

Kun taloon tuli insinööri — Insinööriperinteen keräyskilpailun palkinnot jaettu

Insinööriperinteen keräyskilpailu antoi, kuten saattoi odottaa, sangen kirjavan sadon. Vastajia oli 78, usealla monta eri tarinaa. Palkintolautakunta käsitteli saapuneita vastauksia niiden sisällön merkittävyyden kannalta, jolloin kirjoitusten laajuus tai kirjallinen taso ei ollut ratkaiseva. Jokaisessa palkitussa kirjoituksessa esiintyy jokin tekijä, joka on syytä tallentaa ajalleen tai olosuhteilleen tyypillisenä, vaikkakaan se ei sisältäisi monipuolista kuvaa olosuhteista. Tällaisen antaa sensijaan kyllä saapuneitten kirjoitusten kokonaisuus. Koska kilpailua julistettaessa mainittiin myös erilaiset kaskut tervetulleiksi, on luonnollista, että tällaisia oli runsaasti mukana. Palkintolautakunta totesi kuitenkin, että kaskujen paneminen arvojärjestykseen olosuhteita ja henkilöitä kuvaavien kertomusten kanssa on mahdotonta, minkä vuoksi varsinaiset anekdootit on kerätty erilliseen sarjaan.

Kilpailijoiden paremmuusjärjestys oli seuraava:

Nimi	Palkinto	Sarja
Lars Holmström	I	Elämäkerrat ja kuvaukset
Georg Muselius	II	Elämäkerrat ja kuvaukset
Matti H. Tikkanen	II	Elämäkerrat ja kuvaukset
Paavo Saarikivi	IV	Elämäkerrat ja kuvaukset
Toini Horttanainen	V	Elämäkerrat ja kuvaukset
Aarne Karttunen	V	Elämäkerrat ja kuvaukset
Tuomas Lehtonen	V	Elämäkerrat ja kuvaukset
Terttu Raveala	V	Elämäkerrat ja kuvaukset
Tapio Silvennoinen	V	Elämäkerrat ja kuvaukset
Mac Ramsay	I	Kaskut ja anekdootit
Esko Takala	I	Kaskut ja anekdootit

Koska vastauksiin sisältyy monia tekniikan historian kannalta mielenkiintoisia asioita julkaisemme seuraavassa lyhyet otteet kilpailuvastauksista.

DI Lars Holmström Muistelmat vuosilta 1944—1956

Luku ”Sotakorvausajan päiviä ja vähän öitäkin.”

”Erinomaisena saavutuksena on pidettävä, että lukuisista vaikeuksista huolimatta Porin Konepaja suoritti

II:n sotakorvausvuoden 1946—1947 jälkeisinä vuosina kaikki sotakorvauslokomobiilien toimitukset ajallaan myöhästymättä enää kertaakaan ja pystyi vielä tämän lisäksi valmistamaan 10 ylimääräistä konetta yli ennalta sovittujen toimitusmäärien muualla maassamme syntyneiden toimitusmyöhästymisien kompensaatitoimituksina.

Voi sanoa, että sotakorvausajana joutui tekemään töitä todella toisissaan. Parhaassa tapauksessa saattoi mennä yhtäjaksoiseen tehtaalla oloon neljäkin vuorokautta yhteen menoon ilman, että oli tilaisuutta

edes pistäytyä kotona kertaakaan siinäkin huolimatta, että asunto sijaitti vain noin 50 metrin päästä tehtaalta. Tuona aikana kuului tavalliseen elämän menoon, että poikani ei ollut vielä herännyt lähtiessäni varhain aamulla ennen kello 7 tehtaalle. Tullessani taasen myöhään illalla ja usein yölläkin tehtaalta tai iltaneuvottelusta ja ilta-aterioilta venäläisten kanssa, niin hän oli jo paljon aikaisemmin nukahtanut, eikä näin ollen päässyt paljoakaan isäänsä näkemään. Tällaisellakin elämän muodolla oli oma viehätyksensä. Menemistä ja vauhtia riitti vuorokaudet ympäri ilman turhia taukoja ja tunsin todella olevansa tarpeellinen. Koska mitään jälkeen jäämisiä aikatauluista ei voinut hyväksyä, niin työntekijät joutuivat ehtimiseen tekemään ylitöitä uhkaavien myöhästymisien estämiseksi ajoissa. He joutuivat myös todella lujille, mutta pystyivät silti tarpeen tullessa venymään ja suoriutumaan heille asetetuista tehtävistä ja tavoitteista.

Varsinkin alkuaikoina joutui tekemään koneisiin rakennemuutoksia toisinaan öisinkin kiireessä pahvilapuillekin, sillä ei voinut odottaa seuraavaan päivään saakka piirustuskonttorin saapumista töihin eikä yöaikaan ollut myöskään mitään mahdollisuuksia alkaa neuvotella muiden kuin omien työntekijöiden kanssa siitä, mitä nyt pitäisi kiireisesti tehdä. Mihinkään ylimääräisiin käsittelyihin ei ollut yksinkertaisesti minkäänlaista aikaa, sillä venäläisten vastaanottoinsinöörien valvoma virallinen koeajo saattoi alkaa jo seuraavan päivän aamuna ja tällöin oli lokomobiiliin ehdottomasti oltava täydessä ja moitteettomassa kunnossa.

Aina ei tällaisia kiireellä ja nopeasti tehtyjä muutoksia koneen raken-

teessa ehditty merkitsemään varsinaisiin virallisiin konepiirustuksiin. Tällainen tilanne aiheutti joitakin kertoja hankaluuksia koneiden mukana lähetettävien varaosien vastaanotto-tarkastuksissa. Oli täysin luonnollista, että asianomainen venäläinen insinööri tarkasti varaosat edessään olevien virallisten piirustusten mukaan. Kerran venäläinen vastaanot-toinsinööri sanoi minulle tarkastaes-saan lokomobiiliin höyrykoneeseen tulevaa varaosaa, ettei hän voi sitä hyväksyä, koska se poikkeaa selvästi piirustuksen muodoista ja mitoista. Ilmoitin hänelle, että tämä asian tila johtuu siitä, että piirustusta ei ole vielä ehditty korjaamaan sellaiseksi, jollaisena tämä koneenosa todelli-suudessa nykyään valmistetaan.

Nyt on niin, että Neuvostoliitto on Suomea monin verroin suurempi maa, jossa on suuria tehtaita mieslu-kuisine ja suurine organisaatioineen. Myös etäisyydet maan eri osien välil-lä ovat hyvin suuret. Jotta asiat eivät menisi sekasoroksi, niin improvisointia ei juuri Neuvostoliiton teh-taissa voine sallia minkäänlaisessa mitassa. Tällainen tilanne synnyttää vuorostaan hyvinkin jäyhälliikkeisen ja byrokraattisen organisaation, jos-sa sen kaikilla pääelimillä on tarkoin määritetyt ja rajatut tehtäväkent-tänsä.

Vastaukseni, että lokomobiiliin ko-neosa on tehty toisin kuin mitä pii-rustus osoittaa, herättikin kiinteään organisaatioon tottuneessa venäläis-sässä insinöörissä ihmetystä ja epäily-jäkin ja hän ilmoitti käsityksensä nyt ilmaantuneesta tilanteesta: ”En voi todellakaan hyväksyä tällaista koneen varaosaa, sillä niidenhän pi-tää olla piirustusten mukaisia.” Sa-noin hyvin ymmärtäväni hänen nä-kökantansa ja lisäsin: ”Kyllä tämä asia saadaan helposti järjestymään. Sopiiko insinöörille sellainen menet-ely, että piirrän tässä nyt välittömäs-ti tähän edessä olevaan piirustukseen tarpeelliset muutokset ja varmistan muutoksen oikeaksi päivämäärämer-kinnällä sekä nimelläni, jos niin ha-luatte niin voin vielä merkitä nimeni alle vakanssini tällä tehtaalla.”

Kuultuaan ehdotukseni venäläinen insinööri lausui oman käsityksensä tästä ehdotuksesta seuraavin sanoin: ”Mutta ettehän te voi sillä tavalla tehdä, että menette muuttamaan pii-rustuksia, sillä ettehän te ole mikään konstruktööri tai piirtäjä.”

Osoittaakseni tälle koneiden vas-taanottajalle millä tapaa suomalai-

nen organisaatio voi tarpeen tullen toimia sanoin hänelle: ”Noo Hara-shoo. Asia tulee selviämään teidän tyydytykseksenne. Kutsun tänne piir-täjän piirustuskonttoristamme. Hän tulee suorittamaan tässä paikan pääl-lä nähtenne antamieni ohjeitten mu-kaiset muutokset piirustukseen ja merkitsee siihen myös muutoksen te-on päivämäärän sekä oman nimensä muutoksen tekijänä. Tulen sitten kir-joittamaan oman nimeni tähän pii-rustukseen tehdyn muutoksen hyväk-syjänä. Onko hyvä näin?”

Tällainen kovin suoraviivaiselta vaikuttava toiminta ei vielääkään tun-tunut venäläisen insinöörin näkökul-masta katsottuna oikein tyydyttäväl-tä ja hän alkoi uudelleen puhua, että kyllä tämän varaosan täytyy vastata alkuperäistä piirustusta ja ettei sitä muuten voi hyväksyä.

Kyllästyin tähän pitkittyvään kes-kusteluun, sillä kiireessä me suoma-laiset varsinkin sotakorvausaikana olimme joutuneet tavan takaa tur-vautumaan improvisointiin paikan päällä verstaalla koneita rakennet-taessa. Meille tällainen menettely oli täysin tavanomaista ja sanoinkin tus-kastuneena: ”Jos insinööri välttä-mättä haluaa, niin kyllä me hyvin no-peasti pystymme tekemään sellaisen varaosan, joka täysin vastaa tässä edessämme olevaa piirustusta. Sekin voidaan jo tässä vaiheessa todeta, et-tä eihän tässä uudessa piirustuksen mukaisessa varaosassa muuta vikaa tule olemaan kuin sopimattomuus tä-hän vieressä olevaan koneeseen, jon-ka varaosaksi se on tarkoitettu.” Saadakseni asiaan vähän huumoria, joskaan ei niin kovin harmitonta, sa-noin vielä edellisen lisäksi: ”Olen kuullut, että tsaarivallan aikaisella Venäjällä toisinaan vedottiin sanan-parteen ”Bumaga, bumaga.” Sanoin kuitenkin uskoneeni, että tällaisesta ajattelutavasta olisi jo onnistuneesti päästy eroon nykypäivän Neuvosto-liitossa, ja että tuollainen sanonta oli kuvastanut vain tsaarinaikaa, josta on jäänyt vain muistot jäljelle.

Kuultuaan hänelle varmaankin tu-tun sanonnan venäläinen vastaanot-toinsinööri katsoi ensin minua pit-kään, mutta sitten häntä alkoi hy-myilyttää ja jonkin ajan jälkeen saa-toimmekin jo sopia siitä, että voimme muuttaa kiistelyä aiheuttaneen varaosan piirustuksen miten ja mil-loin me haluamme, mutta että pää-asia on, että koneen mukana seuraa myös asianmukaisesti muutettu pii-rustus.”

DI Georg Muselius

Upplevelser som maskin-byggnadsingenjör ”Människor och maskiner”

”Huru jag blev ingenjör (1931)

Då det med avslutad mellanskola gällde att välja mellan den klassiska och reallinjen hade man intalat mig hemma, att latin hörde till allmän-bildningen och att den längre mate-matikkursen kunde klaras med självstudium. När den gamla mate-matiklärarinnan Betsie Qvist, ”Har-pan” kallad, hörde därom, sade hon: — ”Varför skulle du gå klassiska lin-jen när du ändå skall till polyteket?” Jag hade aldrig yttrat mig om i sko-lan, vart jag skulle gå efter 3 år, men måste medge, att jag aldrig hade övervägt någon annan avsikt, så att jag valde reallinjen. Efter avlagd abi-turientexamen gällde det därför bara att välja studieriktning. Därtill gav mig min morbror Rudolf, den f.d. generaldirektören, följande alternati-va mål: — ”Bli antigen kemist och uppfinn den konstgjorda äggvitan el-len bli maskiningenjör och bygg en snabbgående dieselmotor — båda har framtiden för sig!”

Mig syntes den syntetiska äggvitan ligga väl långt i framtiden, och så skrev jag in mig i maskinbyggnadsav-delningen vid Tekniska Högskolan som då låg vid Sandvikstorget i Hel-singfors.”

Prof. Matti H. Tikkanen

Kokemuksia Valtion Lento-konetehtaan valimon ensim-mäisenä insinöörinä v. 1940

”Olin tällä tavoin saanut otteen teh-täväni. Seuraava tehtävä oli selvit-tää, mistä vetykaasu voisi olla peräi-sin. Valimosta ei löytynyt mitään ”vetylähdettä”, mutta asia selvisi kun lähdin ulos varastopihalle aja-tuksiani selvittämään. Siellä olivat kupari- ja pronssiharkot yhdessä muun romun kanssa lumen peittämi-nä. Mieleepi väälähti, että tässä saat-taisi olla syy valujen huokoisuuteen. Lumi, jää ja vesi omaavat saman ke-miallisen koostumuksen H₂O, jossa vetyä olisi yllinkyllin! Ryntäsin vali-moon puhuttelemaan sulattajaa saa-dakseni selville mitä metalliharkoille tehtiin ennen sulatusta. Vastaus oli tyyppillinen: harkot pannaan suoraan ulkoa sulatusupokkaaseen, ”siellähän ne kyllä kuivuvat”. Lähdin innostu-neena kirjastoon tarkistaakseni mitä ko. artikkelissa mainittiin veden tai vesihöyryn merkityksestä vetylähtee-

nä. Muistan miten jännittyneenä selasin lehteä hakiessani kirjoitusta. Mikä helpotus valtasi minut kun saatoinkin lukea, että ”yleisin syy kaasuhuokoisuuteen on veden tai vesihöyryn pääseminen kontaktiin metallisulan kanssa. Tällöin vesihöyry hajoaa atomeiksi ja vetyatomit liukenevat metallisulaan”.

Lähdin takaisin valimoon ja komensin sulattajaa ottamaan seuraavan päivän panokset ulkona lojuvia metalliharkkoja sisään keernauuniin kuivattamista varten. Huomasin kylä sulattajan säälivästä ilmeestä, että hän toimi vastoin vakaumustaan.

Seuraava aamu olikin jännityksen aikaa. Selostin tarkkaan, miten kuivattu panos oli asetettava upokkaan yhdessä peitekuonan kanssa. Jotta saavuttaisin ”nykyaikaisen” vapaamielisen insinöörin imagon halusin sitten selittää sulattajalle motivaatioitani. Pidin lyhyen esitelmän, jossa selitin että harkkojen kuivatuksella pyrin estämään veden pääsyn yhteyteen sulan metallin kanssa. Tämä oli tärkeätä, koska juuri vesi liukenesi metallisulaan ja aiheuttaisi huokosten syntymisen valuihin.

Hämäläinen sulattaja katseli välillä sulatusuuniin välillä minuun eikä keskeyttänyt saarnaani. Vasta kun upokkaassa helmeili sula metalli hän kääntyi minuun päin ja sanoi harvaksen: ”Tuossa pytyssä on nyt yli tuhannen asteen lämpötila. Eikö insinööri tiedä, että vesi kiehuu jo sadassa asteessa”!!!

Silmäys ympärille osoitti, että en ollut ainoa joka kuuli tämän murskaavan arvostelun. Tuumin, että nyt oli parasta häipyä muualle miettimään, milloin sopi selitellä teorioita, milloin oli turvaututtava vanhaan tunnettuun menetelmään, käskyyn.

PS. Iltapäivän valut onnistuivat sataprosenttisesti.”

Ins. Paavo Saarikivi

Konepajatekniikan kehitys vuosina 1926—1979.

Henkilökohtaisia kokemuksia

”Työntekijöiden opetus ja totuttaminen toleranssimittaimien käyttöön osoittautui erittäin hankalaksi. Vanhemmat miehet luottivat omaan tuntoonsa ja ”Mauser-mittaansa.” He vaativat jatkuvasti tietoa, onko kysymyksessä laakeri-, liuku-, tiukka- vai kryptipäyssovitus. He osasivat mielestään varmemmin valmistaa sopivan kappaleen mausermittoitteineen kuin mokomilla haka- ja tappitulleilla mittaamalla. Puhuminen tu-

hannesosa millimetreistä, jollaisia merkintöjä oli joidenkin tulkkien rungossa, he kuittasivat säälivällä hymyllä. Ja alkuunhan niiden merkitys oli olematon, kun miehet työnsivät hiertämällä tappitulkkin reikään ja uittivat hakatulkin tapin päälle. Mittausvoiman oppiminen oli vaikeaa, puhumattakaan itse mittaimien käsittelystä. Usein tuhannesosat hävisivät mittaimista, kun ne putoilivat tai niitä käytettiin esimerkiksi kappaletta sorviin rihdattaessa vasaran sijaisena. Kun mittaimien vioittuminen tällaisissa tapauksissa aiheutti sen, että varaosat eivät sopineetkaan kokoonpanossa ja tilaajalla, yritettiin mittaimien käsittelyä parantaa levittämällä seuraavaa iskulausetta konepajalle. ”Hakatulkki ei ole vasara eikä mikään mukaan lyömäse.” Lause kuulema kiertää vieläkin Rauten piirissä.”

Toini Horttanainen, eläkeläinen

Kokemuksia Kymi-yhtiön insinööreistä 1930-luvulta alkaen

”Meillä se täällä olikin nokkimisjärjestys tiukka, sillä määrätty alue virrasta oli vain herrojen kalastusalueita, matkaa oli ehkä puolitoista-kaksi kilometriä, josta eivät saaneet työläiset kalastaa.

Insinöörin asunto oli mäellä, Patruunanmäellä, siitä oli hyvä näköala tammisillalle, josta säädettiin veden juoksu. Kun luukkuja suljettiin ja työläiset sen tiesivät, menivät he pyydystämään lohia, sillä kun mahtavat vesimassat alkoivat pysähtyä alajuoksulta sai lohia. Inssilästä katsottiin kiikarilla, onko kalamiehiä ja kuka on, tunsihan herra lampaansa, joka sai kalan. Hänet kutsuttiin tuomaan kalansa inssilään, sillä tammisillan alla oli korkealla kohoavia kalliokumpareita, näitä toiselta toiselle hypellen, kallion kompuroista sai hyviäkin lohia ja olishan ne maistuneet työmiehellekin, mutta herra ja ylhäisyys luki lakinsa, jos kalaa ei olisi viennyt, olisi ollut töistä lähtö.”

Aarne Karttunen

Muistelus 1930-luvulta

”Tarinoita insinööreistä”

”Insinööriä kunnioitettiin niin paljon, että häntä puhuteltiin mieluummin asennossa niinkuin armeijassa, lakki kädessä tai kainalossa. Takanapäin Hirvosta nimitettiin viäräpiäksi, tämä johtui siitä, että hänellä oli luultavasti syntymävikana pää kallel-

laan. Palkankorotuspyyntöihin hän yleensä suhtautui kylmäkiskoisesti, sanoi ettei kaikkia yhtiön tuloja voi jakaa työläisille, on paljon muitakin menoja. Olipa jollekin korotuksen anojalle sanonut nähneensä työmiehillä noin ja noin pitkiä makkaran pätkiä eväinä, eivät he tarvitse palkankorotusta, samalla näyttänyt kässillään makkaroiden pituutta. Hän puhuessaan vähän takelteli, käytti samoja sanoja peräkkäin, joten puhe oli vähän katkonaista. Harvoin sentään palkan korotuspyynnöt olivat turhia, seuraavassa tilissä huomasi parannusta tapahtuneen. Se oli kai hänen tapansa torjua työntekijän esitykset, vaikka hän ne silti toteutti.

Joka tapauksessa häntä pidettiin arvonsa tuntevana esimiehenä, jopa pelättiin. Jos jossakin työssä oli useampia miehiä, ja pidettiin tupakkataukoa, niin joku piti silmällä tuloteitä, ettei Viäräpiä pääsisi yllättämään. En tiedä olisiko hän pienestä lepotuokiosta ollut vihainen, mutta oli opittu varomaan, sillä herran pelko on viisauden alku.”

Insinööri T. Lehtonen

Muistoja vuosilta 1925—28

”Rautatieteknikkojen 25-vuotisjuhlassa esitti ratarakennusosaston johtaja A. Backberg ajatuksen: VR:ää usein moititaan hitaaksi ja aikaansaamattomaksi, mutta siitä olen varma että mikäli varatuomarit olisivat maamme liikennettä kehittäneet, olisi hevonen ja kärryt vielä loistava kuluväline.

* * *

Samassa juhlassa pääjohtaja J. Castren osoitti sanansa seuran nuoremmille insinööreille, mainiten ”alkää suuntautuko vanhempien insinöörien töiden arvosteluun, vaan koettakaa itse keksiä jotain omintakeista parannusta”.

* * *

Opiskeluaikana teimme opintomatkan Vanhaan Wärtsilään, jossa silloin johtajana tuleva vuorineuvos W.W. — hän osoitti konepajaromuvastoa ja mainitsi, jos taloomme tulee uusi insinööri, eikä hän käy vähintään kerran viikossa näitä romuja katselemissa, hän ei ole meidän miehemme.”

DI Terttu Raveala Kuvauksia 1930-luvulta 1970-luvulle

”Ilman kavaljeeria ravintolaan Nyt minun täytyy kertoa tästä samasta Lauttasaaren naisinsinööriporukasta. Siihen aikaan, siis sota-aikaan ja sen jälkeenkin vielä, naisen pääseminen ravintolaan ilman kavaljeeria oli melkoinen taikatemppu.

Klaus Kurjen ravintola oli Raken talossa, Erottajan ja Bulevardin hajakoiilla. Ravintolaan ei ollut päässyt kaksi hotellissa asuvaa daamia, siis kolleegoitamme insinöörejä, jotka olisivat halunneet klo 17 mennä syömään päivällistä. Ilman kavaljeeria eivät päässeet. No he sitten painuivat huoneeseen, tilasivat laskun, kirjoittivat johtokunnalle kirjeen ja muuttivat toiseen hotelliin ja soittivat meille tutuille Lauttasaareen. Me päätettiin, että jaahah, tämä potti hoidetaan. Meidän porukan kuopus, sanotaan nyt sitten vaikka insinööri X oli juomme mukaan juuri valmistunut ja sitä päätettiin juhliä.

Seitsemän akan porukka päätti, että sitä juhliitaan sitten Klaus Kurjesa. Ja tämä insinööri X soitti Klaus Kurkeen hovimestarille ja tilasi seitsemän hengen pöydän, ja valmiin illallisen, ruoat vähän fiinimmän jälkeän ja juomat vielä fiinimmän jälkeän, että lasku varmasti nousi oikein hurjaksi, insinööri X:n nimellä ja sanoi sitten: ”Saattaa olla, että eräät seurueen daameista tulevat ilman kavaljeeria. Jos he kysyvät insinööri X:n pöytää, niin olkaa hyvä ja ohjatkaa heidät siihen pöytään.” ”Kyllä, tottakai”, hovimestari raapas jalkaa niin, että se kuului puhelimessakin, tilaus oli niin komea.

No me lähdettiin Lauttasaaresta, jokainen eri bussilla niin, että me tulimme 10—15 minuutin välein ja jokainen kysyi insinööri X:n pöytää. Olkaa hyvä, olkaa hyvä, tänne päin.

Ja hovimestari totesi kauhukseen, että siinä pöydässä istui seitsemän naista. Hovimestarin ilme. Me katsottiin koko aika, että miltä se näyttää, se näytti kauhistuneelta lähinnä. Tuommoista katastrofia ennustavalta. ”Ilmeisesti Teidän pöytään ei sitten insinööri X:ää saavukaan.” Hyvänen aika, hän istuu tässä, vastasimme. Hovimestari katsoi kaksi kertaa eikä ollenkaan tajunnut, että nainen voi olla insinööri.

Siellä oli henkilökunnan neuvottelu jossain nurkassa. Ilmeisesti tilauksen ruokalistan ja juomalistan komemus voitti, me satiin istua siellä. Ai-

na kun henkilökuntaa tuli vähänkin lähelle, niin: ”Jaa anteeksi, en kuulut, mitä insinööri sanoi”, Niin, arkitekhti oli kai eri mieltä”, ”Anteeksi mitäs insinööri.” Tittelit sinkoilivat, kun henkilökunta oli kuuloetäisyydellä ja sitten naurettiin taas, kun oli vähän kauempana. Se oli ainakin kuvaus siitä, miten naisinsinööriä voitiin kohdella tai kohdeltiin.”

Insinööri Tapio Silvennoinen Kokemuksia opiskeluajalta 1970—74 ja työelämästä Imatran Voimassa 1974—

”Imatran Voimassa toimii kerho, jonka nimi on Voimayhtiöiden insinöörit. Sen tarkoituksena on ylläpitää insinöörien ammatillista pätevyyttä tutustumiskäyntien, esitelmien, jne. muodossa yllä. Liityin kerhoon, kävin muutamissa esitelmätillaisuuksissa kuuntelemassa tuoreimmat voimakuumiset. Kerhon järjestämällä reisulla Englannissa kävin kevättalvella 1975 tutustumassa maan ydinvoimalaitoksiin ja yleensä voimatuotantoon. Tähän yhtiön insinöörikerhoon pääsevät vain insinöörit jäseneksi, muut vain jos saavat kahden insinöörin suositelun kirjallisena.

Yhtiössä toimii paljon muitakin kerhoja. Tenniskerho tuntuu olevan kovin insinöörien suosima. Tennisellä on pitkät perinteet tehtaitten patruunoitten pelinä. Liityin itsekin tenniskerhoon ja olen vuosien mittaan saanut paljon ystäviä sekä hauskoja hetkiä pelikentillä. Yhtiö järjestää ympäri Helsinkiä pelipaikkoja läpi vuoden, joiden tuntien hinta on vain noin puolet virallisesta listahinnasta. IVOssa tennis on insinöörien peli ja onko se pelkkä sattuma, että kaikki menestyneet insinöörit yhtiössä pelaavat tennistä. Mene ja tiedä.”

DI Mac Ramsay Mysteriet med de underliga nollorna

”En ung DI t.ex. Karl kom till Kymmenes fabrik som ny driftsingenjör. När han satt sig in i sitt nya jobb, så märkte han en dag en dam, som varje dag ca. kl 13.00 kom in i huvudkontorets dörr och som sedan skrev något i ett häfte där. Vid närmare betraktelse av häftet, konstaterade Karl, att häftet var daterat varje dag och sedan var där 15 st nollor under varandra varje dag.

En tid senare, när löner utbetalades, konstaterade Karl, att nollskri-

varen tillhörde hans fabrik (sulfittfabriken) och beslöt därför sätta sig in i saken, enär han ej förstod för vad lön utbetalades.

Han intervjuade damen, som skrev nollorna t.ex. Emma, som berättade, ”Jag hade länge följt med Minnas arbete, där hon kom in i huvudkontoret varje dag ca. 13.00 och skrev nollor i häftet. På den tiden var jag städerska på kontoret. Sedan en dag fick jag veta att Minna avlidit och så anhöll jag om att få hennes arbete, vilket jag sedan fick. Efter detta har jag varje dag kommit till kontoret och fyllt i nollor, dvs. samma sak som jag såg Minna göra. Mera vet jag inte om saken.” Det visade sig, att ingen annan heller visste något om nollskrivandet, så Karl beslöt att lösa mysteriet med de tomma nollorna.

Efter flera veckors detektivarbete kom han på lösningen, som var följande.

Tidigare hade fabriken haft ca. 15 små ångpannor, som sedan bytts ut mot en stor ångpanna. De små ångpannorna tog sitt bruksvatten direkt från Kymmene älv och därför hade man en person, som dagligen mätte pH på varje ångpannas intagsvatten, vilket sedan rapporterades i ett häfte på huvudkontoret. På detta sätt kunde man kontrollera, att intagsvattnet var ok och att inga större lekage skedde från sulfittfabriken. Rapporteringssystemet var sådant, att man skrev noll ifall pH var över 6 i annat fall skrev man obs och värdet.

När fabriken sedan övergick till en enda ångpanna, så behövdes inte det gamla kontrollsystemet mera. Nu råkade det sig så att Minna, som skötte ifrågavarande jobb, dog kort före införandet av det nya systemet, så man avskrev aldrig arbetsuppgiften officiellt, utan ansåg att arbetet hade upphört med Minna. Den tekniska sidan hade aldrig tänkt på, att någon annan kunde ansöka ”Minnas jobb” bara sådär.

Med denna undersökning hade Karl löst gåtan med nollorna och måste finna ett nytt jobb åt Emma, som förlorade sitt nollskrivande.”

Insinööri Esko Takala Kokemuksia Kuusankosken kunnan sähkölaitokselta

”Olin 28-vuotias, kun Kuusankosken kunnanvaltuusto valitsi minut yksimielisesti Kuusankosken kunnan sähkölaitoksen johtajaksi.

Kun ensimmäisenä päivänä astuin

kunnanjohtajan huoneeseen ilmoit-
tautumaan, kysyi tämä heti:

— Osaatko kunnallista kirjanpi-
toa?

— Kyllähän minä jotakin ehkä tie-
dän, mutta eiköhän täältä löydy sel-
laisia, jotka osaavat paremmin. Mi-
nunhan piti tulla tänne sähkölaitosta
perustamaan.

— Aivan, mutta tarvitsisin ylihuo-
miseksi kunnan ensi vuoden talousar-
viota varten myös sähkölaitoksen ta-
lousarvion.

— On siis kaksi päivää aikaa.

— Kolmekin, jos torstai lasketaan
mukaan, silloin lähtevät esityslistat.

...

Kun illalla tilapäisasunnossa hah-
mottelin tulevan sähkölaitoksen ta-
lousarviota avolehtiölle, mietin mie-
lessäni: Kaikkeen helvettiin sitä tulee
lähdettyä. Kuinka paljon helpompi
minun olisi ollut olla turvallisuudessa
Imatran Voiman pääkonttorissa siel-
lä Stockmannin vinnillä.

Mutta sähkölaitos tuli perustettua,
muuntamoita, linjoja ja katuvalais-
tusta tuli rakennettua, autoja ja ka-
lustoa hankittua, sähköasemia ja toi-
mipisteitä perustettua. Ura nousi ta-
saisesti: ensin seitsemän vuotta Kuu-
sankosken kunnan sähkölaitoksen

johtajana, sitten neljätoista vuotta
Kuusankosken kauppalan sähkölai-
toksen johtajana ja lopuksi muuta-
man vuoden Kuusankosken kaupun-
gin sähkölaitoksen johtajana. Maa-
perä oli viljavaa: lapsia tuli neljä,
kolme poikaa ja tyttö. Mies myös
vaurastui: ensin auto, sitten kesä-
mökki, sitten omakotitalo ja sitten —
sydänvika.

Nyt eläkeläisenä, kun muistelen
noita aikoja yli 30 vuotta ja yli 30 ki-
loa sitten, täytyy sanoa:

— Olipa hyvä, että tuli lähdettyä.”

Suomen lennätinverkon kartta Gruusian valtionarkistossa

Kesäkuussa 1984 pidettiin Gruusian pääkaupungissa Tbilisissä Suomen ja Neu-
vostoliiton välisen tietoliikennetekniikan tieteellis-teknisen yhteistyöryhmän
kokous. Suomalaisvierailun kunniaksi julkaistiin Tbilisin iltalehdessä seuraava
mielenkiintoinen artikkeli joka kertoo Gruusian viestimiesten jo viime vuosisa-
dalla alkaneesta, tänäkin päivänä jatkuvasta kiinnostuksesta suomalaisen tie-
toliikennetekniikkaan. Artikkelin on kirjoittanut Gruusian SNTL:n viestimi-
nisteriön teknisen hallinnon johtaja A. Karbelashvili otsikolla ”Ainutlaatuinen
kartta”.

Gruusian valtion historiallisessa ar-
kistossa on löytynyt ainutlaatuinen
kartta Suomen lennätinyhteyksistä.
Kartta kiinnostaa sekä viestimiehiä,
että muidenkin alojen asiantuntijoita
jotka ovat kiinnostuneita Suomen
historiasta; onhan lennätinyhteyk-
sien historia aina ollut mitä kiinteä-
min yhteydessä maiden ja kaupun-
kien yleiseen historiaan, sekä monel-
la tavalla määritellyt kansojen talou-
dellisen ja sivistyselämän tason. Löy-
detty Suomen lennätinkartta on laa-
dittu vuonna 1862. Luonnollisesti he-
rää kysymys: miten se on joutunut
Tbilisiin? Jotta tähän kysymykseen
voidaan vastata on tutkittava Gruu-
sian vaiheita 1860-luvulla.

Gruusialainen runoilija kenraali-
adjutantti kreivi Orbeliani toimi
1858—62 Kaukasian armeijan kom-
entajana. Palvellakseen isänmaa-
taan lahjakas valtiomies päätti ryh-
tyä rakentamaan lennätinlinjoja
Kaukasukselle. Vuonna 1863 valmis-
tui lennätinlinja Tbilisi-Stavropol.
Tämän jälkeen kreivi Orbeliani päät-
ti yhdistää Kaukasian lennätinverkon
Euroopan suurkaupunkeihin. Miet-
tiessään mihin suuntaan lennätin-
verkkoa pitäisi jatkossa laajentaa,

hän pyysi kulkuvälinepäähallinnon
päällikköä kenr.adj. V. Tshevkinia
lähettämään Pietarista Euroopan
suurkaupunkien lennätinverkkojen
karttoja. Kreivi Orbelianin pyyntö
täytettiin ja vuonna 1863 Gruusiaan
toimitettiin useiden eurooppalaisten
kaupunkien, mm. Suomen kaupun-
kien, lennätinverkkojen karttoja.

Näinä vuosina Tbilisissä ilmesty-
nyt sanomalehti ”Kavkaz” seurasi
suurella mielenkiinnolla Euroopan
suurkaupunkien välisten lennätinlin-
jojen rakentamista, ja tiedotti sään-
nöllisesti kaikista alan uutuuksista.
Lehti kirjoitti: ”Vuoden 1855 lopus-
ta lähtien on ollut käytössä lennätin-
linja Pietarista Viipurin, Kouvolan ja
Mäntsälän kautta Helsinkiin, yksi-
johtimisena, pituudeltaan 447 virstaa”.
Vuosina 1855—1859 lehti kir-
joitti, ”on rakennettu vielä toinen
johto Helsingistä Mäntsälään (65
virstaa) sekä uusi linja Mäntsälästä
Hämeenlinnan kautta Turkuun, yksi-
johtimisena, pituudeltaan 234 virstaa.”
Lehden tietojen mukaan tar-
koituksena oli vuosina 1859—60 ra-
kentaa lennätinjohto Turusta Poh-
janlahden rannikkoa pitkin Tor-
nioon.

Edellä mainitut tiedot vahvistaa
Gruusian valtionarkistosta löytynyt
ainutlaatuinen Suomen kartta vuo-
delta 1862. Mainittuna vuonna toimi
todellakin koko Suomenmaata katta-
va yksijohtiminen lennätinlinja. Täl-
lä alalla ovat suomalaisten ystäviem-
me tämänhetkiset saavutukset erityi-
sen ansiokkaat. Suomessa toimii tällä
hetkellä 22.000 datasiirtomodeemia,
7.000 telex-konetta, 1.500 faksimile-
laitetta, 4.000 hälytyksensiirtolaitetta
sekä 1.200 videodatapäätettä. On
mielenkiintoista todeta että maassa
toimii 2,5 milj. puhelinkonetta, Suo-
men puhelintiheyden ollessa 10. sijal-
la maailmassa (50 puhelinta 100 asu-
kasta kohti), kun Helsinki on pää-
kaupungeista 3. sijalla (87 puhelinta
100 asukasta kohti).

Suomessa ovat laajassa käytössä
digitaaliset tietoliikennelaitteet.
PCM-siirtolaitteita on otettu käyt-
töön monessa kaupungissa. On hu-
mionarvoista että Tbilisissä on tar-
koitus lähiaikoina laajentaa yhdys-
verkkoa suomalaisen ”Nokian” val-
mistamalla PCM-laitteilla, joista osa
on jo toimitettu. Tämän vuoden loppu-
puun mennessä suomalaisvalmistei-
set PCM-laitteet siirtävät monen tbi-
lisiläisen puhelut.

Ei ole ilman mielenkiintoa että
Tampereen puhelinlaitos on touko-
kuussa 1981 ottanut käyttöön ensim-
mäisen digitaalisen AXE-10 tyyppi-
sen keskuksen, mihin vuoteen 1987
mennessä on tarkoitus liittää 25.000
tilaajaa. Juuri tämän tyyppisiä digi-
taalisia keskuksia otetaan Tbilisissä
käyttöön vuonna 1986, numeromää-
rältään 60.000 numeroa.