

logian historian tutkimuksen sektori ei ole kehittänyt samaa vauhtia muiden länsimaiden myötä.

Meillä pohditaan liian usein vielä sitä, kuinka joku henkilö saa viran tietynä päivämääränä, tai kuinka ostettiin hieno turbiini sinä ja sinä vuonna. Ovathan nämä tärkeitä kysymyksiä, mutta historian tutkimuksen myötä pitäisi osata käsitellä ”sosioteknisen systeemin” kehitystä tai laajempien innovaatioprosessien taustoja. Ilman tämäntapaisten asioiden pohtimista insinöörikuntamme ei pysty ratkaisemaan sille asetettuja teknologiaan liittyviä ongelmia. Nämä ovat vaikeita asiakokonaisuuksia, eikä vastaus ole odottamassa hyvin hoidetussa arkistossa. Vielä harvemmin koneella kirjoitettuna ja otsikoituna Pro Memoriana, tuskin koskaan aiemmin julkaistussa kirjallisuudessa. Pääsen ehkä helpommalla takkuisessa asiassa yrittämällä viitata Laurilan-Linkomiehen muinaisen komitean (1964) mietintöön, jossa todetaan:

”Ehkä merkittävin muutos on siinä, että aikaisemmin harvalukuisten yksilöitten harastuksenaan harjoittamasta tieteestä on tullut sivistysmaitten järjestettyjen yhteiskuntien ylläpitävä toimintamuoto, instituutio. Yhteiskunta katsoo tieteellisen tutkimuksen itsensä kannalta tarkoituksenmukaiseksi ja hyödylliseksi ja pyrkii pyrkiä tietoisesti najaamaan kehityspyrkimyksensä sen tuloksiin. Samalla on tieteen merkitys yleisenä kulttuuritekijänä tietyllä tavalla korostunut, kun tieteellisestä aktiviteetistä on tullut myös välikappale valtakuntien välisessä arvovaltakilpailussa.”

Erkki Laurilan kuvaama muutos on tahtumassa nyt vuosituhannen vaihteessa asiakokonaisuudessa, joka liikkuu tekniikan ja humanististen tieteiden välimaastossa. Miltei kaikki tahot tunnustavat yhteistyön tarpeellisuuden, mutta asiallisen keskustelun alkuun on vaikea päästä koska yhteinen kieli puuttuu. Osaltaan tämä johtuu suomalaisen tekniikan historian tutkimuk-

sen puutteista. Tieto ei ole sitä, että uskotaan asian löytyvän kirjasta. Asetettuun kysymykseen pitää myös löytyä vastaus, ja paksuunkin kirjaan mahtuu kumman vähän vastauksia uusiin näkökulmiin. Tiedon valtameri on laaja ja esiintulevien kysymysten määrä kasvaa eksponentiaalisesti siirryttäessä eteenpäin aavalla.

Kuten aiemmin totesin, vika on paljolti historian tutkijoiden. Niin kauan kuin ei uskalleta nostaa kissaa pöydälle: pohtia mitä kannattaa tutkia, asettaa tavoitteita ja kirjoittaa julkisuuteen alan uusista näkökulmista, tutkimus ei edisty. Jokainen uusi väitöskirja teknologian historian alalta on suuremmankin juhlimisen arvoinen asia vielä useiden vuosikymmenien ajan. Eihän ole kuin muutamia vuosia aikaa, kun tekniikka ja tekniikan tekijät laskettiin ”kulttuurin” ulkopuolelle kokonaan. Yrittäkääpä löytää hiemankin vanhemmista tietosanakirjoista tietoja suomalaisista tekniikan merkkimiehistä. Muutama löytyy.

Panu Nykänen

“Masuunikaasusta puukaasuun” artikkelinne johdosta (TW 3/96)

Kiitän mielenkiintoisesta artikkelista, joka käsitteli aihetta, jonka kanssa minäkin olen ollut tekemisissä. Eräs asia artikkelissa herätti kuitenkin ihmetystä, koska kirjoittaja kertoo sivulla 9, että Imbert myi yrityksensä ilmeisesti vuonna 1931 Linneborgille ja sivulla 13 sanotaan, että saksalaiset pihistivät idean sotasaaliina. Kuinka tämä voi olla mahdollista? Linneborgin kotipaikkakunta kun oli Arnsberg, joka ei koskaan ollut kuu-

lunut Ranskaan. Imbertin kotiseutu sen sijaan on vaihtanut kansallisuutta useasti. Sodan aikana toimi Saksassa Köln-Braunfeldissa toiminimi Imbert-Generatoren GmbH, mutta oli monta muuta valmistajaa, jotka toimivat "Arbeitsgemeinschaft der Hersteller von Gaserzeugern für feste heimische Treibstoffe" (tyypillinen senaikainen saksalainen nimi) piirissä.

On syytä mainita, että myös Teknillisessä korkeakoulussa tehtiin paljon tämän alan tutkimustyötä professori Harald Kyrklundin johdolla.

Vielä pari toiminimen oikaisua, koska toinen sattui käteen ja toinen on vanha tuttu:

Mannesmann-Mulag. Nimi oli 1909-1913 Motoren- und Lastwagen AG (Mulag) ja fuusioitui 1913 Mannesmann-Auto Co GmbH:n kanssa Mannesmann-Mulag AG:ksi ja liitettiin 1938 Büssingiin, joka taas liitettiin 1971 MAN:ään.

Burmeister & Wain oli pitkään suuri telakka ja dieselmoottorivalmistaja Kööpenhaminassa, nyt dieselit myydään nimellä MAN B&W Diesel. Niin maailma muuttuu.

Svante Ersten



UPM