

KALLE

ISOKALLIO

Ra(u)hantekijä
Korhonen



TAMMI

KALLE
ISOKALLIO

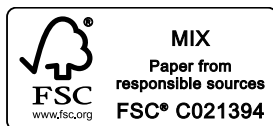
Rauhantekijä Korhonen



TAMMI
HELSINKI

Leevi, Miika, Saku ja Emil

*Maailma on mahdollisuuksia täynnä,
kunhan sitä sillä silmällä silmäilee.*



© Kalle Isokallio ja Tammi 2021

Tammi on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä

ISBN 978-952-04-3143-3

Painettu EU:ssa

Prologi

Jussi Korhonen oli mielestään pärjännyt elonsa taipaleella kohtuullisesti. Ei erinomaisesti, mutta kohtuullisesti. Pienellä savolaisella tilalla syntynyt poika oli pärjännyt koulussa, pesäpallokentillä, naapurikylän lukiossa ja Tampereen yliopistossa. Sieltä hänelle oli viiden vuoden opiskelun jälkeen annettu käteen diplomi-insinöörin paperit. Niiden avulla oli avautunut ovi kännyköiden tukiasemille ohjelmistoja tekevään tamperelaiseen yritykseen, joka oli kasvanut keskikokoisesta kohtuullisen kokoiseksi niiden viiden vuoden aikana, jotka Jussi oli ollut sen palveluksessa. Elämä oli Jussin mielestä siinä vaiheessa, että se oli rakentamista vaille valmis. Ainakin se oli hyvin oraalla.

Kun yritys kasvaa, siellä työskentelevien ihmisten vastuut kasvavat. Nuoresta iästään huolimatta Jussille oli annettu vetovastuu ajoneuvojen automaattiohjaukseen tarvittavia sovelluksia kehittävästä ryhmästä. Firman johto toki ymmärsi, että isot autotehtaat halusivat pitää automaattiohjaukseen tarvittavan teknologian visusti omassa kontrollissaan, mutta navigointi oli vain navi-

gointia ja autonvalmistajat ymmärsivät, että sitä kannatti kehittää yhteisvoimin. Jussin mielestä ajoneuvojen automatiikka oli mielenkiintoinen haaste. Oli yksinkertaista saada auto tajuamaan, missä se suurin piirtein kulki, mutta oli jo vaativampaa saada se ymmärtämään sijaintinsa alle puolen metrin tarkkuudella. Puolen metrin tarkkuus yhden auton kohdalla tarkoitti kahden auton kohdatessa sitä, että niiden väliin piti jäädä vähintään metri. Muuten riskinä oli automaattinen kolari. Asia olisi ollut yksinkertaisesti ratkaistavissa, jos kumpikin kulkisi automatiikalla. Silloin ne voisivat keskustella keskenään ja pitää huolta siitä, että osaisivat ohittaa toisensa riittäväällä etäisyydellä. Mutta maailman autokanta uusiutui noin kymmenen vuoden kierrolla, joten ainakin sen verran kuluisi ennen kuin kaikki autot ymmärtäisivät pitää tarvittavan turvavälin. Sitä ennen jommankumman, joko kuljettajan tai auton, piti olla varuillaan, jos älykkään auton läheisyydessä oli sen tyhmempiä sukulaisia.

Ohjelmistoa kehitettäessä kävi myös ilmi, ettei kaupallisen satelliittinavigoinnin tarkkuus ollut riittävä siihen, että auton sijainti saataisiin turvallisen tarkaksi. Tarkempi perehtyminen satelliittinavigointiin paljasti, että se perustui amerikkalaisiin satelliitteihin. Mikä sekin saattoi muodostua ongelmaksi. Ei ehkä Suomessa, mutta varmaan siellä päin maailmaa, missä autojen omistajat eivät pitäneet amerikkalaisista. Kun amerikkalaisilla oli mahdollisuus halutessaan katkaista satelliittiyhteys maailmankolkkisiin, joissa heistä ei pidetty, se voisi johtaa siihen, että niillä seuduilla kulkevat autot kadottaisivat karttansa ja ajelisivat minne sattuu. Tarkkuuden lisää-

miseksi Jussin tiimi lisäsi sovellukseen mahdollisuuden navigoida kännykkämastojen avulla. Kolmiomittaus mahdollisti satelliittinavigointia tarkemman sijainnin paikantamisen ja piti lisäksi navigoinnin tarpeen tullen kansallisten teleoperaattoreiden hallinnassa. Lopullisessa versiossa yhdistettiin kummatkin navigoinnit. Sillä tavalla uskottiin autojen tietävän, missä ne kulloinkin kulkivat. Jussin mielestä ratkaisua voisi soveltaa muihinkin liikkuviin laitteisiin, kunhan sen vaatima ohjelmisto ja hydraulikka saataisiin kehitettyä riittävän kevyeksi. Auto oli kuitenkin ihanteellinen kehitysalusta automaattiselle navigoinnille, koska se osasi tuottaa itse tarvittavan sähkövirran. Sen sijaan esimerkiksi pienissä droneissa automaattilentämistä rajoitti akun kesto, vaikka lennokkeihin olisi laittanut aurinkopaneelit.

Vaikka ohjelmisto oli Jussin tiimin mielestä pilotti-valmis, suuret autonvalmistajat olivat vain kohteliaan kiinnostuneita. Juhlapuheissaan valmistajat muistivat kyllä mainita autoilun tulevaisuuden trendit ja kertoa, miten liikenneturvallisuutta voitiin parantaa lisäämällä autoihin ajamista helpottavia lisäpiirteitä elektroniikan avulla. Todellisuudessa noilla lisäpiirteillä tavoiteltiin vain sitä, että vanheneva väestö pystyi yhä iäkkäämpänä ja iäkkäämpänä ajamaan autojaan. Nuoremmat kytkivät ajovakauden hallinnan, luistoneston ja muut avustavat ominaisuudet pois päältä. Mitä iloa semmoisesta autosta oli, jota ei saanut neliluisuun? Onneksi Jussin esimies oli kaukokatseinen ja antoi Jussin joukkoineen kehittää ratkaisua eteenpäin. Tosin hänellä oli projektille myös varasuunnitelma. Joku huomattavasti suurempi ja lähempänä

isojen autonvalmistajien tehtaita sijaitseva firma saattaisi olla valmis ostamaan projektin. Melko usein muillekin suomalaisille ideoille kävi niin, että teknisesti ratkaisu oli oiva, mutta asiakkaat olivat merten takana.

Elämä saattaa kuitenkin vääntää polun mutkalle, myös insinööritä. Vaikka miten hyvin on asiansa järjestänyt, kaikkea ei osaa ottaa huomioon. Ei varsinkaan asioita, joiden ei toivo tapahtuvan. Eikä kukaan toivo isänsä kuolevan. Jotenkin ihminen uskoo läheistensä elävän ikuisesti, vaikka hyvin tietää, ettei se niin kulje. Uskoo ainakin niiden läheisten elävän vielä huomennakin, joista ei päälle päin osaa sanoa, että sisuskaluissa myllertää jokin elinvoimaa nakertava vaiva. Semmoisiin ulospäin näkymättömiin vaivoihin terveeltäkin vaikuttavien ihmisten elonpolku kuitenkin usein päättyy. Harva ihminen kuolee omia aikojaan johonkin, minkä voi huomata paljaalla silmällä. Terve ihminen kuolee yllättäen yleensä vain onnettomuuksissa. Vaikka aivan yhtä suuri onnettomuus toki omaisten mielestä onkin se, että joku läheinen kuolee, vaikkei tämä jäisikään auton alle. Kuolleiden näkemyksiä asiasta on hankala kysellä. Eivät he kykene valaisemaan jälkeensä lähtöjensä syitä. Ja tarvitaanko jokaiseen lähtöön sen kummempaa syytä? Kai ihminen saa poistua elämän näyttämöltä, kun on mielestään esittänyt viimeisen repliikkinsä?

Siksi isän kuolema sekoitti Jussin suunnitelmat. Tai eihän se niitä heti sekoittanut, vaan vasta myöhemmin, sitten kun perintöä ryhdyttiin jakamaan. Isän perintöä olivat jakamassa vain he kaksi, Jussi ja hänen veljensä Kari. Eikä perittävääkään ollut kovin kummoisesti,

kotitila ja isän perustama konepaja. Lyhyen ja sopuisan keskustelun jälkeen asiat sovittiin niin, että Kari ottaa hoitaakseen tilan ja Jussi katsoo, mitä konepajalle voi tehdä. Kun Jussi totesi, että parasta kai on panna Paja ensin kuntoon ja sitten myyntiin, Kari muuttui kumman näköiseksi. Oltuaan hetken aikaa mykkänä Kari katsoi Jussia vakavalla ilmeellä ja totesi:

– Se oli isälle iso asia se Paja.

Jussi ei osannut ottaa siihen kantaa, kun ei viitsinyt sanoa Karille, että se oli ehkä tuntunut isästä isolta, mutta totuuden nimissä oli todettava, että kyllähän se oli melko pieni. Sellainen kyläpaja, joka ei paljon muuta tehnyt kuin piti kylän isäntien koneet käynnissä. Kari kuitenkin jatkoi:

– Pitivät isännät isää arvossa. Ei ollut puimureissa tai traktoreissa sellaista vaivaa, etteivät isä ja Pajan pojat olisi saaneet sitä korjatuksi. Ja hitsailivathan ne siellä parannuksiakin liikkeistä ostettuihin apulaitteisiin isäntien toiveiden mukaan. Niin että se Paja oli vähän niin kuin koko kylän paja, eikä vain isän.

Jussilla oli oma käsityksensä kylän yhteisistä pajoista, joten hän piti kiinni alkuperäisestä ajatuksestaan.

– Katsotaan hetki, miten sitä saisi kehitettyä ja katsellaan sitten, löytyisikö sille sellainen vetäjä, joka vie sen siitä eteenpäin.

Kari oli taas hetken aikaa hiljaa. Kylillä ei katsottaisi hyvällä, jos pojat panisivat Pajan myyntiin heti, kun isä oli ehtinyt kuolla. Mutta asioissa ei kannattanut hosua. Joskus niiden piti antaa soljua aikansa ennen kuin isommin puututtiin siihen, miten ja minne ne soljuivat. Var-

mistaakseen että soljuminen saisi riittävästi aikaa ja asiat soljuisivat harkitusti, Kari sanoi Jussille:

– Ei niin, että asia minulle kummemmin kuuluu, mutta jos ei kuitenkaan hosuta. Että jos vaikka katselet sen Pajan päälle vuoden verran ennen kuin päätät mitään isompaa.

Jussi ei pitänyt ajatusta houkuttelevana. Varmaan hän saisi puhutuksi itselleen tässä tilanteessa vuoden vapaata nykyisestä firmasta, mutta kotitilalle palaaminen ei houkutellut. Kun täältä oli kerran lähtenyt ja rakentanut elämänsä täysin toiselle tolalle, niin vaikealta se tuntui. Mutta vuoden urakkaan hän varmaan voisi suostua isän muistoa kunnioittaakseen. Niinpä hän totesi veljelleen:

– En lupaa, mutta lupaan kysyä, saisinko vuoden sapa-tin töistä. Jos saan, harkitsen, jos en saa, jätän harkitse-matta.

Kari oli varmaan arvannut Jussin suostuvan koeaikaan ja yllätti jatkamalla:

– Naapurissa on pieni tila myynnissä. Ei kovin kum-moinen torppa, ja pellot ovat mitä ovat. Mutta jos ostan sen ja kunnostan torpan, niin voit asua siellä sen aikaa, että tiedetään mitä Pajalle tehdään.

Ehdotus tuli sen verran yllättäen, ettei Jussi ehtinyt keksiä siihen hätään mitään kunnollista syytä kieltäytyä. Joten muutamaa tuntia myöhemmin Jussi istui autossa matkalla Tampereelle kertomaan pomolleen, että hänen oli pakko ottaa vuoden sapatti, kun isältä jäi konepaja perinnöksi. Pomo suhtautui asiaan ymmärtäen, mutta lupasi alkuun vain puoli vuotta. Ja senkin sillä ehdolla, että Jussi kävisi joka toinen viikko yhtenä päivänä kat-

somassa projektien perään. Jussi suostui. Eihän pienen konepajan kuntoon paneminen voinut olla kokopäivätyö.

1.

Muutamassa kuukaudessa Jussille kävi selväksi, ettei Pajan kuntoon panemiseen oikeastaan ollut tarvetta. Tai ei ollut tarvetta, jos aikoi jatkaa sen toimintaa samoilla raiteilla kuin ennenkin. Kesän lähestyessä paikkakunnan isännät kävivät kertomassa, oliko traktoreissa tai puimureissa kunnostamisen tarvetta. Pajan työnjohtaja pyysi sitten tuomaan verstaalle ne, joiden kunnostamisen hän arveli vaativan tarkempaa syyniä. Pienemmät viat käytiin korjaamassa paikan päällä.

Jussi kyseli työnjohtaja Huttuselta, mikä oli ollut isän rooli Pajan toiminnassa. Tämä vastasi hetken kakisteltuaan, että jos ei Korhosen vanhaisäntä ollut jotain kehittämässä, niin hän katsoi, minkälaista kunnostusta mikäkin kone vaati ja kävi isännille kertomassa, mitä kuntoon saattaminen tulisi maksamaan. Kyntökiireiset isännät tyytyivät yleensä ilmoitettuun hintaan, mikä varmaan johtui siitä, että isä hinnoitteli korjaukset sen mukaan, millaisessa kunnossa kunkin isännän tilan talous oli.

Jos hän tiesi isännän olevan ahtaalla, isä sopi, että laskun voi maksaa syksyllä, kun on saanut ensimmäisen maksuerän sen kesän viljoista. Niiden isäntien kohdalla hän oli tiukkana, joiden tiesi kohtelevan koneitaan huo-

limattomammin. Uskoi heidän sillä tavoin oppivan pitämään niistä parempaa huolta. Jos laiskoilta laskuttaa liian vähän, niin eivät ne opi ahkeriksi, isä oli puolustellut hintahaitariaan. Eikä yksikään isäntä osannut sanoa, kummalla mitalla häntä laskutettiin. Vaikka olisi niiden luullut oppivan. Meinaan jos harvoin jouduit tuomaan koneesi pajalle, lasku oli pienempi.

Pajan työnjohtaja naurahti lopuksi, että Korhosen konepajalla oli nurinkurinen kanta-asiakasohjelma: mitä harvemmin käyt, sitä halvemmalla pääset. Mutta oppi meni vähä vähältä perille. Kun isännät saivat muutama kerran isomman laskun, he ryhtyivät huolehtimaan koneistaan paremmin ja myös tuomaan niitä ennakoiviin huoltoihin touko- ja korjuutöiden välissä.

Kyllä ei sen kummemmin kummasteltu sitä, että Jussi palasi Tampereelta hoitamaan Pajaa isänsä kuoleman jälkeen. Jonkunhan sitä oli hoidettava. Selän takana aluksi kuitenkin puhuttiin, että toivottavasti ei ole kaupungissa oppinut herraksi. Enemmistö arveli, ettei sekään pitkään haittaisi, vaikka olisi oppinut. Kyllä nippu savolaisia isäntiä opettaisi pienen konepajan vetäjän pois sellaisista ajatuksista. Savossa jokainen oli oma herransa, eikä kaivannut siihen virkaan muita. Omasta mielestään jokainen sai olla niin herra kuin halusi, mutta se ajatus täytyi pitää sisällään jos paikalla oli muita, jotka olivat mielestään myös jonkinlaisia herroja. Poikkeuksena sallittiin toki, että ulkopaikkakunnalta Savoön eksyneelle oli suotavaa antaa ymmärtää, mistä päin Suomea olivat kotoisin ne, jotka saivat herraksi elämisen taidon jo syntyessään.

Paikalliset isännät pelkäsivät turhaan Jussin oppineen herran elkeitä. Korhosen konepajaa johdettiin matalalla profiililla. Osittain siksi, ettei konepajan toimissa ollut kokopäiväistä herran virkaa tarjolla. Enemmän siellä tarvittiin tekeviä käsiä kuin käskemistä. Jussin käsistä ei tosin ollut kummoistakaan hyötyä. Työnjohtaja Huttunen ei alkuun kehdannut sitä kertoa, mutta hän yritti pitää Jussin kiireisenä hallinnon hommissa ja poissa verstaan lattialta. Mutta kun niissäkään ei oppineella mennyt riittävän paljon aikaa, Huttunen yllytti Jussia miettimään uusia tuotteita. Se sopi Jussille hyvin, sillä ilman uusia tuotteita Pajaa olisi hankala myydä. Kuka olisi kiinnostunut ostamaan sellaisen konepajan, jonka liikeidea oli pitää kylän isäntien laitteet ajokunnossa niinä aikoina, kun laitteita tarvittiin?

Isä oli ollut innokas metsästäjä, ja kuolema oli vapauttanut yhden paikan hirviporukassa. Niinpä jahtipäällikkö kysyi kierrellen ja kaarrellen Karilta, miten mahtoi Jussilta sujua sarvipäiden kaato. Kari totesi, että Jussi lähti opiskelemaan ennen kuin ehti jahdille, mutta koska metsästys oli Korhosilla sukuvika, niin totta kai Jussi oli aseenkantolupaa, hirvikivääriä, metsästystutkintoa ja ampumakoetta vaille valmis mies seuraavan syksyn hirvijahtiin. Varmuuden vuoksi Kari ehdotti, että otetaan velipoika ensin ajomieheksi ja katsotaan vasta sitten passihommia. Metsästyksenjohtaja aristeli hieman miettien, miten semmoinen sopii, että Pajan johtaja toimii työntekijöidensä ajomiehenä. Kari totesi siihen, että hän kertoo Jussille sen olevan vakiokäytäntö. Siis sen, että

pitää olla ensin vuosi tai kaksi ajomiehenä, ennen kuin ylenee ampujaksi. Metsästyksenjohtaja lupasi kertoa saman asian porukalle, että tietävät semmoisesta perinteestä. Ettei kukaan ryhdy liian aikaisin kyselemään, että eikös Pajan johtajan kuitenkin pidä päästä passimieheksi.

Jussi ei ollut aluksi innostunut jahdistista. Ampuminen ei ollut sujunut kovin mallikkaasti edes varusmiesaikana. Kari totesi siihen, että Korhosen suvussa oli aina käyty hirvijahdissa, eikä hän ryhtyisi kylillä selittämään, että Pajaa johti nykyään aseistakieltäytyjä. Sellaisia ei näillä saloilla hyvällä katseltu. Ja paha olisi Pajaakin johtaa, jos hirvimetsälle lähdöstä kieltäytyisi. Alkaisivat ihmetellä, mitä muuta vikaa oli pesiytynyt semmoiseen mieheen, jolle ei talkoojahti kelvannut. Jahti kun oli tämmöisessä kylässä yhteinen ponnistus, johon kaikkien oletettiin osallistuvan. Sen vielä jotenkuten selitti, ettei Jussi ollut ehtinyt ampua hirvikoetta ja lupautui sen johdosta ajomieheksi. Mutta sitä ei kannattanut mainita, ettei Jussilla ollut kivääriä, kun kaikilla oli sellainen. Se piti hankkia vähin äänin, selittää nimismiehelle, ettei isän kivääriin saanut kiikaritähkäintä ja että Jussi oli tottunut ampumaan kiikarilla. Jussin vielä empiessä Kari tilasi netti-kaupasta Jussille hirvimetsälle sopivat asusteet ja hatun. Kaikista asioista ei tarvinnut olla samaa mieltä. Ainakaan niistä, joissa Kari tiesi olevansa oikeassa.

Hirvi jahti kuulostaa jahtimiesten kertomuksissa mukavammalta kuin mitä se todellisuudessa on. Jostain syystä äänekkäimmin jahdistista kertoo aina se, jolle hirvi on osunut passiin. Toki äänessä ovat muutkin passimie-

het, jotka väheksyvät kateellisina ampujan laukauksia. Vähiten ovat äänessä ajomiehet, vaikka he ovat tehneet jahdissa suurimman työn. Mutta niinhän se on muusakin elämässä, että puurtajille annetaan harvoin suunvuoroa.

Ensimmäisen jahtipäivän jälkeen Jussi päätti hankkia seuraavaksi syksyksi hirvikiväärin ja suorittaa tarpeelliset kokeet, että pääsisi passiin. Päätökseen ei vaikuttanut se, että ajomiehet joutuivat rämpimään kilometritolkulla rämeikössä. Sen olisi vielä voinut ottaa kuntoilun kannalta. Raja tuli eteen siinä, että hirvi kaatui kilometrin päähän lähimmästä metsäautotiestä. Jussin ihmetellessä kaadon vieressä, että mitäs nyt tehdään, jahtipäällikkö ei ihmetellyt. Vastasi vain, että tuo pitää ensin suolistaa ja sitten vetää tien varteen. Sen sanottuaan hän kaivoi repustaan muutaman vetoliinan. Kun hirvi oli suolistettu, jahtipäällikkö pujotti liinat sen takajalkoihin ja ilmoitti passimiehille missä seuraava passilinja oli ja koska seuraava ajo lähtisi. Sen tiedon saatuaan passimiehet heittivät kiväärit ja reput selkään ja lähtivät tallustelemaan kohti passipaikkojaan. Ajomiehille jäi hommaksi ruhon vetäminen tien varteen. Jos keskenkuntonen Jussi oli joutunut hieman puuskuttamaan pysyäkseen ajoketjun rintamassa, niin ruhoa kiskoessa Jussi puuskutti kuin höyryveturi. Kun ruho oli saatu tien varteen, Jussi oli hiestä läpimärkä. Muiden ajomiesten kunto oli ilmeisesti vankemmalla pohjalla, sillä he lähtivät reippaasti valmiusasemiin seuraavaa ajoa varten. Ajomiesten johtaja kuunteli hetken Jussin puusikutusta ja valitsi tälle paikaksi ajoketjun länsipään, jonne oli metsätieltä lyhyin

matka. Jussin riemuksi seuraava ajo oli tyhjä, eivätkä passimiehet päässeet ampumaan. Muut ajomiehet manailivat tilannetta, joten Jussi ymmärsi olla hiljaa. Varmaankaan sellaista ajomiestä ei pidettäisi arvossa, joka toivoi tyhjiä ajoja. Siitäkään Jussi ei ollut varma, kannattaisiko jahtipäällikölle ehdottaa, että laittaisi seuraavan kerran passipaikat metsäteiden varteen ja pyytäisi ampujia laukomaan vain kymppilaukauksia, ettei ruhoja tarvitse raahata pusikoissa.

Seuraava jahtipäivä oli sovittuna vasta kolmen viikon päähän, ja se jätti Jussille aikaa valmistautua. Tutkituaan Karin kanssa seuran hirvimaita Jussille selvisi, että seuraavassakin jahdissa passiketjut olivat tiettemien taipaleiden takana. Tiedustellessaan Karilta, miksei passeja laitettu teiden varrelle, jotta ruhot saataisiin suoraan traktorin lavalle, Kari selitti, etteivät hirvet kulkeneet teitä pitkin. Passit piti laittaa paikkoihin, mihin hirvet kulkevat luonnostaan ajoketjun edellä. Lisäksi Kari selitti, että jahtipäällikkö ja muutama muu hirvimies ajelivat illalla ennen ajopäivää katsomassa, missä oli tuoreita jälkiä ja määräisivät passilinjat sen mukaan. Ei passeja voinut valita sillä perusteella, mistä olisi helpointa ottaa ruho kyytiin. Hirvet eivät olleet siinä suhteessa yhteistyöhalukkaita, että asettuivat ammuttavaksi suotuisille paikoille metsäteiden pientareille. Eikä niitä sitä paitsi saanut edes ampua tien yli.

Muutamaa päivää myöhemmin Jussilla oli uusi idea ajon keventämiseen. Jos aamulla lentelisi pienillä lennokeilla metsän yli ristiin rastiin, saisi selville oliko hirviä

maisemissa ja jos oli, niin missä niitä oli. Sitten voisi laittaa passin valmiiksi ja viedä ajomiehet autolla tai mönkijällä niin lähelle, että he selviäisivät parinsadan metrin rämpimisellä. Kari lupasi Jussille, että hän puhuu asiasta jahtipäällikölle, vaikka päätti saman tien olla puhumatta. Mutta eivät Jussilta ideat siihen loppuneet.

– Luuletko että hirvi hermostuu, jos se kuulee lennokin surraavan yläpuolella?

– Varmaan ainakin ihmettelee, että iso on paarma, kun noin surisee.

– Jos se hermostuu, niin lennokki voisi lähteä seuraamaan sitä. Jos lisäksi passimiehille pannaan kännykkään seurantasovellus, niin he näkevät kartasta, minkä passin kohdalle hirvi on tulossa.

Kari alkoi lujasti katua sitä, että oli puhunut Jussin mukaan hirviporukkaan. Tuollaisia jos sen antaisi jutella nuotiolla, niin pitäisivät kajahtaneena. Ei hirvestys ollut tekniikkalaji. Ja sitä paitsi hirvien ajaminen teknisillä välineillä taisi olla metsästyslaisia jopa kiellettyä. Ennen kuin Kari ehti sen sanoa, Jussilta tuli uusi idea.

– Sekin olisi mahdollista, että asennetaan mönkijöihin hieman hydraulikkaa ja älyä, niin ne voisivat lennokin avulla ajaa hirven tasan sinne, minne sen halutaan menevän.

Hetken harkittuaan Jussi lisäsi:

– Jos sen saa toimimaan kunnolla, niin passiinkaan ei tarvita kuin yksi mies. Ajattele, ei yhtään ajomiestä ja vain yksi passimies. Ja se voi seistä metsäautotien penkalla niin, että mönkijän vaijerilla pystyy vetämään ruhon metsästä.

Siinä vaiheessa Karin oli pakko painaa jarrua ja kai-
vaa Metsästäjän opas kirjahyllystä. Niin kuin hän oli
arvellutkin, laissa kiellettiin riistan hätyyttäminen ilma-
aluksilla, jollaiseksi Kari uskoi lainsäätäjän dronen luo-
kittelevan.

– Se on kuule laissa kielletty, semmoinen hirvien hätis-
tely lennokeilla. Jos tyydytään siihen, että ajomiehet aja-
vat ja mietitään sitä, miten saadaan ruho kevyemmällä
ponnistuksella tien varteen ja traktorin lavalle. Se saattaa
olla semmoinen asia, joka näitä voisi kiinnostaa. Mei-
naan kun alkaa ajomiehillä ikä painaa, eikä nuoria saa
hommaan houkutelukseksi.

Kari tarkoitti, että kokeillaan seuraavassa jahdissa,
saadaanko ruho vedettyä tielle mönkijällä. Mutta Jussilla
lensi ajatus jo pidemmällä.

– Siihen ei varmaan edes tarvita lennokkeja.

Karin mielestä oli selvää, ettei siihen tarvittaisi len-
nokkia, jos joku ajomiehistä ottaisi allensa mönkijän ja
hurauttaisi kaatopaikalle. Tarkkaan kun palatessaan kaa-
suttelisi ja välttelisi isompia kantoja, mönkijä varmaan
jaksaisi vetää ruhon tien varteen. Mutta Jussi oli taas
edellä.

– Jos kaatopaikan merkkää kännykällä kartalle, niin
mönkijä osaa tulla paikalle.

Kari myönteli varomattomuuttaan:

– Onhan se hyvä, että mönkijän kuski tietää, minne
tulla.

Jussi vilkaisi kummissaan Karia.

– Mikä kuski? Ei siinä kuskia tarvita.

– Kai jonkun pitää ajaa sitä mönkijää?

– Ei pidä. Pannaan siihen automaattiohjaus. Ei tarvita kuin kännykkä ja muutama hydrauliiikapumppu. Kännykkään kun lähettää kaatopaikan koordinaatit, mönkijä osaa tulla paikalle itseksen. Sitten ei muuta kuin liinat kiinni ja kännykkään tieto, minne ruho pitää vetää.

Jussi mietti hetken aikaa ja jatkoi:

– Tai kyllä sen kyytiin kai jonkun pitää nousta. Sadaan liinat irti, kun päästään tien varteen. Tai voisihan siihen laittaa sellaisen vetokoukun, jonka se osaa laukaista, kun on päässyt perille. Mutta ne liinat jäävät sitten kyllä sinne. Onko teillä useampia liinoja?

Kari haukkoi henkeään. Mitähän mahtaisivat muut jahtimiehet tuumia sellaisesta, että aavemönkijä pörähtäisi itseksen hakemaan ruhon? Eikä metsästyslaissa tainnut olla selviä pykäläiä siitä, missä määrin omia aikojaan kulkevaa mönkijää sai käyttää. Vaikka toisaalta, kun hirvi oli ammuttu, kai se metsästys oli siltä osin lopunut. Ainakin jos ei samasta ajosta ammuttaisi uutta.

Kari arveli, että Jussilta menisi monta kuukautta siihen, että hän pystyisi rakentamaan tilan mönkijään minkäänlaista automatiikkaa, joten asiaa joutuisi murehtimaan vasta seuraavalla jahtikaudella. Siihen mennessä hirvimiehet voisivat tottua ajatukseen, jos automaattimönkijää esittelisi rauhallisesti ja hyvissä ajoin. Vaikka niin, että näyttäisi jahtipäällikölle ja muutamalle ajomiehelle, miten semmoinen mönkijä hakee tukkeja metsästä. Vaikka eihän niitä yksi kerrallaan sieltä haettu. Kyllä niitä tuotiin metsätraktorin kyydissä useampi kerralla.

Jussi jatkoi kuitenkin ikään kuin Kari olisi ideassa mukana:

Löytyykö ratkaisu maailman- rauhaan savolaiselta kone- pajalta?

Elämä saattaa vääntää polun mutkalle, myös insinööritä. Jussi Korhonen vetää autojen automaatiohjauksen kehitystiimiä, kun kotitalalla Savossa isä yllättäen kuolee. Velipoika Kari ottaa maatilán hoitaakseen. Jussin kontolle jää konepaja, joka pitäisi hoitaa äkkiä myyntikuntoon.

Insinöörin silmillä katsottuna maaseudun arki on täynnä raskasta raatamista. Luontainen tuotekehitysinto saa Jussin mielikuvituksen laukalle. Pian robotoidut koneet valtaavat hirvijahdit, pellot ja metsät, ja kohta Pajan keksintöjä kärkevät paitsi Suomen myös suurvaltojen armeijat.

Kalle Isokallion hersyvä veijariromaani näyttää, millaisiin mittasuhteisiin viaton suomalaiskeksintö voi kasvaa kohtalon avustuksella. Kuinka moni meistä voi vastustaa houkutusta päästä helpommalla?



www.tammi.fi

84.2

ISBN 978-952-04-3143-3

Kannen kuva ja suunnittelu: Janne Harju