksi, jolloin sen tuottama kokemus mahdollistaa toisin ajattelun (Ibid.). Valittu vastarinnan tila ei hooksin mukaan siis sijaitse konkreettisesti marginaalissa, vaan kokemuksessa kahden vastakkaisen tilan olemassaolosta, mahdollisuudesta ajatella toisin. Näin ymmärrettynä kritiikki voidaan mieltää myös menetelmäksi, jossa tunnustellaan jonkin järjestyksen rajoja.

Artikkelissa ”The Essay as Form” (1958) Theodor Adorno määrittelee esseen ”välittömäksi kritiikiksi älyllisille konstruktioidille”, jotka esseessä ”asetetaan vastuuseen käsitteistään” (Adorno 1991,

18). Essee lähestyy tutkimiaan käsitteitä ”kerettiläisesti” (Ibid., 23), asettaen ne niille vakiintuneiden ajattelun tapojen ulkopuolelle. Esseessä siihen asti erillisinä näyttäytyneitä käsitteitä koetellaan älyllisesti suhteessa toisiinsa (Ibid., 13). Tässä koitoksessa käsitteet muodostavat konstellaation, joka saa valonsa rajoilla, jotka ovat siltä itseltään vielä piilossa (”terminus ad quem”). Ilmeinen käsitteelle aiemmin asetettu raja (”terminus a quo”) ei muodosta esseelle sen omaa ongelmaa, eikä palvele siksi esseen tehtävää. Tarvitaan alue, jonne käsitteelle aiemmin asetettu raja ei ulotu, utopia eli ou-topos (”ei-paikka”), ”pyhä vuori” paikkana, jonne on paettava, jotta käsitteet voisi ymmärtää toisin. Esseen kurottautuminen kohti tuntematonta on riskialtis koitos. Jos koitos onnistuu, konstellaatio alkaa hohtaa omassa voimakentässään, esseestä tulee luettavaa, kuva alkaa hahmottua, konstellaatio tulee esiin. Adornon muotoilussa essee tarkoittaa kriittistä rajojen koettelua. Siksi koituksen onnistuminen edellyttää, että tullaan tietoiseksi rajoista, jolloin ”raja ei muodosta enää ehdotonta horisonttia” (Lorey, 2008, 1). Koettelu voi kuitenkin olla tuottoisaa vasta silloin kun se saa aikaan uuden järjestyksen, joka sysää liikkeelle uuden kehityksen vallan muodostelmissa. Tästä johtuen ”tuottoisa vetäytyminen” on ainutkertainen tapahtuma, joka muuttaa järjestyksen suhteikkoa peruuttamattomasti.

Adornon luonnehdinta kriittisestä menetelmästä koskee esseitä tutkivan kirjoittamisen muotona, jolle konstellaatio avaruuden pimeydessä loistavien tähtien koosteena antaa osuvan kuvauksen. Kun kriittiselle esseele etsitään vastinetta taiteellisesta tutkimuksesta, rajojen koettelu ei voida olettaa tapahtuvan vain kirjoittamalla. Taiteilija-tutkija Pilvi Porkolan mukaan tutkimuksen ns. performatiivisessa paradigmassa englannin kielen ”perform” -verbi ”kattaa laajasti toiminnan, tekemisen, suorittamisen ja representaation” (Porkola 2019). Määritelmää vasten luettuna Adornon esseitä koskevassa analyysissä esitetty ”rajojen koettelu menetelmä” voidaan ymmärtää performatiiviseksi tapahtumaksi, sillä se muuttaa käsityksiämme ja hahmottamisen tapaa peruuttamattomasti, jonka toteuttaakseen sen täytyy myös esittää muutos. Tämä tulkinta esseestä täytyy kääntää sellaiseen asentoon, että sillä voi kuvata myös muita taiteellisen tutkimuksen menetelmiä, kuin kirjoittamista.

Esseessään *Kokeellisuudesta* (2015) Antti Salminen muistuttaa, ettei koettelu ole vain näköaistin varaista reflektiota, sillä reflektio on Salmisen mukaan ”valon takaisinkytkös, joka tekee suljetun silmukan subjektin ja tietoisuutta ”heijastavan pinnan välillä”, kun taas koettelu koskettaa (Salminen 2015, 57). Salminen viittaa esseessään ”koettelu”-sanana etymologiaan. Sanalla on tarkoitettu ”muun muassa seipäällä koettelemista” (ibid, 62). Koettelija siis koskettaa koeteltavaa, mutta ”kokeilija voi koetella kunnollisesti vain joutuessaan koettelemansa koettelemaksi” (ibid, 57). Tällaisessa koetuksessa ”koeteltu koettelija on uhanalainen ja kokonaisvaltaisesti altis, kaikinensa mukana ja sotkeutuneena tapahtumiseen itseensä ja kulloisenkin kohtaamisen avoimuuteen” (ibid, 58). Asettuminen alttiiksi altistaa epävarmuudelle, eikä taiteelliselle kokeellisuudelle voi siksi välttämättä asettaa ennalta selkeää päämäärää: on ammuttava nuolet ensin joka suuntaan, jolloin ”ensimmäinen nuoli antaa kehollisen tuntuman, miten seuraavat voisi ampuja [– –] Tähtäystä tarkennetaan ja tuntumaa kohennetaan, mutta ennalta annettua metodia ja asentoa ei ole” (Ibid., 63).

Täysin sokeaa taiteellinen kokeellisuuskaan ei kuitenkaan ole, sillä jo erilaisilla taidoilla on oma tiedollinen perustansa. Henk Borgdorff kutsuu taiteellista tutkimusta ”rajatyöksi” (”boundary work”, ks. Bonsdorff & Schwab. 2012, 119), sillä se näyttäytyy omalla tavallaan taiteen kontekstissa ja toisella tavalla akateemisen tutkimuksen kontekstissa, mutta Borgdorffin käsite viittaa myös taiteelliseen tutkimuk-

seen rajatyönä taiteen ja muiden elämän alueiden rajalla (ibid.). Rajatyön menetelmänä on rajojen koettelu, jolle irtikyketty alue arvaamattomuudessaan muodostaa tuntemattoman maaperän. Tutkimuksen aiheena tällaiset katvealueet edellyttävät utopistista lähestymistapaa, jossa tutkittava ilmiö sysätään sijoiltaan eli pois paikoiltaan. Irtikyketyllä alueella vierailu osoittautuu pakenemisyriytykseksi, jossa koetetaan löytää jonkin järjestyksen vaikutuspiirin raja ja ulkopuoli. Jos raja tulee esiin, yritys onnistuu.

RESIINA ESITYKSIEN ALUSTANA

”Libasvoimin kulkeva resiina palauttaa etäisyyden kokemuksen [– –] hidas ja vaihteleva nopeus antaa meille tilaisuuden tarkastella sekä lähellä että kaukana olevia kohteita. Näin voimme resiinalla kulkiessamme tarkastella panoroivan katseen luonnetta”

(ote juonnosta esitykseen: *Elokuva ilman kameraa*)

30.6.2018 oli kesäinen päivä. Olin kutsunut Toisissa tiloissa -kollektiivin tutustumaan suljettuun rataan ja resiinaan selvittääkseni, millaisia esityksellisiä tapahtumia käytöstä poistettu rata kutsuu esiin resiinan avulla. Tätä tarkoitusta varten sain resiinan lainaan Pieksämäen kaupungilta, Savon radan museon kokoelmasta. Paikalle saapuivat kollektiivin jäsenet Timo Jokitalo, Kaisa-Liisa Logrén, Sanni Priha ja vierailijana Anna Luttinen. Käytössämme oli kolmipyöräinen resiina. Harjoitukset olivat erilaisia kokeiluja, joilla tutustuimme resiinan aistisuuteen. Kuuntelimme kiskoja: miltä lähestyvä ja etääntyvä resiina kuulostavat. Harjoituksissa tutkimme, millaisia mielikuvia resiinalla matkustava ihmisjoukko herättää. Sanni Priha esitti kommentteissaan havainnon, että resiinaharjoitukset suljetulla radalla muistuttavat anarkistisia talonvaltaus- tai kadunvaltaus-aktioita, tyhjän tilan haltuun ottamista. Harjoitukset vahvistivat oletuksen, että suljettu rata olisi kiinnostava tila esitykselle, ja radalla vaikutti myös kehittyvän helposti erilaisia ideoita harjoitteille. Harjoituksissa paljastui, että kevyt kolmipyöräinen resiina olisi ihmisryhmän liikuttamiseen liian raskas ja vaarallinen kulkuneuvo. Suurempi resiina voisi toimia alustana harjoitteille, jotka voitaisiin toteuttaa resiinan kyydissä.

Markku Nummelin kirjoittaa artikkelissaan ”Resiinat” (Resiina-lehti 1989), että ensimmäiset resiinat oli tarkoitettu ”ratainsinöörien ym. virkailijoiden käyttöön”. Tällaisissa resiinoissa insinööri ja/tai virkailija istuu ratatyöläisten pumpatessa liikettä. Tunnetuin resiinamalli lienee ns. ”pumppuresiina”, jossa matkustajat pumppaavat resiinaa seisoen tosiaan vastakkain. Sellainen resiinaa oli Nummelinin mukaan suunniteltu ratatyöntekijöiden eli ”topparoikan” liikuttamiseen. Se perustui periaatteeseen, jossa kaikki mukana olijat ”saattoivat osallistua vaunun keskellä olevan pumppukoneiston käyttöön” (Nummelin 1989). Ensimmäisissä kokeiluissani käyttämäni kolmipyöräinen resiina taas oli erityisesti ratavartijoiden työväline, jolla he saattoivat käydä tarkastamassa, sytyttikö ohi kulkenut höyryveturi maastopaloja. Ratavartija myös tarkasti säännöllisesti, oliko rata säilynyt kunnossa. Kävelymatkoilla selvisi, että ratavartijoiden asunnot sijaitsivat yleensä noin 10 kilometrin etäisyydellä toisistaan, jolloin ohi ajaneen höyryveturin jäljessä ratavartija saattoi kulkea noin 20 kilometrin matkan tarkastamassa maastopaloja. Erilaiset resiinoiden mallit ilmentävät siis erilaisia työtehtäviä ja työnjakoa, joka tuottaa myös ihmisten alueellistumisen. Nämä kaikki piirteet kuuluvat rautatien koneelliseen kokonaisuuteen, joka kerran järjesti rautatien aistisen tilan jakautumisen.

Elokuussa 2019 toteuttamissamme *Resiinaesityksissä* valjastimme resiinan välityksen keinoksi käytöstä poistetun rautatien synnyttämän tilakokemuksen tutkimukseen. Esityksessämme tämän tilakokemuksen viitteeksi asetui Wolfgang Schivelbuschin ”panoraamisen katseen” käsite, jonka rautatien sulkeminen oli sysännyt muutoksen tilaan. Saimme esitystä varten Pieksämäen kaupungilta lainaan ns. ”pumppuresiinan”. Esityksissä resiinan julki lausuttuna tehtävänä oli toimia ”mallina itseohjautuvalle, tasavertaiselle ja luonnon kanssa tasapainoiselle elämälle” (ote Elokuva ilman kameraa -esityksen juonnosta). Pumppuresiina palveli tasavertaisuuden periaatetta työnjaollisesti, mutta se muodosti myös yhteisen tilan radan varressa asuville ihmisille, jotka saattoivat esityksissä tutustua toisiinsa. Pumppuresiinan käytölle esityksessä oli kuitenkin myös julkilausumattoman motiivi, resiinan esiintymiset varhaisissa elokuvissa, joissa ihmiset yrittävät resiinan avulla kytkeä itsensä rautatien koneellisuuteen. Esimerkiksi Buster Keatonin elokuvassa *Kenraali (General, 1926)* resiina paljastuu vaikeasti hallittavaksi. Lopulta se syöksyy ulos kiskoilta, jolloin Keaton nappaa varhaisen polkupyörän (joka sekin on eräänlainen ”resiina”, sillä nimitys ”resiina” viittaa eräänlaisen polkupyörän esimuodon keksijän, Karl Draisin, nimeen).

Harjoituksissa pumppuresiina yllätti meidät paljastamalla ne ei-inhimillisestä energian lähteestä valjastetut voimat, jotka junamatkustamisessa kätkeytyvät ruumiillisilta aistimuksilta. Käyttämämme resiina painoi noin 200 kiloa. Esityksiemme alueena oli noin 45 kilometrin pituinen rautatien osa, jonka varrelta löytyi poikkeuksellisen suuria korkeuseroja. Isoissa mäissä kolmipyöräistä resiinaa huomattavasti raskaampi pumppuresiina vaati suurta fyysistä ponnistusta, joka osoittautui haastavaksi kolmen hengen työryhmällemme. Matkustamisen fyysisestä rasituksesta seurasi se, että yhdensuuntaista matkaa varten jouduimme ensin ajamaan kahdella autolla matkan päätepisteeseen, minkä jälkeen jouduimme toisella autolla palaamaan matkan aloituspaikalle. Tieverkko ei kulkenut radan vieressä, mistä seurasi pitkiä automatkoja sekä harjoituspäivinä että esityksissä. Resiinaesitysten yhtenä motiivina oli esittää malli matkustamiselle, jonka energiaperusta olisi (miltei) omavarainen. Tätä päämäärää esityksemme saattoi koskettaa vain mielikuvan tasolla. Resiinalla matkustaminen voisi toteuttaa tällaisen päämäärän vain siinä tapauksessa, että radan varren asukkaat järjestäisivät resiinamatkailua yhdessä tuumiin, keskenään organisoituen.

UUDELLEENKYTKENNÄT HARJOITE-ESITYKSINÄ

Alkuperäinen tavoitteeni oli toteuttaa Elisenvaara–Pieksämäki-radalle osallistavien harjoite-esitysten sarja, joka valjastaisi kaikki radan irti kytketyt osat uudelleen matkustuskäyttöön. Näiden esitysten oli määrä palvella radan varren asukkaita, joille rata oli osa elinpiiriä mutta samalla elinpiirin käytöstä poistettu osa, jolla ei ollut enää mitään varsinaista tehtävää (tai niin ainakin oletin). Radan eri osilla toteutettavat esitykset oli määrä kytkeä toisiinsa, jolloin Elisenvaara–Pieksämäki-rautatietä pitkin olisi ollut mahdollista matkustaa uudelleen Elisenvaarasta Pieksämäelle – tai toiseen suuntaan. Kutsun tätä keskeneräistä hankettani *Elisenvaara–Pieksämäki – Uudelleenkytkennöiksi*. Edelleen keskeneräinen, toteuttamaton vaelusesitys *Uudelleenkytkentä #1* oli määrä toteutua radan osalla, joka sijaitsee valtioiden rajan ylittävällä alueella Elisenvaaran (Venäjä) ja Parikkalan (Suomi) välillä. Lisäksi Pieksämäki–Rantasalmi-radalla oli tarkoitus toteuttaa esitys *Uudelleenkytkentä #3*, joka tapahtuisi junassa, jolla matkustettaisiin Pieksämäeltä Rantasalmelle – ja takaisin. Esityksistä toteutui ainoastaan Savonlinnan ja Rantasalmen välisellä suljetulla radalla *Uudelleenkytkentä #2*. Nämä *Resiinaesitykset* toteutettiin osana Savonlinnan kansainvälisen Luontoelokuvafestivaalin ohjelmistoa elokuussa 2019.

Tässä ekspositiossa keskityn erityisesti toteutuneisiin Resiinaesityksiin, jotka koostuivat viidestä harjoite-esityksestä *Elokuva ilman kameraa* (14.8.2019), *Yö Toisissa tiloissa* (15.8.2019), *Festivaaliresiina* (16.8.2019), *Sunnuntai-ajelu* (18.8.2019) ja *Viimeinen resiina Kallistahteen?* (19.8.2019). Esitykset toteutettiin yhdensuuntaisina resiina-ajeluina, jotka kytkettiin seutuliikenteen aikatauluihin niin, että esityksiin saattoivat osallistua radan eri kohdissa asuneet ihmiset. Resiinan mittasuhteiden takia yhteen Resiinaesitykseen saattoi osallistua korkeintaan neljä henkilöä. Siinäkin tapauksessa yhden työryhmän jäsenen oli pakko kulkea erillisellä resiinalla muun ryhmän jäljessä. Yhteensä esityksiin osallistui 18 henkilöä, joista 7 asui radan välittömässä läheisyydessä, 8 asui tai oli kotoisin radan varren lähiseudulta ja 3 oli saapunut muualta vierailemaan festivaaleilla. Varsinaisten osallistujien lisäksi radanvarren pysyvät asukkaat ja kesäasukit saapuivat katsomaan esityksiä ratapenkoille. Lukuisten ohi ajaneiden autojen matkustajat pysähtyivät myös kuvaamaan resiinaesityksiämme.

Esitysten taiteelliseen työryhmään osallistuivat esitystaiteen Toisissa tiloissa -kollektiivin jäsenet Timo Jokitalo ja Kati Korosuo. Jokitalo on varsinaiselta ammatiltaan ohjelmistosuunnittelija, ja Korosuo taas on tanssija ja koreografi. Hankkeen pienen rahoituksen takia heidän työnsä rajoittui kokonaisuudessaan kahden viikon mittaiseksi työksi. Näissä olosuhteissa esityksistä tuli luonnoksenomaisia. Keväällä 2019 kutsuin hankkeen tuottajaksi ja tiedottajaksi savonlinnalaisen palvelumuotoilija Veera Kolehmaisen. Hän suunnitteli esityksiin flaijerin ja jakoi niitä suljetun radan varrella asuvien ihmisten postilaatikoihin. Valokuvataiteilija Hanna Koikkalainen valokuvasi esitykset. Niukkojen resurssien takia toimin esityksissä

paitsi koollekutsujan ja esiintyjän tehtävissä, myös esitysten videoijana. Tässä kaksoisroolissa en kyennyt dokumentoimaan esityksiä kokonaisuutena. Äänitin esityksissä harjoitteisiin kuuluneet palautekeskustelut ja kirjoitin ne muotoon, jossa harjoitteen tekijä ei ole tunnistettavissa. Tässä artikkelissa esitetyt palautteet voivat koskea samaa harjoitetta eri esityksissä toteutettuna. Eri esityksissä harjoitteen ohjeistus pidettiin muuttumattomana. Kokoan tähän artikkeliin eri esityksissä kuvaamistani harjoitteista sekä eri esityksissä nauhoitetuista harjoitteiden palautteista kokonaisuuden, joka kuvaa Elokuva ilman kameraa -esityksen kulkua. Kuvaan seuraavaksi lyhyesti esityksen rakenteen. Verkkojulkaisussa voit tutustua esityksessä toteutettujen harjoitteiden taltiointeihin. Esittelen esityksen harjoitteet tarkemmin ja kokoan havaintoja niiden palautteista.

ELOKUVA ILMAN KAMERA -esitys

Osallistujat kutsuttiin saapumaan Laitaatsalmeen, paikkaan, josta kiskot alkavat. Esityksen aluksi johdatin heidät lehtikuusien reunustamaan rinteeseen, josta avautui näkymä rautatiesillalle ja sen alla kulkevalle vesireitille, uutta ohitustietä varten rakennetulle sillalle ja rautatien jäänteille. Esittelin radan lyhyen historian ja johdatin yleisön sitten kohtaan, johon kiskot päättyivät. Pyysin yleisöä kuuntelemaan kiskoja. Osallistujat painoivat korvansa lähelle kiskoja ja kuuntelivat lähestyvän resiinan ääniä. Samaan aikaan Timo Jokitalo ja Kati Korosuo lähestyivät meitä rataa pitkin resiinalla noin kilometrin päästä niin, että resiinan äänen saattoi kuulla jo ennen kuin resiina tuli näkyviin. Esityksessä ensimmäinen havainto resiinasta oli siis auditiivinen. Kun resiina pysähtyi, Timo Jokitalo esitteli resiinan esityksen alustana ja Kati Korosuo esitteli resiinamatkalla noudatettavat turvallisuusohjeet. Ohjeistuksen jälkeen lähdettiin matkaan. Ensimmäinen harjoite *Myötätuntoinen katse* toteutettiin radan varressa pellolla Kati Korosuo ohjeistamana. Sen jälkeen toteutettiin harjoite nimeltään *Moottori* ja lopuksi *Panoraaminen katse* -harjoite. Esitys päättyi Kallislahden asemalle. Seuraavissa luvuissa esittelen harjoitteet sekä osallistujien kokemuksia harjoitteista.

Muut esitykset ja niissä tehtyjä harjoitteita

16.8.–17.8.2023 Yö toisissa tiloissa -esitys

(Kallislahdesta Rantasalmelle ja takaisin)

Esityksessä tehtiin matka radan syrjäisimpään kolkkaan ja takaisin. Osallistujat yöpyivät radan varressa teltoissa. Esityksessä tehtiin seuraavat harjoitteet:

Moottori

Aura (jossa osallistujat levittäytyvät kiskoille kauas toisistaan ja soittavat yhdessä kiskoja pirunviulun avulla)

Panoraaminen katse

Myötätuntoinen katse

17.8.2023 Festivaaliresiina-esitys

(Kallislahdesta Savonlinnaan)

Esityksessä tehtiin resiinamatka Kallislahdesta Savonlinnaan.

Esityksessä tehtiin seuraavat harjoitteet:

Moottori

Aura

Panoraaminen katse

18.8.2023 Sunnuntai-ajelu-esitys

(Savonlinnasta Aholahteen ja takaisin)

Esityksessä tehtiin seuraavat harjoitteet:

Moottori

Myötätuntoinen katse

19.8.2023 Viimeinen resiina Kallislahteen?

(Savonlinnasta Kallislahteen)

Esityksessä tehtiin seuraavat harjoitteet:

Moottori

Panoraaminen katse

TURVALLISUUSOHJEET

Yksi esitystemme haaste oli varmistaa, että osallistujat sisäistävät resiinan liikkeeseen kohdistuvat vaarat. Käytimme merkittävän osan harjoituksista selvittääksemme resiinan käytölle ”koreografian”, jolla voitaisiin välttää mahdolliset vaaratilanteet. Harjoituksissa huomasimme, että noin 200 kiloa painava, hammasrattaista voimansiirtonsa saava resiina on monella tavalla vaarallinen kulkuväline. Kun resiinan kyydissä on 4–6 matkustajaa, resiinan kammet muuttavat 600 kilon painoisen massan liike-energiaksi, joka muuttaa erityisesti alamäessä edestakaisin heiluvan kammen vaaralliseksi esineeksi. Ilmiön vaarallisuus liittyi ”panoraamisen katseen” ongelmaan, ärsykesuojaan, joka häivytti vaaran tunteen. Kun resiinalla kuljetaan alamäkeen, ei resiinan liikuttamiseen tarvita ruumiillista työtä, jolloin myös tuntuma massan ja liike-energian yhteydestä katoaa. Resiinassa matkustajilla ei ollut suurtakaan liikkumatilaa. Kampi liikkui vain kymmenien senttien päässä matkustajista. Rakensimme resiinaan Savon radan museon luvalla kiinni pitämistä varten kahvan (joka kyseisessä resiinamallissa olisi kuulunutkin olla). Ohjeistimme osallistujia myös jatkuvaan tietoisuuteen kammen liikkeistä.

Tietyt rajoitteet perustuivat Väyläviraston myöntämään resiinan käyttö lupaan suljetulla raiteella. Esimerkiksi käytöstä poistetulla rautatiellä autoilijat olivat tottuneet ylittämään tasoristeykset huomioimatta raideliikennettä. Merkillepantavaa oli myös rautatiellä liikkumisessa noudatettava promilleraja.

MYÖTÄTUNTOINEN KATSE -HARJOITE

Elokuva ilman kameraa -esityksessä ensimmäinen varsinainen harjoite oli Toisissa tiloissa -kollektiivin kehittämä *Myötätuntoinen katse*, joka esiteltiin ensimmäisen kerran kollektiivin *Avalokiteshvara Superclusters* (2017) -esityksessä. Harjoitteen tekniikka perustuu ”muutokseen käsien, katseen ja ruumiin välisessä koordinaatiossa” (Priha 2017, 32). Harjoitteessa avustaja ”möyhentää” sormillaan katsojan edessä avautuvaa näkökenttää. Meditatiivinen harjoite riisuu katseen intentionaalisuuden kiinnittämällä harjoittajan huomion katseen tuntuun. Esityksessä käytimme harjoitetta muuttaaksemme totunnaisen katseen ja tuottaaksemme ”uudenlaisen suhteen ympäröivään maailmaan” (ote Elokuva ilman kameraa -esityksen ohjeistuksesta). Tätä harjoitteen tuottamaa katseen herkistämistä käytettiin taustana seuraaville harjoitteille.

Harjoitteen ohjeistus (otteita Elokuva ilman kameraa -esityksen ohjeistuksesta)

Harjoite aloitetaan pareittain. ”Katsoja” voi seisoa tai istua joko polvillaan tai haluamallaan tavalla. ”Avustaja” asettuu katsojan selän taakse ja katsoja sulkee silmänsä. Avustaja laskee käsivartensa katsojan hartioiden päälle, mikä on merkinä katsojalle avata silmänsä. Avustaja möyhentää ja pehmentää sormiaan liikuttelemalla ”katsojan” näkymää. Avustaja myös avaa ja esittelee katsojan edessä olevan maiseman. Katsoja tarkentaa katsettaan eri etäisyyksille. Harjoitteen ensimmäinen vaihe kestää 1–2 minuuttia. Sitten avustaja nostaa käsivartensa pois katsojan näkökentästä ja siirtyy hieman taaemmaksi. Nyt katsoja sulkee jälleen silmänsä ja siirtää omilla käsillään katseensa paikan sydämensä tasolle seuraavan mielikuvan avulla: ”voit ajatella, että otat omat fyysiset silmäsi ja yhdistät ne yhdeksi silmäksi rintaan, tai voit ajatella, että koko ruumiista tulee näkevä tai että silmät monistuvat ja siirtyvät kaikkialle kehoon”. ”Katsoja” laskee kätensä, avaa taas silmänsä ja näkee avautuvan maiseman muuntuneena. Hän lähtee liikkeelle tutkimaan muodostunutta tilaa.

Resiinaesityksessä harjoite toteutettiin pellolla, joka yllätykseksemme kuului erään osallistujan-kodin pihapiiriin. Hän kuvaili harjoitteen tuottamia kokemuksia näin: ”Kun avasin sit silmäni, niin tuntu ihan hullulta, nää apilat kun ne heilu tässä, ihan niin kuin ne olis tervehtinyt mua, että ”hei” ja mä en siis koskaan oo kävelly pellolla niin että mä oon kattonut ja aistinut, et mitä tässä pellolla on. Et kyllä mä oon aikaisemminkin katsonut kukkia ja mitä näitä nyt on, mut jotenkin, en mä tiää, oli jotenkin seesteinen olo.” (Katkelmä osallistujan palautteesta.) Havainnon kohteena oleva liike muodostaa yhteyden harjoitteessa toimivan parin välille. ”Katsoja” havaitsee silmiensä edessä liikkuvat sormet, joita liikuttavat toisen ihmisen tekemät havainnot. Harjoitteessa tällainen liikkeen välittymisen keino asettuu kaikkea nähtyä

ohjaavaksi teemaksi. Tällaisen tilan mahdollistava asetelma asettaa ”katsojan” alttiiksi, sillä hänen täytyy luottaa siihen, että olkapäille lasketut kädet toimivat hyväntahtoisesti. Jos harjoitteessa muodostettavaa katsetta verrataan rautatien synnyttämään ”panoraamiseen katseeseen”, vaikutus on vastakkainen, sillä panoraaminen katse hävittää etualan yksityiskohdat, kun taas ”myötätuntoinen katse” saa tuon etualan näyttäytymään jopa niin yksityiskohtaisena, että tausta miltei katoaa. Harjoite saattoi kuitenkin edellyttää omanlaistaan ”ärsykesuojaa”, sillä harjoitteessa käytetty, kosketuksen totunnaisen rajan ylittävä tekniikka vaikutti olleen joillekin miesosallistujille liian tungetelevä. Eräs harjoitteesta kieltäytynyt kommentoi esitystä viitaten harjoitteisiin: ”nämä vähän yllätti nämä erilaiset harjoitukset, niistä oli sitten niistä vähän mainintaa kyllä, mutta en minä osannut kuvitella niitä” (ote esityksen palautteesta). Kieltäytyminen harjoitteeseen osallistumisesta paitsi piirsi esiin intimiteetin rajan, myös viittasi siihen, että monille esitykseen osallistuneista esitystaiteen käytännöt olivat vieraita.

MOOTTORI-HARJOITE

”Rautatie on sosiaalisten suhteiden, työnjaon, materian kierron ja mekaniikan muodostama kone. Resiinalla matkustettaessa voidaan tutkia ihmisen ja koneen suhdetta, sillä resiinalla matkustettaessa ihminen asettuu moottorin asemaan.”

(ote harjoitteen ohjeistuksesta)

Myötätuntoinen katse -harjoitetta seuranneessa Moottori-harjoitteessa siirryttiin näköaistin herkistämisestä kuuloaistin ja tuntoaistin herkistämiseen. Moottori-harjoitteessa osallistujat sulkevat silmänsä ja alkavat liikuttaa resiinaa keskittyen liikkeen tuottamisen tuntuun. Harjoitteessa hengitys kytketään liikkeen tuottoon: kampi painetaan alas uloshengityksellä, ja kampi nousee sisäänhengityksellä. Pump-puresiinan mekaniikan ansiosta osallistujien hengitys asettuu jaettuun rytmiin. Kun hengitysrytmi löytyy, osallistujat ohjeistetaan unohtamaan hengityksensä ja seuraamaan mielen vaellusta. Harjoitteen lopussa osallistujia pyydetään avaamaan silmänsä ja jatkamaan vielä kappaleen matkaa puhumatta. Työryhmämme ei osallistunut tähän harjoitteeseen, vaan keskittyi varmistamaan osallistujien turvallisuuden. Olimme kuitenkin kokeilleet harjoitetta harjoituksissamme.

Moottori-harjoitteella oli kolme tehtävää: synnyttää esitykseen rauhallinen ja keskittynyt tila, kiinnittää huomio rautatien koneelliseen kokonaisuuteen ja tuottaa kokemus mekaanisen liikkeen ja ruumiin liikkeen rajasta. Myös tämän harjoitteen (julkilausumaton) viite oli Andrei Tarkovskin *Stalker* -elokuvassa, kohtauksessa, jossa matkalaiset matkustavat resiinalla vyöhykkeelle. Pitkä kohtausta esitetään lähikuvina matkalaisten kasvoista. Kuvien taustalla resiinan kolahtelevat äänet alkavat viivastella ja sekoittua elektronisiin ääniin. Myös Moottori-harjoitteen kokemuksellinen tila oli auditiivinen. Eräs osallistuja kuvasi kokemustaan näin: ”Mä kuvittelin olevani jossakin keskimoottori... vanhassa keskimoottoriveneessä, tossa oli semmoinen vikströmmi, harvoin iskevä nelitahtikone-moottori. No kuvittelin makaavani siellä, tuo kehräävä ääni tuossa auttoi tietysti siinä.”

Kahdelle muulle harjoitteeseen osallistuneelle harjoite tuotti sen sijaan seksuaalisia kokemuksia. Ensimmäinen kuvasi kokemustaan näin: ”Mä aloitin semmoisesta aika niinku seksuaalisesta mielikuvasta ja ajattelin että me ollaan jotenki niin kuin samaa ruumista me resiinan puskiijat.” Hetken kuluttua seksuaalinen mielikuva väistyi: ”Kun seksuaalinen kiihtymys ei edennyt, niin se ajatus väistyi ja tota tommoiset kuuntelemiseen, kuuloon liittyvät elämykset alkoivat voimistumaan.” Toinen osallistuja kuvasi kokemustaan: ”Kun se hengitys oli vastahengitys sen vastakkaisen kanssa, niin sitten siitä tuli semmoinen tantra-meininki.” Myös hänelle harjoitteen aiheuttama kokemuksellinen tila perustui äänen tuottamiin kokemuksiin: ”Meidän ääni kuulosti tosi kovalta aluksi, ja sitten se yhtäkkiä jotenkin pehmeni, ja sitten

myös sen tunti kropassa että kun se ääni pehmeni, niin sitten tuntu että pystyy jotenkin nojata siihen, että en tiedä fyysisesti ehkä myös vähän jotenkin fyysisesti tuntu että nojasin taaksepäin ja annoin asioiden vaan tapahtua ja se tuntui siistiltä, yhteiseltä.” Kokeilin myös itse harjoitetta työryhmämme kanssa, jolloin huomasin, että silmien kiinni pitäminen oli vaikeaa. Kokemukseen liittyi järjenvastainen pelko mahdollisesta onnettomuudesta, hallinnan puute, johon mielen sisäinen tilannekuva ikään kuin vastasi. Ehkäpä harjoite onnistui purkamaan junamatkustamisen synnyttämän ärsykesuojan, sillä tietoisuus vaarasta säilyi jatkuvasti mielessä. Silmät suljettuina ollessani mieleen ilmestyi epätarkka kuva siitä maisemasta, jonka olin nähnyt hetkeä aikaisemmin. Tuo näkymä oli siirtynyt virtuaaliseen olotilaan, josta mielikuviutus rakensi epätarkkoja, häivähdyksenomaisia kuvia mahdollisesta maisemasta, jonka läpi kuljettiin. Näihin maisemiin vaikuttivat aistimukset silmäluomien läpi suodattuneen valon vaihteluista.

PANORAAMINEN KATSE -HARJOITE

Resiinaesitysten kehittynein harjoite sai nimensä tutkimastamme Wolfgang Schivelbuschin panoraamisen katseen käsitteestä (ks. alaluku: *Liike-kuvan esiintyminen rautatien raunioilla*). Harjoitteen tehtävänä ei kuitenkaan ollut ”panoraamisen katseen” tuottaminen, vaan pikemminkin sen tutkiminen. Panoraaminen katse -harjoitteen perusidean kehitti työryhmämme jäsen Timo Jokitalo. Harjoitteeseen osallistuja ottaa kuvan resiinan kyydistä siitä maisemasta, joka avautuu resiinan edessä kiskoilla. Kuva asetetaan pahviseen taustaan, ja osallistuja asettuu katselemaan kuvan kehittymistä resiinan kyydissä. Sillä aikaa muut resiinan matkustajat sysäävät resiinan liikkeeseen. Lähemmin tarkasteltuna voidaan huomata, että harjoite yhdistää tekniikoita, joita olimme kehittäneet jo aiemmin. Harjoitteessa käytettiin polaroid-kameraa samantapaisesti kuin harjoitteessa nimeltä *Filmiportti* (joka on esitetty verkkojulkaisussa). Silmät auki -kulkemista ja silmät kiinni -makaamista vaihteleva harjoite: *Hobo* esitteli mallin *Panoraaminen katse* -harjoitteen sosiaaliselle jaolle, tosin käännettynä niin, että yhden kävellessä silmät auki kaikki muut makaavat silmät suljettuina.

Kokeiltuamme Panoraaminen katse -harjoitetta huomasimme, että osallistujalle tulee kiusaus katsoa raamin ohi ympärillään näkyvää maisemaa. Ehdotuksestani pahvitaustan ympärille rakennettiin valoa läpäisevä huppu. Hupun ansiosta resiinan äänet sekä liikkeen tuntu, värinä ja heilahdukset alkoivat korostua samalla tavalla kuin Moottori-harjoitteessa. Kati Korosuo epäili, että harjoite voisi tuottaa pelottavan kokemuksen ja tuo pelko voisi estää muuntuneiden kokemuksellisten tilojen avautumisen. Niinpä kehitimme harjoitteen ohjeistusta niin, että osallistuja vakuuttuisi harjoitteen turvallisuudesta. Valmiissa harjoitteessa on kolme (tai neljä) vaihetta: (1) valokuvaus, (2) valokuvan katseleminen hupun sisällä ja (3) paljastuvan näkymän katseleminen, kun huppu on riisuttu. Neljännessä vaiheessa osat vaihtuvat ja osallistuja siirtyy liikuttamaan resiinaa samalla, kun toinen osallistuja valmistautuu ottamaan valokuvan. Kun kaikki harjoitteeseen osallistumaan halunneet ovat tehneet harjoituksen, seuraa loppukeskustelu, jossa kaikki kertovat harjoitteen tuottamista kokemuksista kukin vuorollaan.

Elokuvassa yleiseksi käytännöksi muodostunut kuvien valotuksien esittämisen syke on kaksikymmentäneljä valotusta sekunnissa, joista jokaisen ruudun valotus muodostuu 1/48 sekunnissa. Panoraaminen katse -harjoitteessa elokuvan *liike-kuvan* tekninen perusta on muuttunut: yhden valotuksen esittämiseen kuluu miltei 20 minuuttia, vaikka ruutu itsessään on elokuvafilmin yksittäisen kuvaruudun kaltainen välähdys, 1/50 sekuntia tai vain 1/125 sekuntia (riippuen käytetyn Polaroid filmin nopeudesta ja valo-olosuhteista).

Harjoitteessamme elokuvan kyky hävittää montaasin avulla etäisyys kuvattujen asioiden välillä sai uudenlaisen muotoilun kahden etäisyyden yhteen tulemisena. Harjoitteessa etäisyys kuvaushetken ja polaroid-kuvan tunnistettavaksi kehittymisen välillä asettui kestoksi vastaamaan etäisyyttä polaroid-ku-

van ottamisen ja hupun pois riisumisen välille. Deleuze luonnehtii elokuvan liike-kuvaa *dividuaaliseksi*. Sillä hän tarkoittaa, että elokuvan liike yhdistää esitetyt asiat (liikkeen) kokonaisuudeksi, mutta samalla kokonaisuus jakautuu jatkuvasti hetkellisiin osiinsa. (Deleuze 1992, 21.) Harjoitteessamme yhden hetkellisen kuvan muodostuminen sai keston, jonka muodostama tila hajosi lakkaamatta aistimuksiksi liikkeistä, jotka tapahtuivat kuvan muodostumisen taustalla. Harjoitteen dividuaalisuus oli siis suhteessa ”kinematograafiseen” liike-kuvaan vaihtanut ”asentoa”.

Harjoite tuotti kiehtovia kokemuksia, jotka tulivat esiin erityisesti liikkeen kokemusta koskevista palautteista. Ensimmäinen huomioni palautteista olivat liikkeen synesteettisen kokemuksen ongelmat, jotka koskettivat eri tavoin valokuvan mediumia ja liikkeen aistimusta. Eräs osallistuja kuvasi harjoitteen tuottamaa kokemusta seuraavasti: ”Mie ootin et milloin myö ollaan siellä [polaroid-kuvan] mutkassa. Se oli jännä kun tää vähän kerrassaan tuli näkyviin mut sit se ei muuttunut siitä mikskään ja ääni antaa ymmärtää, että ollaan menossa jonnekin. Mut sit kun otetaan huppu pois, niin se ei ookaan enää sama. Sit myö oltiin siellä mutkassa.” Toinen osallistuja taas assosioi synesteettisen ristiriidan valokuvan herättämiin assosiaatioihin: ”Koko ajan odotti sen kuvan, et se lähtis liikkumaan, mutta ei se lähtenyt liikkumaan. [– –] Se voi johtua siitä, että se paperi näyttää [– –] pikkaisen tulee mieleen joku semmoinen elokuva niistä väreistä ja kiiltävästä pinnasta”. Kolmas osallistuja siirtyi mielikuvissaan pimiöön. Hän kykeni miltei unohtamaan liikkeen kokemuksen: ”Mä en oikeastaan sitten itse eteenpäinmenoa aistinut ennen kuin siinä oli sellainen lannan tuoksu, että nyt vaihtuu paikka. [– –] e oli vähän niin kuin liikkuvassa varsin meluisassa valokuvauslaboratoriossa olisi ollut kehittämässä kuvia.” Yhden osallistujan hupun sisällä vietetty aika johdatti unenkaltaiseen tilaan: ”Siinä kun oli siinä hupun sisällä ja keskitty katsomaan vaan sitä kuvaa niin [– –]se tuntui ihan niin kuin olis junan kyydissä ja olis vähän niin kuin nukkumassa, mutta heräilee sitä mukaan kun se kuva selkeytyy, niin ihan kuin olis ruvennut avaamaan silmiä, et missäs sitä mennään”.

Harjoitteen palautteiden valossa vaikuttaa siltä, että hupun sisällä vietettyyn olotilaan liittyi ajan kokemuksen muutos. Eräälle harjoittelijalle hupun sisällä vietetty aika muodostui hetkeen pysähtyneeksi, rinnakkaiseksi ulottuvuudeksi, jossa hän oli samanaikaisesti tietoinen ajan liikkeestä ympärillään: ”Mie melkein liikutuin siinä kun mie ymmärrän sen et tää elämän pyörä pyörii tässä ja aika kuluu mut mie saan hetken aikaa olla siellä hupussa ja siinä hetkessä [– –] saan tuijottaa tuota rataa ja nää muut [ihmiset resiinan kyydissä] on jo siellä elämän rattaassa [– –] siitä nautti siellä kummallisen hupun sisällä olemisesta omassa hetken pysähtymisen illuusiassa.”

Toiselle osallistujalle harjoitteessa hupun sisällä vietetty vaihe näyttäytyi olotilana, jossa ajan suunta muuttui: ”Mä tunsin että mentiin ylämäkeen ja sitten se tuntuu raskaalta [– –] ja siinä meni koko ajan jotenkin vuosia taaksepäin ja nämä värit symboloi minulle [– –] että mä menin vuosissa taaksepäin.” Kun huppu riisuttiin, todellisuus ”rysähti” paikoilleen: ”Sitten kun se otettiin se huppu pois [– –] sit musta tuntui jotenkin että ne värit rävähti naamalle, ne oikeat värit [– –] tuntui, että mentiin noin 3 metriä eteenpäin, et se kuvan raiteen kaarre oli ihan niin kuin tässä kuvassakin, ja sitten ne vuodet jotenkin rysähti, että ’aah’ nyt ollaankin tässä ajassa, väreineen, äänineen.” Myös toinen osallistuja kuvasi ”rysähdysten” kaltaisen vaikutuksen, hetkellä, jolla huppu riisuttiin pois: ”Tuntui että näköaisti terävöityi, näkyi kaikki oksat ja semmoiset, kun tuo polaroid on tommoinen vähän suttuinen, sit tuntu et yksityiskohdat vähän hyökkää mun silmiin, kaikki silmut ja kaikki lehdet, yhtäkkiä tuhat lehteä äkkiä tuolla puussa.”

Eräs harjoitteeseen osallistunut kutsui samankaltaista kokemusta valaistumiseksi: ”Sitten kun multa otettiin se huppu pois niin mä koin sellaisen valaistuksen, kun kaikki värit räjähti silmien eteen ja mä ajattelin et: ’Ahh, elämä!’”

Harjoitteen palautteissa toistuu rakenne, jossa todellisuuden jäsenitys kiinnittyy tilaan, jossa näkymää katsotaan ilman huppua. Samalla hupun sisäinen tila muuttuu paikattomuudeksi, utopian kaltaiseksi tilaksi, joka antaa todellisuudelle uuden merkityksen. Videollakin esittämäni harjoitepalaute luonnehtii kokemuksen muodostumista paljastavasti. Siinä polaroid-kuvasta tulee muiston esineellinen metafora: ”kun se alkoi tarkentumaan se kuva noista raiteista ja pöheiköstä ja maisemasta ja tuosta horisontista [– –] mä koin sen jotenkin niin kuin se olis muistikuva joka tarkentuu yhä tarkemmaksi vaan.” Esineellisen ”muistikuvan” avulla osallistuja saavuttaa kokemuksen, jossa nykyhetki avautuu toiseksi: ”Ja sitten kun mä taas palasin oikeaan maisemaan, tähän ajankohtaiseen maisemaan eikä katsonut enää kuvaa niin se oli kuin joku semmoinen toive olisi toteutunut, [– –] että ’kunpa sen saisi elää taas kerran’, ja mä palasin ehkä johonkin elävämpään ja nuorempaan itseeni.” Tässä kertomuksessa polaroid-kuva ”muistikuvana” tuottaa vaikutuksen, joka muistuttaa Madeleine-leivosta Marcel Proustin teoksessa *Kadonnutta aikaa etsimässä 1. Swannin tie: Combray* (1968, suom. Pirkko Peltonen & Helvi Nurminen). Proustille leivos tarjoaa pääsyn kadonneen ajan tahdosta vapaisiin muistoihin. Harjoitteeseen osallistujalle taas nykyhetki näyttäytyy paluuna kadonneeseen, nuoruuden aikaan.

Walter Benjaminin esseessä ”kadonneen ajan” paradoksiksi muodostuu ongelma, kuinka tahdosta riippumattomaan muistiin kätkeytynyt kuva voi tulla osaksi tajuista kokemusta todellisuudessa, jota hallitsevat eristetyt elämykset (Benjamin 1986). Harjoitteen palautteessa polaroid-kuva esittää menetettyä muistoa, joka kehittyessään piirtyy esiin. – Tarkemmin ajateltuna polaroid-kuvan näkymä todellakin toisintaa kuvan ottajalle muistiin kätkeytyneen hetken, nimittäin hetken, jolloin hän valotti kuvan. Kun hupun sisällä muodostunut kuva sitten yllättäen riisutaan pois, silmien eteen tulee näkymä, jota harjoitteen tekijä katselee kuin elokuvan katselija, jonka silmien eteen montaasi tuottaa uusia näkymiä. Näitä näkymiä harjoitteeseen osallistuva katselee sellaisen silmin, joka on leikattu irti homogeenisena jatkuvasta ajasta. Sen ansiosta hän voi nähdä maailman nuoren ihmisen tavoin.

Erään resiinaesityksen lopuksi eräs harjoitteeseen osallistunut kertoi, että oli harjoittanut samankaltaista tekniikkaa ajellessaan joskus itsekseen radalla resiinalla. Hän kertoi, että toisinaan resiinalla ajaessaan hän sulkee silmänsä ja kuuntelee resiinamatkaa auditiivisena kokemuksena. Harjoitteesta syntyneitä vaikutelmia hän kuvasi näin: ”Rata pysyy samanlaisena, mentiin mihin tahansa. Se on aina vaan täällä samanlaista. Yhtä tyhjä. Ei kuulu toisten junien ääniä eikä paljon muutakaan ääntä. Se on vaan se resiinan kolina ja matka jatkuu.” – Hänen kertomuksessaan tyhjyyden voi tulkita kahdella tavalla. Toisaalta ”tyhjiys” voi viitata siihen, että rautatie muodostaa homogeenisen, ympäristöstä erillisen tason, jonka ansiosta rautatiellä voi matkustaa vaikka silmät suljettuna. Tyhjiys luonnehti siis rautatien aistisuutta. Toisaalta tyhjiys on juuri irtikytetyn rautatien erityispiirre, sillä liikennöidyllä rautatiellä vallitsee ajallinen järjestys, joka rajoittaa tyhjän tilan äärelliseksi. Irti kytketyllä rautatiellä kulkijan on mahdollista kokea ”tyhjä tila”, joka levittäytyy paikoista riippumattomana tilan kokemuksen tasona. Resiinan toisteinen kolina luo auditiivisen vastineen levittäytyvälle tyhjyydelle.

Deleuzen mukaan *ääretön tyhjiys* ja *äärellinen paikka* ovat tilan kaksi ominaisuutta (ks. Johnson 2017, 281–282). Ääretön tyhjiys näyttäytyy tilan virtuaalisena ulottuvuutena, jonka pintaa vasten paikat

saavat merkityksensä rajoittuneina, samalla tavalla kuin elokuvan otoksen merkitys piirtyy esiin leikkauksessa, joka määrittää, mitä osaa kuvatusta otoksesta on tarkoitettu katsottavan (vrt. Pasolini 2007). Irti kytketyllä rautatiellä käyttöfunktio on kadonnut. Elokuvaan verraten tila vastaisi sitä, jos elokuvan otos jatkuisi äärettömiin, leikkaamattomana. ”Tyhjyyden” kokemus viittaa äärettömyyteen, jota pitkin resiinalla itsekseen matkustava kulkee. Kun hän pitää silmiään kiinni ja räpäyttää ne hetkittäin auki, maailma näytetään hänelle niin kuin hän olisi sekä elokuvan katselija että myös tämän ”elokuvan” leikkaaja. Hän jakaa kokonaisuuden osiin ja kokoaa osat yhä uudelleen. Hänen tietoisuutensa on jakamisen periaate, mutta samalla se on tietoisuus, joka tunnistaa koostensa jakautumisen. Panoraaminen katse harjoite tarjosi tilaisuuden, jossa resiinalla itsekseen matkustellut kykeni jakamaan kokemuksensa. Harjoitteen tekniikkaan kuului työnjako, jossa harjoitteeseen osallistuvat mahdollistivat kokemuksellisten tilojen muodostumisen toisilleen ja saattoivat siksi myös ymmärtää toistensa kokemuksia.

LOPUKSI: ÖINEN MATKA SYRJÄSEUDUN POIKKI

Elisenvaara–Pieksämäki – hajonnut kone on taiteellinen tutkimus irtikytkennän ilmiöstä. Tutkin aaveraajan käsitteen avulla sitä, millaisina kokemuksina irtikytketty alue jäsentyy käytöstä poistetulla rautatiellä. Tutkimukseni taiteelliset kokeilut kehittyivät radan varren asukkaita osallistaviksi harjoitteiksi, joiden tuottamien kokemusten avulla tein tulkintoja irtikytkennän aistisesta jakautumisesta.

Barbara Bolt ehdottaa performatiivisen tutkimuksen tehtäväksi ”kartoittaa muutoksia, joita taiteellisessa tutkimuksessa on tapahtunut” (Bolt 2016, 142). Hän ehdottaa, että niin taiteilija-tutkija voisi muutosten kartoittamisen avulla osoittaa, miten taide on ymmärrettävissä tutkimukseksi ja miten tutkimuksen tuottamat havainnot voidaan artikuloida. Muutoksen teemana irtikytkentä asettaa muutoksen viitekohdan, menetetyn kytköksen, aaveraajan kaltaiseen virtuaalisuuteen. Irtikytkentään ei teemana sisälly lupausta paluusta menetettyyn kytkökseen. Irtikytkennässä muutos on jo tapahtunut, eikä sen jälkeen otettaville askeleille ole ennakolta osoitettua päämäärää; on vain lähtökohta, joka sekään ei sijaitse missään.

Tutkimuksessani kehitetyissä kokeellisissa harjoitteissa tämä ei-paikka muodostaa taustan ruumiilliselle ”tässä ja nyt” -kokemukselle. Harjoite muodostaa tunnun paikan ja paikattomuuden välisestä, esille tulevan rajasta. Antti Salminen luonnehtii taiteellisen kokeellisuuden tunnuspiirteitä ruumiillisuuteen viittaavilla sanoilla, kuten ”tuntuman” ja ”asennon” termein (Salminen 2015, 63). Ruumiillinen tuntu välittyy myös väittämästä, että taiteellisessa kokeellisuudessa ”koeteltu koettelija on uhanalainen ja kokonaisvaltaisesti altis” (ibid., 58). Tälle aistiselle pinnalle Salminen asettaa ”perustattomaksi perustaksi” kokemuksen ”ei minkään”, jonka positiivisena tehtävänä on Salmisen mukaan muodostaa ”hierarkioita purkava järjestys” (Salminen 2015, 76).

Myös irtikytkennällä vaikuttaa olevan hierarkioita purkava vaikutus. Tarkastelin rautatien muodostamaa järjestystä koneellisena kokonaisuutena (Schivelbusch), jossa rautatie sisältää sen edellyttämät tekniset ratkaisut ja niiden energiaperustan, myös rautatien tuottaman sosiaalisen tilan, sekä rautatien tuottamat kokemuksen tavat, rautatien muutoksen tilan ja ajan kokemukseen. Mitä rautatien tuottamille tilan ja ajan kokemuksen tavoille tapahtui, kun rautatien koneellinen kooste hajosi? Tutkimukseni taiteelliset kokeet olivat yrityksiä vastata tähän ongelmaan: kuinka voidaan kutsua esiin rautatien raunioissa virtuaalisena lymyilevä liikkeen mahdollisuus, joka kätkeytyy, aaveraajan kaltaisesti, kokemuksesta irti kytkettyyn katveeseen?

Asetin junamatkustamisen kokemuksen ilmaisulliseksi vastineeksi liike-kuvan (Deleuze) käsitteen. Taiteellisten kokeilujeni avulla muotoutui ongelma: miten elokuvan käsitettä tulisi laajentaa, jotta se voisi ilmentää sitä, miten liike esiintyy käytöstä poistetulla radalla? Tässä tehtävässä elokuvalla ei ollut valmista muotoa. Sen sijaan harjoitteen muotoiset kokeilut koettelivat elokuvan käsitteen rajoja. Harjoi-

te-esityksessä Elokuva ilman kameraa valjastin resiinan junamatkustamisen tutkimusvälineeksi. Yhdessä Timo Jokitalon ja Kati Korosuon kanssa kehittämämme harjoitteet saivat kehittyneimmän muotonsa Panoraaminen katse -nimisenä harjoitteena.

Verrattuna elokuvan institutionaaliseen esittämisen tapaan harjoite muutti *liike-kuvan*, tai toisin käännettynä ”kuva-liikkeen”¹⁰ välittymisen tavan. Elokuvan yhtenä erityispiirteenä on montaasin avulla toisistaan kaukana sijaitsevien asioiden etäisyyden hävittäminen. Irtikytketyllä radalla etäisyys on tullut asioiden väliin uudestaan. Harjoitteen synnyttämä ”kuva-liike” näyttäytyi vain siinä ainutkertaisessa tilanteessa, jossa harjoite toteutettiin. Harjoitteen palautteissa kuvastui kokemus, jossa yhteen hetkelliseen valotukseen paikallistunut kuva näyttäytyi kytkettynä irti siitä liikkeen tilasta, joka muodosti taustan kuvan muodostumiselle. Aaveraajan kaltaisena liikkeen tuntu tunkeutui hetken kuvaan, joka taas muodosti aaveraajan kaltaisen visuaalisen vastineen liikkeen tunnulle. Tällainen kokemus muistuttaa näkymää tyhjästä rautatiestä irtikytketyllä radalla, jonka taustana on aaveraajan kaltainen aavistus liikkeen mahdollisuudesta.

Harjoitteen tuottaman kokemuksen edellytyksenä oli harjoitetta varten kehitetty koneellinen kokonaisuus, jossa kuvan muodostuminen tapahtui erottamattomasti samassa paikassa, jossa kuva esitettiin. Esikuva tällaiselle koneelliselle kokonaisuudelle löytyy Alexander Medvedkinin 1930-luvulla kehittämästä ”elokuvajunasta”, joka harjoitteessamme sai toisenlaisen koneellisen jäsennyksen. Harjoitteeseen osallistuneiden palautteissa harjoitteen tuottamat kokemukset saivat toisistaan hyvin erilaisia muotoiluja, minkä tulkitsen kuvaavan sitä, että harjoite kosketti ajan ja tilan virtuaalisuutta.

Elokuva ilman kameraa -esitys päättyi Kallislahden käytöstä poistetulle asemalle, jonne rakennuksen nykyinen omistaja oli perustanut satunnaisesti toimivan kirpputorin. Tältä asemalta jatkoimme seuraavan päivän iltana uusien osallistujien kanssa Yö toisissa tiloissa -esitykseen. Tässä esityksessä tehtiin matka resiinalla radan syrjäisimpään kohtaan, matkustettiin yötä vasten takaisin, leiriydettiin kiskoille ja seuraavana aamuna jatkettiin harjoitteita. Eräs esitykseen osallistunut palasi vuosien jälkeen viestissään esityksen tapahtumiin kirjoittaen: ”[V]ahvimpana yhä nousee se hetki, kun yöllä lähdettiin takaisin päin ja näytitte valolla kiskoja ja toisaalta välillä nähtiin myös toistemme kasvot ja ilmeet, kuu paistoi pilvien lomasta, heinät sivuista piiskasi resiinan reunoja, ja jo siinä vaiheessa hyvin tutuksi tullut äänimaisema vain kiihtyi.”

Kuvatussa tilanteessa olimme lähteneet radan ”takapajuisimmasta” kolkasta takaisin kohti leiripaikkaa. Matkustimme otsalamppujen valokeilassa, joka rajasi pimeästä metsän keskellä kulkevasta radasta kapean kaistaleen. Valokeilassa vilisi ratapölkkyjä, radalle kasvaneita pusikoita, ratapenkan ympärillä kasvavien puiden runkoja, kallioita ja mm. pieni joki, jonka ylitimme siltaa pitkin. Valokeila muodosti rajatun, niissä olosuhteissa ainoan mahdollisen näkymän, siis elokuvan kaltaisen kuvarajan heijastuvassa valossa liikkuvasta näkymästä. Ympärillä vallitsi pimeys, jonka voi kohdata elokuvateatterissa. Pumppasimme resiinan kovaan vauhtiin, ja juttelimme sitten hiljaa, vapautuneesti niitä näitä resiinan kolistellessa yöllisen hiljaisuuden läpi. Otsalamppujen valokeila piirsi esiin matkalaisten kasvot lyhyiden puheenvuorojen aikana. Tätä elokuvallista tapahtumaa kehysti jaettu uupumuksen tunne. Vauhdin kiihtyessä raskas

10 Olen tässä tutkimuksessa viitannut Deleuzen *Cinema 1* -teoksen (Deleuze 1992) avainkäsitteeseen *liike-kuvana*, mutta Pasi Väliaho on suomentanut käsitteen ”*kuva-liikkeeksi*” (Väliaho 2003), jolla on mielenkiintoinen vaikutus käsitteen ymmärrykseen.

helpottui, mikä kieli siitä, että olimme siirtyneet alamäkeen. Elokuvateatterin hätäpoistumistien valoa ei näkynyt missään.

Matka syrjäisen seudun poikki yötä vasten tuotti hetkeksi elokuvaa muistuttavan jaetun tilan. Myös tätä kokonaisuutta voisi kutsua ”elokuvajunan” muunnelmaksi. Teoksessaan *Mitä filosofia on?* (*Qu'est-ce que la philosophie*, 1991) Gilles Deleuze ja Felix Guattari esittävät, että utopialla on kaksoismerkitys olla samanaikaisesti ”ei missään” ja ”tässä ja nyt” (Deleuze & Guattari 1994, 104). Öisellä matkallamme kokemus olotilasta ”ei missään” syntyi paitsi syrjäisestä seudusta, jonka läpi kuljimme, myös pimeydestä, joka esti meitä näkemästä, missä olimme. Jälkikäteen kytkettynä irti tapahtumisestaan öinen resiinamatka syrjäseudun läpi näyttäytyy välttämättä vain epätarkkana kuvana, joka saa merkityksensä vain yrityksissä tulkita kuvaamani harjoite ja toteuttaa se. Onnistuessaan tällaiset kokeilut tuovat esiin uusia ongelmia ja sysäävät liikkeelle uusia kokeiluja.

LÄHTEET JA TAUSTATIEDOT

Taiteellinen tutkimus: **Elisenvaara-Pieksämäki – hajonnut kone** on toteutettu Ruuskan Taideyliopiston Kuvataideakatemiassa suoritettavien tohtorin opintojen (2017-) yhteydessä, tohtorin opinnäytteeseen Ruuskalle myönnettyllä Suomen Kulttuurirahaston työskentelyapurahalla. Tätä tutkimushanketta on aiemmin esitelty presentaatioissa: **Wrecked Machine** (Peripheries in Parallax: Brave New Peripheries – konferenssi, Aalto-yliopisto 22.1.2021), **Osallisuus ja irtikytchentä** ("Esittävä taide osallistaa" -seminaari, Teatterimuseo 18.11.2019) ja **On the ruins of a railway** (Nordic Summer University, Circle 7 Winter Symposium 2019: Departures, Deviations and Elsewheres, 7–10.3.2019, European Humanities University, Vilna).

KIITOKSET!

Timo Jokitalo, Eeva Kemppe, Veera Kolehmainen, Hanna Koikkalainen, Kati Korosuo, Henna Laininen, Aku Luostarinen, Mauri Mikkonen, Kaisla Pirkkalainen, Leena Priha, Sanni Priha, Mia Seppälä, Ilkka Ruuska, Eeva Ruuska, Raimo Ruuska, Pertti Sipinen, Tuomas Viitakoski sekä P.Mutasen Elokuvakonepaja, Toisissa tiloissa kollektiivi, Savonradan Museo, Pieksämäen kaupunki ja Väylävirasto, ja kaikki kollegani tohtorin opinnoissa, joilta olen saanut arvokasta palautetta!

TÄHÄN TUTKIMUKSEEN PERUSTUVAT TEOKSET

RANTASALMI-SAVONLINNA – IRTIKYTKETTY TILA (videoinstallaatio)

Teoksen äänitys: Sanni Priha, muu toteutus: Jaakko Ruuska.

Teos ensiesitettiin osana Stephanie Misan ja Ana de Almeidan kuratoimaa Archipelago Mountain -näyttelyä (Exhibition Laboratory, Helsinki, 11.2018-12.2018). Lisäksi teos esitettiin osana Biofilia-ryhmänäyttelyä Piippuhallissa, Savonrannassa, elokuussa 2019. Teos on arkistoitu AV-arkin teos-arkistoon. Ks. <https://www.av-arkki.fi/fi/> (poimittu 1.3.2021). Teosta on tukenut Niilo Helanderin Säätiö.

ELISENVAARA-PIEKSÄMÄKI – UDELLEENKYTKENTÖJÄ: RESIINAESITYKSET (esitystaide)

Jaakko Ruuska (koollekutsuja, tuottaja, esiintyjä), teema ja esitysten alkujuontojen kirjoittaminen
Moottori-harjoitteen ohjeistus

Korosuo (taiteellisen työryhmän jäsen, esiintyjä), turvaohjeistus,
Myötätuntoinen katse-harjoitteen ohjeistus

Timo Jokitalo (taiteellisen työryhmän jäsen, esiintyjä)
Panoraaminen katse -harjoitteen ohjeistus

Veera Kolehmainen (tuottaja ja tiedottaja), flyerin suunnittelu, tiedotus

Hanna Koikkalainen (valokuvaaja)

Tuotanto: Jaakko Ruuska & Toisissa tiloissa ry

Esitystä tukivat: Taideyliopisto, Alfred Kordelinin Säätiön Savonlinnan rahasto & Pieksämäen kaupunki

LÄHDELUETTELO:

Julkaisun video- ja valokuva-aineistot ovat Jaakko Ruuskan toteuttamia silloin kun ei ole toisin mainittu. Tutkimuksessa on myös käytetty **Hanna Koikkalaisen** valokuvia tekijän luvalla (tekijä erikseen mainittuna).

KIRJALLISET VIITTEET (Kirjallisuus, artikkelit & verkkojulkaisut)

- Adorno, Theodor W. (1991). *The essay as form. Notes to literature*. Käänn. Shierry Weber Nicholsen. Columbia University Press.
- Benjamin, Walter. (1986). *Silmä väkijoukossa: Huomioita eräistä motiiveista Baudelairen tuotannossa*. Käänn. Alanen, A. Odessa.
- Benjamin, Walter (2003). On some motifs in baudelaire. *Selected writings*. vol. 4, 1938-1940. Toim. Howard Eiland and Michael W. Jennings. Belknap.
- Bolt, Barbara. (2016). Artistic research: A performative paradigm? *Parse Journal*, 3 Lähde:<https://parse-journal.com/article/artistic-research-a-performative-paradigm/> (tarkastettu 29.8.2021).
- Borgdorff, Henk & Schwab, M. (2012). Boundary Work: Henk Borgdorff, interviewed by Michael Schwab. Teoksessa Florian Dombois, Claudia Mareis, Ute Meta Bauer, ja Michael Schwab (toim.) *Intellectual Birdhouse: Art Practice as Research*. Koenig books. (117–123).
- Burch, Noel. (1990). *Life to those shadows* (1. publ. ed.). Univ. of Calif. Press.
- Deleuze, Gilles. (1989). *Cinema 2, The Time-Image*. The Athlone Press.
- Deleuze, Gilles. (2018). *Bergsonismi*. Käänn. Viren, E. Tutkijaliitto.
- Deleuze, Gilles. (1992). *Cinema. 1, the movement-image*. Käänn. Tomlinson, H. & Habberjam, B. Athlone Press.
- Deleuze, Gilles., & Guattari, Felix. (1993). *Mitä filosofia on?* Gaudeamus.
- Deleuze, Gilles., Guattari, Felix. (2007). *Anti-oidipus: Kapitalismi ja skitsofrenia*. Käänn. Kilpeläinen, T. Tutkijaliitto.
- Deleuze, Gilles, & Guattari, Felix. (1994). *What is philosophy?* Käänn. Tomlison, G. & Burchell. The Columbia University Press.

- Elo, Mika (2018): Ineffable Dispositions. Teoksessa Schwab (toim.): *Transpositions: Aesthetico-Epistemic Operators in Artistic Research*. Leuven University Press.
- Shaun Gallagher & Andrew N. Meltzoff (1996). The earliest sense of self and others: Merleau-Ponty and recent developmental studies, *Philosophical Psychology*, 9:2, 211-233, DOI: <https://doi.org/10.1080/09515089608573181> (tarkistettu 11.11.2021)
- Giummarra, M., Gipson, S., Georgiou-Karistakis N., Bradshaw, J. (2007). Central mechanisms in phantom limb perception: The past, present and future. *Brain Research Reviews* 54, 219-232.
- hooks, bell. (1989). Choosing the margin as a space of radical openness. *Framework: The Journal of Cinema and Media*, (36), 15-23. Lähde: www.jstor.org/stable/44111660 (tarkistettu 1.3.2021)
- Johnson, Ryan. (2017). Contemporary Encounters with Ancient Metaphysics: On the Surface: The Deleuze-Stoicism Encounter. Toim. Johnson R. & Greenstine A. Edinburgh University Press. Lähde: <http://www.jstor.org/stable/10.3366/j.ctt1g050w8.20> (tarkistettu 29.8.2021)
- Junttila, S., Kallio, P., Holopainen, S., Kuokkala, J., & Pystynen, J., (2018). *Suomen vanhimman sanaston etymologinen verkkosanakirja* (2018-2022). Lähde: <https://sanat.csc.fi/wiki/EVE:kytkeä> (tarkistettu 21.1.2021)
- Katajisto J. & Salo S. (1989). Elisenvaara-Savonlinna rautatie. *Resiina-lehti* 2/1989.
- Kirkkopelto, Esa. (2018). Erään poron tunnustuksia. Laumaeläin esityksen toisena. *Näyttämö ja tutkimus* 7, Esitys ja toiseus. Teatteritutkimuksen seura.
- Kirby, Lynne. (1997). *Parallel tracks: The railroad and silent cinema*. Duke University Press.
- Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone Oy (2020): Kielitoimiston sanakirja: katve. Lähde: <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/katve> (tarkistettu 30.10.2021).
- Lampén, Ernst (1918). *Suomea maitse ja meritse*: Savonlinnan radan vihkiäisissä. Otava.
- Lehtonen, Turo-Kimmo (2008). *Aineellinen yhteisö*. Helsinki: Tutkijaliitto.
- Lorey, Isabell. (2008). Yritys ajatella plebeijisyyttä. Käännös: Tere Vaden. *Transversal Texts (The Art of Critique* 08.2008) Lähde: <https://transversal.at/transversal/0808> (tarkistettu 1.3.2021)
- Merleau-Ponty, Maurice (2002). *Phenomenology of perception*. Käänn. Smith, Colin. London: Routledge Classics.
- Nummelin, Markku (1989). Resiinat. *Resiina-lehti* 2/1989.
- Okkonen, Jari. (2003). *Jättiläisen hautoja ja hirveitä kiviröykkiöitä – pohjanmaan muinaisten kivirakennelmien arkeologiaa*. Oulun Yliopisto).
- Pasolini, Pier Paolo 2007. *The Cinematic: Observations on the Long Take*. Käänn. Norman Macafee & Craig Owens. The MIT press.
- Porkola, Pilvi. (2019). Mistä puhumme, kun puhumme 'esityksestä'? 'Esitys'-sanon merkityksestä ja kääntämisestä. *Niin & Näin*, (1/2019) Lähde: <https://netn.fi/node/7385> (tarkistettu 18.11.2021)

Priha, Sanni. (2017). *Maailma ja kuva – valmistautumista institutionaalista esityskäytäntöä vasten*. Aalto-yliopisto). MA-opinnäyte, Taiteen ja suunnittelun korkeakoulu.

Proust, Marcel (1968). *Kadonnutta Aikaa Etsimässä 1: Swannin Tie I: Combray*. Käänn. Nurminen Helvi & Peltonen Pirkko. Otava.

Ruuska, Jaakko. (2015). The art of metamorphosis – other spaces. *Tinfo News: Sustainability, Resilience and Performance Utopias*, 42-44. Lähde: https://www.tinfo.fi/documents/tinfo-news-2015_sustainability_web-parempi.pdf (tarkistettu 18.11. 2021)

Salminen, Antti. (2015). *Kokeellisuudesta*. Osuuskunta Poesia. Lähde: https://poesia.fi/hallinta/wp-content/uploads/2015/12/Antti-Salminen_Kokeellisuudesta_Poesia-2015.pdf (tarkistettu 18.11.2021)

Schivelbusch, Wolfgang. (1996). *Junamatkan historia*. Käänn. M. Heinämäki. Vastapaino.

Strugatski Arkadi. & Boris. (1982). *Stalker: Huviretki tienpientareelle*. Käänn. Esa Adrian. Porvoo: WSOY:

Tarkovski, Andrei. (1987). *Sculpting in Time* (second edition). Käänn. Kitty Hunter-Blair. Knopf.

Väliaho, Pasi. (2003). Keskipäivä-Keskiyö. Liikkuvasta kuvasta filosofian asiana. *Niin & Näin* 1/2003. Lähde: <https://netn.fi/sites/www.netn.fi/files/netn031-07.pdf> (tarkastettu 18.11.2021).

Waldenfels, Bernhard. (2004). The boundaries of orders. *Philosophica* 73, 71-86.

Widdis, Emma (2003). *Visions of a New Land – Soviet Film from the Revolution to the Second World War*. Yale University Press.

Widdis, Emma (2005). *Alexander Medvedkin*. I.B. Tauris.

Wirilander, Hannele (2008). *Savon historia: Savon Historia IV: Rautatiet tuovat uutta aikaa*. Lähde: <http://savonhistoria.fi/1870-1918/> (tarkistettu 18.11.2021).

ELOKUVAT:

Lean, D. (ohjaus, 1965). *Tohtori živago* ("doctor zhivago")

Keaton, B. (ohjaus, 1926). *General*

Marker, C. (ohjaus, 1971). *Le train en marche*

Marker, C. (ohjaus, 1991). *Le tombeau d'Alexandre*

Tarkovski, A. (1979). *Stalker* ("Сталкер")

ESITYKSET:

Avalokiteshvāra superclusters (2017). Taiteellinen työryhmä: Ranta, Eija., Kirkkopelto, Esa., Korosuo, Kati., Mertanen, Minja., Condit, Outi., Priha, Sanni. Helsinki: Toisissa tiloissa kollektiivi.

MUUT LÄHTEET:

Toisissa tiloissa -kollektiivin nettisivut: <https://toisissatiloissa.net/en/> (tarkistettu 1.3.2021)

Ahola, & Teija. (2012). *Parikkala kulttuuriympäristöselvitys ja rakennusinventointi*. Mikkeli.

Savonlinnan kaupunki (2020): *Savonlinnan kaupungin muistio* (osoitettu VR:n pääjohtaja Rolf Janssonille). Lähde: <http://dynasty.savonlinna.fi/kokous/20206510-9-3.PDF> (tarkastettu 27.8.2021)

Liimakka, H. I. (1937). Karjalohja, Helmi-Ilona Liimakka. Suomalaisen kirjallisuuden seura: Kansanrunous arkisto.

Resiinan kaavakuva: *St. Petersburg Riihimäki Jernvägsbyggnad. Dressin*. Kansallismuseo: CC BY Kansallismuseo.

KERTOJA 1

Olen kotoisin pohjoisesta. Tapasin mieheni naapurimaassa. Menin sinne töihin autotehtaalle. Mieheni on täältä kotoisin ja hänen isänsä kuollessa muutimme lasten kanssa tänne. Halusimme kuitenkin palata kotimaahan, jotta lapsemme kävisivät koulunsa täällä.

Kun puolisoni isä kuoli niin vaikutti siltä, ettei hänen äitinsä olisi jaksanut enää hoitaa taloa täällä yksin. Me ostimme heidän talonsa. Mutta sitten äiti halusikin asua talossa, joten kauppa purettiin. Kysyimme vuokra-asuntoja kunnalta, mutta kunta kehotti meitä rakentamaan lainalla, jota silloin sai edullisesti. Kun äitini tuli ensimmäistä kertaa käymään, hän päivitteli: ”mihin korpeen te olette muuttaneet? Olin aluksi äitiyslomalla 2 vuotta ja sitten aloitin työt kirkonkylällä sijaitsevassa konepajalla. Jouduin lopettamaan työt tehtaalla, kun mieheni joutui vuorotöihin. Siirryin hänen kanssaan samaan puualan yritykseen työskentelemään ja teimme töitä joko samoissa tai eri vuoroissa. Tulin allergiseksi jalopuulle ja jouduin lopettamaan ne työt. Kouluttauduin merkonomiksi ja päädyin sairaaloihin sihteeriksi.

Täällä vallitsee rauha ja ympärillä on luontoa, niin kuin tuo virtaava joki. Täällä ainoana riesana ovat olleet kyykäärmeet, joita täällä on paljon. Mieheni metsästää ja täällä metsälle voi lähteä suoraan ulko-ovesta. Silloin ennen kuljettiin koko perhe hänen mukanaan aina viikonloppuisin metsällä. Ollessani työelämässä, oli ihana tulla töistä aina omaan rauhaan. Lapset saivat leikkiä pihalla. Silloin täällä oli vilkkaampaa. Ihmiset kulkivat paljon rautatiellä. Oli helpompaa kulkea. Kun tuossa oli pysäkki, siellä saattoi olla useampikin henkilö nousemassa junaan tai jäämässä pois. Junat olivat täynnä ihmisiä. Opiskelijat käyttivät junaa paljon. Mieheni isä kulki junassa, junalla kuljettiin, ei siihen aikaan monellakaan ollut autoja. Silloin riitti yksi auto työssä käyntiin. Muut asiat saattoi hoitaa junalla, koska ne kulkivat silloin myös usein. Sairaalaankin, joka on kaupungissa, pääsi kulkemaan junalla. Silloin aikana ennen kännyköitä ei soiteltu vaan ihmiset tulivat aina tupsahtaen kylään. Juotiin kahvia ja rupateltiin. Täällä ihmiset ovat lupsakoita. Itsestään ei saa puhua, mutta toisista saa juoruta. Sitten aikatauluja alettiin muuttaa niin, etteivät ne sopineet enää työssä käyville tai koululaisille. Aikataulut rustattiin niin, ettei riittäisi kävijöitä, että liikennöinti saatiin lopettaa. Nykyisin on pakko olla oma auto. Nyt on hiljaisempaa näissä radanvarren taloissa. Ennen vanhaan ikkunasta näkyivät naapureiden valot. Jos valot olivat poissa, siitä saattoi päätellä, että he ovat käyneet nukkumaan. Nythän tuo naapuritalokin on talvisin tyhjillään. Nyt vanhempi väki on kuollut pois. Monet meidän ikäisemme ovat muuttaneet kaupunkeihin. On tuossa toki yksi nuorempi perhe, jolla on maatila, mutta työn perässä ovat monet lähteneet täältä pois. Itsekin joutuu miettimään, pystyykö sairastuessaan enää asumaan täällä. Kun lapset asuvat etelässä, ei heidän luokseen ole enää kunnollisia kulkuyhteyksiä. Jos olisi junayhteys, että voisi toimittaa lääkkeiden haut ja kaupassa käynnit, niin täällä pystyisi asumaan, mutta kun autoa ei pysty enää pitämään tai terveys pettää, niin on muutettava täältä pois. Jos sairastuisi ja tarvitsisi hoitopalveluita, ne maksaisivat tänne enemmän. Pieni eläke ei siihen riitä.

KERTOJA 2

Tämä on minun synnyin paikka. Minulla on kaksi veljeä. Vanhemmillani oli pieni maatila. Isä hoiti kesäisin tilaa, talvisin teki metsätöitä ja kävi toisinaan myös ratatöissä. Lapsena kävin koulumtkani junalla naapurin serkun kanssa.

Äiti on kotoisin Karjalasta ja tutustui isään kirjeen vaihdolla. Hän muutti tänne 1946. Äiti kävi ensin kaupungeissa ja kylillä myymässä piirakoita, mutta sai sitten VR:ltä luvan ja alkoi myydä piirakoita junissa. Hänellä aamu alkoi klo. 5–6 puuron keitolla ja lehmien hoidolla. Työpäivä kesti iltamyöhään. Junia kulki silloin 3–4 päivässä ja hän leipoi miltei jokaiseen uudet piiraat. Uuni lämmitettiin monta kertaa päivässä. Me autoimme häntä työssä. Kun junan vihellys kuului, äiti meni pysäyttämään junaa ja me toimme piirakat uunista juoksujalkaa suoraan asemalle. Parhaimpina vuosina saattoi mennä 300–400 piirakkaa päivässä.

Kun äidin isä sairastui ja joutui laitokseen, äiti osti asunto-osakkeen lähikaupungista. Sen jälkeen hän kävi ainoastaan kesäisin myymässä piirakoita. Kun juna kulki lopuksi vain kerran päivässä, hän myi piirakoita ainoastaan tullessaan tänne tai mennessään kaupunkiin. Piirakan myynti loppui vasta silloin kun junaliikenne lopetettiin.

Isä lopetti maatilan pidon tullessaan vanhaksi. Minua sellainen ei kiinnostanut. Sellainen ei ollut enää kannattavaa. Aluksi olin leipomossa töissä. Sitten meitä lähti kylältä neljä poikaa junalla Turkuun ja sieltä Ruotsiin autotehtaalle. Tapasin vaimoni Ruotsissa autotehtaalla. Siellä asuimme yhteensä 13 vuotta. Palattuamme saimme kirkonkylältä työpaikat. Jäin töihin puualan yritykseen. Yritys meni konkurssiin ja jouduin vähäksi aikaa työttömäksi. Sitten toinen yritys osti tehtaan ja jatkoi samaa työtä. Parhaimmillaan tehtaassa oli 80 työntekijää, nykyisin ehkä 20. Aiemmin täällä on ollut monissa perheissä useampia lapsia ja ihmiset vierailivat toistensa luona. Silloin täällä oli harvalla autoja. Isä kulki töissä mopolla. Täällä kävi aikoinaan myös myymäläauto ja kirjasto-auto, joissa myös ihmiset matkustivat. Kaikki loppuu aikaan. Nykyisin ihmisillä on valtava kiire – näyttää että työntekijöistä otetaan viimeinenkin pisara irti – että näille meidän johtajillemme ei riitä minkäänlainen palkka. Pitää saada jatkuvasti enemmän voittoa. Monet työntekijät maksavat sen jopa terveydellään.

KERTOJA 3

Junien kulkiessa elämä oli virkeämpää. Aina käytiin junalla kaupungissa. Kun tästä meni juna ohi mäkeä ylös, toisinaan se jäi kiinni, kun kiskot olivat kuumuudesta taipuneet. Juna iski hirveästi kipinää ja jäi siihen. Lapsista se oli aina mukavaa. Oli se mielenkiintoista, kun juna kulki. Uuden radan rakentaminen oli turha työ. Kun tarvetta kysyttiin, listalle tuli ehkä 18 nimeä. Me erakoiduttiin yhä enemmän kun junayhteys lopetettiin.

Sydämeni jäi kuitenkin jo lapsuuden synnyinseudulle. Asuimme mökissä. Minulla oli kaksi sisarta. Minä olin 9-vuotias. Alkoi sota. Kaupunkia pommitettiin. Tuli pois lähtö. Me lähdimme taluttamaan lehmii. Vanhemmilla siskoilla oli pirteämmät lehmät. Minulla rauhallisempi ja sain kulkea perästä. Kuljin 20 kilometriä jalan lehmää taluttaen. Matkalla join maitoa suoraan lehmän utareesta. Itä-Suomalaisen lehmän maito on rasvaista, kuin kermaa. Tultiin majapaikkaan koululle. Olin niin uupunut että nukuin vuorokauden yhteen menoon. Jäimme sinne vuokralle. Isä rakensi pienen mökin. Oli pulaa ruoasta. Minulle ei ollut väliä siitä, mitä sain kunhan sitä oli paljon. Minulla oli hyvät korvat. Kuulin kun isä sanoi, että olisi kauraryynejä, mutta niihin oli kaatunut petroolia. Minulle kelpasi. Olen äksy syömään.

Aloin olla aikuinen. Menin ristilliseen kansanopistoon. Jumala antoi minulle tämän puolisoiksi. Hän ei arvannutkaan, minkälaisen kulkurin sai puolisoiseksi. Hänelle se on rankkaa kun minä olen niin raju, äksy luonteinen, mutta minkäs teet, kun jumala hänet minulle antoi. Innostuin kaivinkone-hommiin. Kierrettiin veljeni kanssa kylissä ja kaupungeissa työmailla. Rakensin kuorma-auton lavalle mökin. Asuimme siellä jonkin aikaa ja mökkiä siirrettiin aina työpaikkojen mukana. Syntyi lapsi. Sitten pääsimme paikkaan, josta saimme mökkiin sähköäkin. Sosiaalivirkailijat kävivät tarkastamassa asumisolosuhteitamme. Pitivät kuitenkin hyvänä. Kun työmaa siirtyi tännepäin, hankin auton. Lopuksi muutimme tänne ja olemme asuneet täällä vuokralla 48 vuotta.

Minä olen aika raju luonteinen. Puoliso varoitteli, etten lähtisi ajamaan moottoripyörällä, kun olin jo vanha. Kaaduin matkalla ja olin sairaalassa kaksi kuukautta. Minulla oli radio, josta kuuntelin hengellistä ohjelmaa. Pääsin pyörätuoliin. Opin silläkin ajamaan. Kun jalka oli vähän parempi, palasin taas tänne. Kävin junalla täältä Turussa asti, kun sain eläkepaperit. Takaisin tullessa oli tuttu konduktööri, joka laskei pois suoraan kotimme kohdalla. Jäin sairaseläkkeelle 50 vuotiaana. Sen jälkeen ei ole tapahtunut sen kummempaa. Perjantaina muuttoauto saapuu. Joudumme muuttamaan, sillä kaivo on kuivunut. Tämä mökki on myös talvisin kylmä ja täällä vetää. Huussissa on käytävä ulkona. Minä olen jo raihnainen ja ajanut itseni loppuun. Muutamme kaupunkiin vuokralle. Olen aina ollut koiraihminen. Tämä on yhdeksäs koira tähän mennessä. Meidän koira on yö-haukkuja, eikä sitä voi ottaa mukaan.

KERTOJA 4

Nyt olen 85-vuotias. Olin rautatiellä ratapuolella 65 vuotiaaksi asti töissä. Ensin olin pölkyn vaihtotöissä ja siirryin sitten pikkuhiljaa korkeampiin tehtäviin. Välillä tein maalaustöitä valtion rautatieverkoston rakennuksiin, tapetointitöitä ja sen sellaista siinä välillä. Tehtiin me myös pistorata tehdashalliin, joka oli 200 metriä pitkä ja siihen minä tein vaihtajan. Tässä olin pomona, kun vaihteita tehtiin ja radanvartijakin. Valvoin töitä ja opetin miten piirustuksia luetaan – millin tarkkuudella. Ehdin tehdä monenlaista työtä. Silloin kun valmistettiin rautatiesiltaa, niin siinäkin oli työtä. Sinne rakennettiin rullalaakeripesät, että silta pääsi helteellä heilumaan. Tein kivihommia, keilamuuria ja sellaisia töitä. Yhteen keilamuriin laitettiin sammalta tilkkeeksi, jossa kasvoi puolukan varpuja. Myöhemmin kaveri kertoi poimineensa siitä syksyn puolukat.

Resiinalla aina kuljettiin. Tästä ajettiin milloin mihinkin suuntaan pöllin vaihtoon ja sen sellaista, kuljettiin suurin piirtein kymmenen kilometrin matkat. Toiseen suuntaan kymmen kilometrin päähän mutta toiseen suuntaan aina 30 kilometrin päähän saakka. Pitkän mäen päällä asui työntekijöitä. Ne tulivat aina mäkeä alas resiinalla töihin. Yksi oli kova juoppo. Sen luokse tuli yhtenä päivänä kaksi miestä, joita hän luuli lehden myyjiksi. Hän sanoi ettei osta mitään, mutta vetivätkin poliisin lätkän esiin ja syytivät humalassa resiinalla ajamisesta. Yksi resiinoista oli kahden miehen ajettava. Kaksi istui siinä vastakkain ja yksi istui kyydissä takana. Kun neljän aikaan ukot lähtivät polkupyörällä töistä pois, siitä aina meni yksi mies, joka oli kova ajamaan pyörällä mutta ei se meille pärjännyt. Se oli tehokas resiina. Se oli painava. 1967 lähdin tästä resiinalla. Kysyin radanvartijalta, onko junia tulossa. Hän sanoi soittaneensa, ja sanoi ettei junia tule. Kun pääsin sillan yli, niin takaa tuli höyryveturi kiskolastissa. Minulla oli työvälit neet siinä isossa resiinassa, sorkkarauta ja kaikki. Osan kerkesin heittää pois ja olin jo sivussa, mutta resiinan pieni pyörä jäi kiskolla. Juna pyöräytti sen ja se löi jalan poikki. Muuhun se ei sattunut kuin jalkaan. Koitin nousta pystyyn eikä jalka pelannutkaan. Resiinan runko katkesi. Lämmittäjä ja kuljettaja tulivat paikalle. Lämmittäjällä oli tupakka suussaan, mutta ei saanut sitä sytytetyksi. Miehiä juoksi paikalle. Veturin höyryputki katkesi, eikä veturi päässyt liikkeelle. Lääkäri asui 200 metrin päässä. Lämmittäjä lähti juoksemaan rantaa pitkin ja kerkesi juuri silloin kun lääkäri oli peruuttamassa autoaan ja lähdössä töihin. Soitettiin ambulanssi. Minut kannettiin ylikäytävälle. Jouduin keskussairaalaan. Sama lääkäri oli siellä ottamassa vastaan. Jalasta otettiin kaksi senttiä pois, ja siihen tehtiin korotus. Olinhan minä vielä sen jälkeen töissä monta vuotta.

Kun tämä rakennus tyhjentyi, niin muutin tänne. Silloin täällä oltiin työttömillä teettämässä hommia. Mutta nehän istuivat vain taukotuvassa ja kävivät metsässä juomassa kaljaa. Sen homman minä lopetin. Nythän täällä kasvaa vain metsää ja risukkoa. Ylikäytävällä on kolareita ajettu. Sitä minä ihmettelin, että miten tuo homma meni hukkaan. Raskaat kiskot pantiin, ja nyt ei ole mitään liikennettä. Hupsua hommaa, vanhat kiskot olivat 20 metrisiä ja olisivat kestäneet vielä pitkään.

KERTOJA 5

Uskaltaakohan tästä kertoa? Tämä on meidän 42 miljoonan euron latu. Tässä on hyvä hiihdellä. Ei kailloja asiat ole näin hyvin. Ei tarvitse katsella taakseen tuleeko sieltä junia, tai mitään muutaakaan kiskoilla liikkuva.

Täällä asui ennen radanvartija, joka huolehti tasoristeyksistä lumet ja hiekat pois, niittänyt radanvarret estääkseen tulipaloja, tiukannut pöllinauloja – pitänyt rataa kunnossa. Kun me muutettiin tänne, niin työpaikalla puhuttiin siitä, mikä paikka tämä oikein oli. Sitten työkaveri kertoi, että hänen isänsä oli ollut asemapäällikkö. Heillä oli vanha resiina varastossa ja he kysyivät, haluaisinko minä sen. Nyt se on täällä meidän pihassa. Tästä oli työkalulaatikko lahonnut. Ja sitten sitä alettiin kunnostaa. Sitten päätettiin värjätä se alkuperäisillä väreillä. Silloin kun muutimme tänne, tässä kulki juna kolme kertaa päivässä. Lisäksi tästä kulki puutavarajunia. Me muutimme tänne, koska kumppanini oli töissä toisella paikkakunnalla, kuin minä. Täältä oli yhtä pitkä työmatka molempiin suuntiin. Vaikka junat kulkivat 17 metrin päässä talostamme, eivät ne meitä koskaan häirinneet. Kun juna kulki päivällä, siitä sai käsityksen myös kellon ajasta. Se oli nautinnollinen idylli asua. Ihmiset kulkivat junalla töihin ja pienemmiltä kyliltä ihmiset toivat lapsiaan junaan, tapasivat toisiaan asemalla. Junia oli kiva seurata, kun niitä jäi tähän mäkeen jumiin ja kaikkea sellaista. Nyt se kaikki on poissa.

Kun rata suljettiin, siitä pidettiin ihan järjettömänä. Ihmisiä harmitti kaupungissa ja kylillä – eikä kukaan ymmärtänyt, miksi rata piti lyödä poikki. Kun junayhteys lakkautettiin, täällä elämästä tuli hiljaista. Paljon rahaa käytettiin radan kunnostukseen, mutta kaikki on hylätty. Rautatien osalta kaupunkimme on nyt pussissa, sieltä ei pääse kuin yhteen suuntaan junalla. Kuljin nuorempana junalla siihen toiseen kaupunkiin junalla ja siitä, milloin minnekin, mutta nyt se on suljettu pois. Surullista katsoa resiinan päältä, kun radalla kasvaa vain horsmaa. Ei ole liikennettä. Se on myös harmillista, ettei näistä paikoista kukaan pidä mitään huolta. Nämä saa ränsistyä täällä rauhassa. Kun ei täällä kukaan liiku, niin ei tarvitse myöskään katsella ympärilleen mitä tapahtuu. Resiina on teknisesti niin huippu laite, että se kannattaa pitää kunnossa. Tämä on niin hyvin suunniteltu ja älykäs vehje täällä kiskoilla. Se on äärimmäisen helppo kulkuinen. Tämän käyttö ei edellytä hirveästi voimaa. Tämä on suunniteltu hyvin. Pyörät eivät hajoa – vaikka kuka tietää miten vanha tämäkin on. Joka ikisestä rasvanipasta lähtien tämä on suunniteltu viimeistä piirtoa myöten. Tämä on kokonaan käsityötä. Ainoa, mitä tähän on koneellisesti voitu tehdä, ovat hitsaukset. Työkoneeksi se radalle on suunniteltu ja sellaisena se toimii erittäin hyvin. Esimerkiksi kivipora, jolla on voitu tiukata kiskoja – tärypora ei tuossa resiinan päällä paljoa paina. Iso resiina olisi hyvä ihmisten kuljetusväline, jolla ihmiset saataisiin kulkemaan radalla ja näkemään paikkoja. Rata kulkee lähellä vettä, joka olisi maisemallisesti upea reitti. Se olisi helppoa nautinnollista matkustamista – ja halpaa. Suunnitelmia rajoittaa se, mitä tällä radalla saa tehdä. Olisi kiva saada joskus siihen lupa ja ajaa vaikka kaupunkiin ja takaisin.