

SAKSAMAAL – KÜLALISENA AUTODE SUURTOOTJA DAIMLER AG TÛTARETTEVÕTTES MERCEDES-BENZ

Allakirjutanu viibis septembris 2019 huvitava reisir Saksamaa LVs:¹ Mercedes-Benz (MB) Eesti Klubi liikmena oli hea võimalus ajavahemikul 25.-28.09.2019 saksa firmat, üleilmselt tuntud autode suurtootja Daimler AG tütarfirma Mercedes-Benzi tehaseid ja muuseume ning ka teisi tehnikobjekte-ettevõtteid külastada. Reisi korraldas Mercedes Benzi Eesti Klubi².

¹ Selle reisiga seoses oli Matti Raudjärvi el heameel mõningaid soovitusi oma hea sõbra ja kolleegi professor Manfred O. E. Hennies'i käest juunis 2019 eelnevalt kuulda (nädalane nn erakülaskäik Saksamaale, olles koos emaga Manfredi ja tema abikaasa Monika kodus oodatud külalisteks).

See MB külastus oli mõningaseks võrdluseks, sest aastal 1977 õnnestus allakirjutanul Eesti ühingu „Teadus“ ca 10-liikmelise delegatsiooni koosseisus rohkem kui nädala jooksul Venemaal (Nõukogude Liit), Volga-äärses Togliatti linnas asuvat tolle aja kohta eesrindlikku ja suurt „Žiguli-Lada (Fiat)“ autotehast „Avto-Vaz'i“ (nimetati küll sageli lihtsalt Volga autotehaseks) külastada (sh toimus suurejooneline, hästi korraldatud, väga sisukas ja huvitav üleliiduline teaduslik-praktiline konverents, kus oli ka võimalus osaleda) ning, st nn Žiguli-autotehasega, päris põhjalikult ja igakülselt tutvuda. Saadud informatsiooni ja muljete alusel pidas allakirjutanu seejärel pea aasta vältel Eesti erinevates ettevõtetes ja organisatsioonides ühingu „Teadus“ lähetusel kümneid ja kümneid loenguid.

Kuigi külastuste vahe on allakirjutanul 42 aastat, on mingit võrdlust kahe autotootja vahel siiski võimalik teha! Muidugi tuleb arvestada, et

- *Daimler AG* on tänaseks pika ajaloolise ja teadus-tehnoloogilise arengu läbinud (firmad: 1883 – Karl Benz; 1890 – Gottlieb Daimler; 1926 – Daimler-Benz /kaubamärk: Mercedes-Benz/; 1998 – Daimler-Chrysler; 2007 – Daimler), olles paljude traditsioonide ja suurte kogemustega.
- *Togliatti autotehas* rajati aga tühjale kohale – ehitati uus linn (leping autotehase rajamiseks sõlmiti itaallaste /FIAT/ ja NSVL vahel 16.08.1966; esimesed autod valmisid 19.04.1970; VAZ-2101 oli aastatel 1970–1984 sõiduauto baasmodeliks /mudelite prototüübiks määrati FIAT 124, mis 1967 valiti aasta autoks/, seejärel baasmodelit täiendati ja arendati edasi).

Kindlasti mängis olulist rolli ettevõtte ja tema toodangu suhteliselt heale tasemele jõudmises see, et üle kümne aasta olid itaallased Togliattis kohapeal oma kogemusi edastades, juhtimas, õpetamas, juhendamas, korrigeerimas, kontrollimas ja hinnanguid andmas.

² Allakirjutanu on MB Eesti Klubi liige alates 2016. aasta lõpust, omades sel ajal kolme MB-sedaani (kõik automaatkäigukastiga, keskluukustuse, kassetraadio või raadio ja katuseluuigiga /mehhaaniline või elektrooniline/), olles kõigi nende autode kolmas omanik (neil kõigil oli esimene omanik MB tehase spetsialist härra Theo, teine omanik oli kõigil MB-del härra Theo sõber ja allakirjutanu hea sõber ning suurepärane kolleeg, tänane Kieli Rakenduslikooli emeriitprofessor dr Manfred O. E. Hennies (10.09.1938–18.10.2019) Saksamaalt):

- pastellhall MB-200 (unikum /väljalaske aasta 1982, Eestis registreeritud 1992/; müüdnud aastal 2017);
- tumepunane MB-190E /mootor 230/ (tänapäevaseks unikum /väljalaske aasta 1988, Eestis registreeritud 2004 /; kasutusel, kuid müüdnud). MB sõidukid, mis on vähemalt 30 aastat vanad, loetakse Eestis unikumideks, võimalus taotleda nn musta numbrimärki, mis annab teeninduses ja mujal mõningaid eeliseid!; ja

Reisigrupp oli kavandatud 30-liikmelisena³.

25. septembri varahommikul kogunesime rahvusvahelises Lennart Meri Tallinna Ülemiste Lennujaamas ning Lufthansa lennuk viis meie delegatsiooni Tallinnast kell 6.10 Frankfurti (Main).⁴ Seal renditi kaks mugavat MB väikebussi (roolis klubiliikmed) ning suunduti lõunasse, Stuttgardi poole, sest pea kõik MB tehased ja muuseumid asuvad valdavalt ümber Stuttgardi ca 25-40 km kaugusel (kuigi ühest ettevõttest-muuseumist teise ja hotelli sõidud /sh ummikud maanteedel/ võtsid tavaliselt pea 2-3 tundi aega. Ilm Kesk-Saksamaal oli ca 18-20° C järgi – reisimiseks igati soodne, kuigi sadas ka vihma ning aeg-ajalt päris tugevasti /meid see ei seganud, sest viibisime kas sõites bussides või ekskursioonidel ettevõtete ruumides!/ Tallinnas jagati enne lendu huvilistele MB-sümboolika ja Eesti lipuga toredad polosärgid, et vajadusel ühtviisi välja näha, ja miks mitte ka Klubisündmustel kanda! Ka MB muuseum ja tehase jagasid suveniire (paraku küll mitte autode kujul!)

-
- helebeež MB-C200 Elegance (väljalaske aasta 1994, Eestis registreeritud 2016; kasutusel, kuid müüdiv; viie aasta pärast unikum).

Mõlemad müüdivad autod on heas seisukorras (regulaarne hooldus, kehtiv TÜV) ja hästi hoitud salongiga.

Lisaks oli allakirjutanut ka VW-transporter (endine vähesõitnud Bundeswehri Punase Risti 8-kohaline mikrobuss; väljalaske aasta 1984, ostetud Saksamaal Izehoes 1995. aasta suvel) Kielis stažeerimisel olles); Eestis registreeritud 1995; müüdiv (2018). See oli suurepärase transpordivahend nii suurema seltskonnaga sõitmiseks kui ehitusmaterjalide, küttepuude jms vedamiseks (sageli koos järelhaagisega). VW-bussist oli suur abi ajavahemikul 1995-2017 eeskätt Tapa vallas oleva Kaasiku metsatalu ülesehitamisel (ehitusmaterjalidega varustamine, metsa hooldamine, tehnika transport, perepargi rajamine jms) ning Tallinnas, Pirital olevale elamule (keskküte, pliit, kamin, soome saun, suitsusaun jms) küttepuude vedamisel ja muudel majapidamises vajalikel vedudel. Nüüd teeb aastal 2012 ostetud Škoda Yeti 4x4 koos Respo järelhaagisega ära kõik vajalikud veosed.

³ Tegelikult osales 23 inimest: 9+9=18 inimest (kahes MB renditud mikrobussis) ning 3+1+1=5 inimest olid oma autodega; seega oli grupi suuruseks kokku 23 inimest. Reisil osales sealhulgas ka allakirjutanu 17-aastane tütrepoeg Julius Marcus, kelle jaoks oli nii Saksamaa asulates-looduses, MB tehases-ettevõtetes ja mujal nähtu-kuuldu päris suureks ja toredaks elamuseks. Allakirjutanu oli ka vanaisana toimunud sündmustega igati rahul!

⁴ **Frankfurdi lennujaam** (IATA: **FRA**, ICAO: **EDDF**; valdaja: Fraport AG) on Saksamaa peamine ja suurim rahvusvaheline lennujaam ning rahvusliku lennuliini Lufthansa baasjaam. Kolm lennurada, kõigil pikkust 4000 m. Lennujaam avati 1936. aastal, asub umbes 10 km Maini-äärsest Frankfurdist edelas. Frankfurdi lennujaam oli 2009. aastal liikluse intensiivsuse ja reisijate arvu poolest Euroopa kolmas, veetud lasti poolest aga Euroopa suurim lennujaam. Aastatel 1991–2009 lendas liinil Frankfurdist Tallinna Estonian Air. Sama liini on teenindanud 2004-2010 Lufthansa CityLine, alates 2010 Lufthansa. 2016. aastal teenindati ligi 60,8 miljonit reisijat (2000 – 49,4 miljonit; 2015 – 61,0 miljonit).

[https://et.wikipedia.org/wiki/Frankfurdi_lennujaam] 23.09.2019

Frankfurdi lennuväljale maandusime kell 7.40 kohaliku aja järgi (ajavahe meiega: –1 tund). Seega terve pikk päev oli meie käsutuses.

Reisiprogramm oli järgmisena kavandatud:

25.09.2019

- * lahkumine Frankfurdi (Main) lennujaamast kell 9.15;
- * kell 10.30: **Auto- ja Tehnikamuuseum** Sinsheimis;
- * kell 14.30: **Unimogi muuseum** Gaggenaus;
- * *ööbimine Švaabimaal hotellis Graf Eberhard **Bad Urachis** (sh Thermal SPA külastamise võimalus);*

26.09.2019

- * hotellist lahkumine kell 8.45;
- * kell 10.00: restauraatorfirma **Kienle Automobiltechnik** Ditzingenis (vanade MB sõidukite restaureerimine). Tegemist on perekond Kienle perefirmaga – isa Klaus Kienle ning pojad Alexander ja Marc);
- * kell 12.30: **MB Muuseum** Stuttgartis (Daimler AG peahoone läheduses);
- * *vaba napp õhtupoolik **Stuttgardi ja Bad Urachi** külastuseks-tutvumiseks; Stuttgartis peamiselt kaubanduskeskuse külastamiseks (mitte see keskus, mida külastasime teisel päeval) einestamiseks ja puhkuseks;*
- * *ööbimine hotellis Graf Eberhard **Bad Urachis**;*

27.09.2019

* hotellist lahkumine kell 7.00:
* kell 8.30: **MB Kundencenter** Sindelfingeni tehas (uute sõiduautode koostamine konveieritel);

- * kell 16.00: **MB Classic Center** Fellbachis (MB klassikute restaureerimine);
- * *kaubanduskeskuse Königsbau Passagen külastamine (1+3 korrust: rohkem kui 80 kauplust /sh keskmise suurusega Market „tegut ...“, bistrood, kohvikut ja restorani; 30 kulinaarset kohtumispaika erinevate maitseelamustega, sh aasiapärased maitset), kolm maa-alust korrust sõiduautode parkimiseks (420 kohta); samas asub ka metroojaam (U-Bahn); mõnesaja meetri kaugusel mööda jalakäijate tänavat (Königstrasse) asub Stuttgardi pearaudteejaam (Hbf);*
- * *ööbimine lennujaama lähedases hotellis Goethe Classic Hotel;*

28.09.2019

- * *hotellist lahkumine kell 7.00, sest hoiatati ette, et lennujaamas on tohtud reisijate hulgad ning kõigi nn protseduuridega läheb palju aega. Nii oligi – vaid veidi enne pardale asumise algust olime vajaliku terminali juurde jõudnud. Lennujaam oli ainus pettumus kogu reisi jooksul (tipptundide ummikud maanteedel olid tavalised ja ette teada)⁵;*
- * *keskhommikul (kell 9.55, kohalik aeg) lend Lufthansaga Frankfurdist (Main) Tallinasse;*
- * *juba pärastlõunal (kell 13.10) Tallinna Ülemiste lennujaamas ja õhtupoolikul kodus; algas informatsiooni ja märkmete ülevaatamine, muljete jagamine ning hiljem õhtul ka käesoleva artikli kirjutamise jätkamine.*

⁵ M. R.: kui rikas Saksamaa ei suuda oma lennujaamades ja maanteedel tegevust nii korraldada, et inimestel poleks pikki ja väsitavaid ajakadusid, siis ei maksa meil digitaliseerimisest, robotiseerimisest, teenindusühiskonnast jms lähitulevikus eriti tõsiselt rääkida!? Ei tahaks küll väga kriitiline olla, aga ligi kahetunnises järjekorras seisumine-aeglane liikumine, tekitas paraku mõningaid pessimistlikke mõtteid!

Mida siis oli võimalik näha-kuulda ja millised olid muljed?

Ette rutates ühe lausega – näha ja kuulda sai väga palju ning muljed olid suurepärased! Seal, kus oli lubatud, sai ka suhteliselt palju fotografeeritud (MB tehases ja Classic Center's ei lubatud, Tehnikamuuseumis ununes aparaat bussi – oma viga!).

Esimene päev:

Tehnikamuuseum Sinsheimis:

esindatud olid sõidua autod (nii vanad kui uued ja päris uued mudelid, sh MB mudelid), sportautod, võidusõidua autod (Formel-1 legendid jmt), jalgrattad, mootorrattad, lennukid (sh prantsuse Concorde ja Nõukogude Liidu Tupolevi Tu-144/ sh minifilm osaliselt demonteeritud lennuki transportimisest Saksamaale Sinsheimi muuseumisse, hõlmates Volga jõge, Moskvat ja tollaegset Leningradi; mõlemad hiiglased olid nii väljast kui seest vaatamiseks suure näitusehelli katusele paigutatud), militaar tehnika, mõned vedurid, veealune tehnika jms. Vaadata oli nii Euroopa kui USA autotööstuse toodangut.

Programmis-pileti hinnas (see oli juba osalustasu sees ja varem makstud) oli ka kino IMAX 3D külastamine ja lõunasöök. Meie külastuse ajale langes parajasti suurepärase uue (ilmus 1.03.2019) Kanada dokumentaalfilmi (režissöör: Todd Douglas Miller) demonstreerimine Apollo 11 lennust; see lend (16.-24. juuli 1969) oli NASA Apollo programmi viies mehitatud missioon, mis sooritas kolmanda mehitatud lennu Kuu orbiidile ja esimese mehitatud maandumise Kuu pinnale. Meeskonda kuulusid piloodid ja astronautid: komandör Neil Armstrong, juhtimismooduli piloot Michael Collins ja kuumooduli piloot Edwin Aldrin). Film, kestusega 40 minutit, lennu ettevalmistamisest ja astronautidest, lennust, Kuule maandumisest ja astumisest Kuu pinnale ning seal tegevusest oli väga huvitav, haarav ja inimlik.

MB Unimogi Muuseum Gaggenaus (mitmesugused ehitus- ja põllumajandusmasinad-sõidukid, sh eriotstarbelised):

väljapanek ei olnud küll suur, kuid piisavalt mitmekesine ja huvitav. Võimalik oli kaassõitjana ühel eriotstarbelisel sõidukil end spetsiaalsel trassil nn testsõidul proovile panna (peaaegu püstloodis laskumised, järsud tõusud, sõidud kallakutel (kartus ümberminekuks) jms. Kõik see meenutas kõrberallisid džii pidel (näiteks, allakirjutanu sõidukogemused Siinai poolsaarel, AÜE – Araabia Ühendemiraatide kõrbes jm). Uut informatsiooni lisandus rohkesti.

Bad Urach⁶: korralik Švaabimaa hotell *Graf Eberhard*, ööbimine koos hea hominikusõõgiga. Paraku jõudsimme hotelli nii esimesel kui teisel õhtul suhteliselt hilja ning

⁶ **Bad Urach** (külad-linnaosad kokku: 9 289 tuhat elanikku, 31.12.2005), on Švaabimaa *Albi* (ehk inglise keelest Švaabi Alpid) jalamil ning on tuntud oma spaa'de ja terapeutiliste vannide poolest. Ümbruskonnad, välja arvatud Bad Urachi linnaosa (küla), moodustavad üheaegselt külad Baden-Württembergi munitsipaalkoodeksi tähenduses (viis nn küla-linnaosa: Hengen (854 elanikku, 31.12.2005), Seeburg (302 elanikku), Sirchingen (1031 elanikku), Bad Urach (2797 elanikku) ja Wittlingen (1112 elanikku). Keskaja järel sai linnast kudumise keskus. Bad Urach pääses sõdade ajal tõsisest kahjustusest ja on seega suurepärase ajaloolises seisukorras. Alates 1985. aastast on Bad Urach olnud riiklikult tunnustatud kuurortlinn.

[https://en.wikipedia.org/wiki/Bad_Urach] 23.09.2019

lahkusime vara (magamise-puhkamise aeg kippus napiks jääma). Siiski jäi veidi aega kohaliku Švaabi TV (SWR BR) vaatamiseks, eeskätt päevauudiste ja ilmateate ülevaateks. Puhkenappuse kõrval oli tähtsaim aga see, et nägime ja kuulsime palju huvitavat tehnikast, autodest, vanast ja uuest ning inimestest läbi ajaloo (seda ka riikide lõikes).

Teine päev:

Restauraatorfirma **Kienle Automobiltechnik** Ditzingenis (perefirma, valdavalt vanade MB sõidukite restaureerimine):

restaureerimis-taastamistööd on praktiliselt kõik nõ käsitööd. Valdavalt on vanade autode taastamise tellijateks jõukad inimesed USAst, Araabiamaadest (sultanid, šeigid jt), Austraaliast ja Euroopa rikkamatest riikidest. Osa restaureeritud sõidukitest läheb omanike soovil müüki (näiteks, meie viibimise ajal firmas oli müügis üks taastatud sinine MB Coupe hinnaga 2 miljonit eurot!). Kuna autode omanikud on valdavalt jõukad-varakad inimesed ja restaureerimistööd kõrget kvaliteeti nõudvad ning hinnalt väga kallid, siis on tööle võetud töötajad oma ala professionaalid, kõrge kvalifikatsiooniga ning kõrgelt tasustatavad. Näiteks, tabelis1 on esitatud tööde hinnakiri, mis rippus firma välisruksel (ehk eesmärgiga – enne kui uksest sisse astute, vaadake hinnakirja!?). Nii eelnimetatud sinisest MBst, kui hinnakirjast ning paljudest ilusatest, uhketest ja toredatest autodest ning töökorraldusest Kienle's tegi allakirjutanu ka hulga fotosid (samuti ka teistes firmades, kus fotografeerimine oli lubatud ja väljapanekud fotografeerimise jaoks piisavalt huvitavad).

Tabel 1. Mõned näited perefirma *Kienle Automobiltechnik* kõrge kvalifikatsiooniga tööliste-spetsialistide ühe töötunni töötasudest septembris 2019, sh lisaväärtusmaks (Mehrwertsteuer /MwSt/), (eurodes)

Tööline-spetsialist, tehtav töö	Töötasu ühes tunnis	sh. lisaväärtusmaks
Mehhaanikute tööd, neto*		
a) lihtsamad tööd	154,00 €	12,83 €
b) keerukamad tööd	183,26 €	15,27 €
Autokeretööd (kõigil autotüüpidel), neto*		
a) lihtsamad, tööriistade kasutamisega	165,00 €	13,75 €
b) õnnetusjuhtumid	196,35 €	16,36 €
MB 600 tööd, neto*		
a) mehhaanikatööd	170,00 €	14,16 €
b) hüdraulikatööd	202,30 €	16,85 €

Allikas: Kienle Automobiltechnik, Ditzingen 26.09.2019;

* sellele lisanduvad muud kulud ja kasum.

Ajalooliselt huvitavana näidati meile ka taastamisel olevat Hermann Göring'ule⁷ kuulunud Mercedes Benz'i, mis oli väidetavalt veel originaalvärvi all (rohekas-

⁷ *Hermann Göring* (12.01.1893 Rosenheim, Baierimaa – 15.10.1946 Nürnberg) oli Saksamaa poliitik, sõjaväelane ja lendur. Ta tunnustati üheks paremaks Saksa Keisririigi hävituslenduriks. 7.07.1918 määrati ta eliitlennueskadrilli ülemaks. 1919 läks ta reservi hauptmanina, 1920. aastal

helesinine) ning pidi veel päris rahuldavas sõidukorras olema. Samas oli autol ka kaks originaal-kuuliauku – vasakpoolsel mootorikattel ja juhikoolisel külg-esiaknal!?

MB Muuseum Stuttgartis⁸:

suurepärane hoone-silinder kõrgusega 34 meetrit (kokku üheksa korrust: 0, 1, 2-8) – seitse korrust näitust (lisaks viis vahekorrust kollektsoonidega tutvumiseks), mis algab ülalt (sealt, ülalt tuli ka alustada; sinna jõudmine toimus omapärase kiirliftiga /vaid üles/; korruste vahel sai üles-alla liikuda kas jalgsi mööda spiraalset kaldteed või tavalise liftiga);

1. korrusel ehk aatriumis oli sissepääs-väljumine, seal asusid kassad ja informatsioonilett, garderoob, kohvibaar ja tualettruumid; seal oli võimalik ka saksa- ja inglise keeles rääkiv (eksponaatidest üldist ülevaadet andev, endale kaela ja kõrva riputatav nn giidiaparaat) tasuta laenutada ning seejärel kiirliftiga üles sõita);

nn 0 korrusel asusid tehnoloogia väljapanekud, laste- ja koolitusprogrammide ruumid, restoran ja muuseumi kauplus, parkla ja sissepääs MB-keskusesse (MB-Center).

Ülemisel, 8. korrusel olid eksponaatideks kõige vanemad sõidukid alates aastast 1886 (kalessid, jalgrattad, paadid, vagunid, õhusõidukid, eelautod jms). Sellelt korruselt spiraalselt allapoole liikudes hakkasid eksponaadid järjest noorenema, uuenema ja täiuslikumateks muutuma. Muuseumis on ca 1500 eksponaati „maalt, veest ja õhust“ ning näitab eksponaatide kaudu on võimalik näha ja kaasa elada sellele, kuidas Mercedes-Benz on aja jooksul kuni tänaseni arenenud!

MB-Klubi liikmekaardiga oli sissepääs tasuta (muidu täiskasvanule 10.- €), sooduspilet Klubi liikmele kaasaolevale isikule maksis 5.- €.

Muljed olid suurepärased! Kolmest tunnist jäi väheseks, kuid väsimus hakkas võimust võtma ... Ikkagi teine informatsiooni- ja muljeterohke külastus sellel päeval!

Kolmas päev:

MB Kundencenter tehas Sindelfingenis (uute sõiduautode valmistamine, tootmisliinid jms):

tehas paljude hoonete ja korpustega hõlmab 2,9 ha (sh hoonete vahelised sõiduteed sõidu- ja kaubaautodele, autobussidele, ca 10 km raudteed (tooraine ja materjalide,

oli ta lennufirma Svenska Lufttrafik juhtpiloot, Saksamaa lennuaue juht ning Ida-Preisimaa peaminister 10.04.1933 kuni 24.04.1945. Alates 1.09.1939 Adolf Hitleri ametlik asemik riigikantsleri kohal. 25.04.1945 tagandas Hitler ta kõigist ametitest ja käskis areteerida. Hitleri testamendi teise osa kohaselt (29.04.1945) heitnud „föhrer“ Hermann Göringi ja Heinrich Himmleri NSDAP-st välja. Saksa presidendiks ja Wehrmacht'i ülemjuhatajaks määras „föhrer“ suuradmiral Karl Dönitz (1922. ja 1929. aastal külastas Dönitz Eestit). Hermann Göring langes ameeriklaste kätte vangi ning mõisteti Nürnbergi tribunali poolt pommissurma, kuid tegi enne kohtuotsuse täideviimist enesetapu, hammustades suus katki kaaliumtsüaniidikapli.

[https://et.wikipedia.org/wiki/Hermann_G%C3%B6ring] 29.09.2019

⁸ **Stuttgart** on tööstuslinn Saksamaal, Baden-Württembergi liidumaa pealinn ja ühtlasi suurim linn. Asub Schwarzwaldi serval Neckari jõe ääres. Elanikke: 632,7 tuhat (31.12.2017). Seal asub Hohenheimi ülikool, kus õpib üle 9000 üliõpilase. Ülikool asutati 1818. aastal. Stuttgart asutati umbes 950. aastal. 13. sajandil sai linnast Württembergi krahvide residents ja 1482. aastal Württembergi pealinn. Stuttgartist on alguse saanud ettevõtted Daimler, Porsche ja Bosch. Stuttgart on veinipiirkonna keskus. Linnas tegutsevad ka õlletootjad Stuttgarter Hofbräu, Dinkelacker ja Schwabenbräu. [<https://et.wikipedia.org/wiki/Stuttgart>] 23.09.2019

detailide, kütuse jms sisseveoks ning autode väljaveoks), parkimis- ja laoplatsid, katsetus-testväljakud (autodroomid), minihaljasalad jms). Töötajate arv on ca 35 000 (varasemate aastakümnete mehhaniseerimiste, automatiseerimiste, robotiseerimiste, digitaliseerimiste jms tulemusel on töötajate arv vähenenud ca 15 000 inimese võrra). Septembris 2019 toodeti tehases ühheksat erinevat mudelit sõiduautosid – E-klass (limusiinid ja T-mudel); S-klass; CL-klass; CLS-klass; CLS-Shooting Brake; S-klassi Coupe; Mercedes-AMG GT ja Mercedes-Maybach S-klass.

Tehase korpuste vahel sõidutati meid suurte mugavate MB-autobussidega, tootmisliinidest tehti ülevaade ülakorruste rõdudelt giidi eestvedamisel-rääkimisel. Tootmisliinid ja laoriilid asetsevad vaheldumisi, nii tööriistad kui detailid-osad transporditakse töö- ja koostekohtadele robotitega mööda spetsiaalseid põrandasse paigutatud metallmagnetlinti mööda. Robotid meenutavad väliselt meil koduaedades kasutusel olevaid roboteid-muruniidukeid (on aga olulisel suuremad, et kannataksid suuremaid raskusi ja oleks suurem jõudlus; sageli ühe saadetise /konteineri/ all 2-3 robotit).

Konveieritel vahetavad tööõlised tööpäevas oma vahetuse ajal mitu korda töökohta ja teevad teisi tööoperatsioone. Seda selleks, et oleks vaheldus ning töö ei muutuks monotoonseks, sest siis võivad tähelepanu ja erksus väheneda ja vead tekkida. Kontrolli mõttes peab iga tööline vastavatele hallidele kaartidele märkima oma tehtud operatsioonid, kellaajad ja allkirjaga kinnitama (kuupäevad on kaartidel niigi peal). Samuti, kui tööline märkab vigu varasemate montaažioperatsioonide juures, peab ta sellest kohe punasel kaardil märku andma. Kõiki montaažiga seotud kaarte säilitatakse MB arhiivides 20 aastat!

Paljusid koosteoperatsioone tegid robotid ja seda oli huvitav vaadata. Paraku pole võimalik nähtud detailselt ja selgelt kirjeldada – seda kõike peab lihtsalt nägema! Muljed olid aga suurepärased!

Firma peahoone väga avaras liigendatud fuajees oli külaliste vastuvõtt ja infopunkt, suure valikuga MB suveniiride müük (kuid üpris kallid!), uute ostetud autode väljastamine (ca iga 10 minuti järel veeres välja uus sõiduk õnnelike omanikega), ekskursioonide alguspunkt, kohvik-restoran, tualettruumid ja muud vajalikud väljapanekud-stendid ning loomulikult uuemad säravad MB-mudelid.

Pärast 1-2 tunnist (sõltuvalt grupist ja keelest /saksa või inglise keel/) ekskursiooni koos eelneva lühifilmi vaatamisega toimus meie delegatsioonile ühine lõunasöök Kundentcenteri restorani privaat-saalis.

MB Classic Center, taastamistöökoda Fellbachis /linn-linnaosa Stuttgardi nn külje all/, (vanade klassikaliste, st enim toodetud populaarsete MB mudelite-sõidukite restaureerimine):

firma on sisuliselt MB tehastest sõltuvuses (samas, Kienle Automobiltechnik kui perettevõtte on MB tehastest sõltumatu, kuigi teatud koostöö toimub, sh originaal-varuosade hankimine). Classic Centeri ekskursioonijuht rõhutas, et nende tegevus baseerub ainult originaal-osade kasutamisel (Kienle pidavat vahel ka originaalide eeskujul uued osad valmistama). Mõneti oli seda erinevust ka näha, sest eriti vanu autosid Classic Centeris ei silmanud (Kienles aga küll). Ka tootmisplannad olid Kienles mitu korda suuremad kui MB Classic Center'is. Oli siiski üks huvitav fakt: taastamisel oli üks sportmudel, mida olevat toodetud vaid kolm eksemplari, kuid turul pidi levima info, et seda mudelit on 40 eksemplari toodetud (ilmselt tegeletakse ka võltsimisega, sest sellised autod maksavad väga palju ning kollektsionääre ei ole mitte vähe)!?

Kaht sarnast tööd tegevate ettevõtete võrdlus ja nähtu-kuuldu oli põnev!

Frankfurt (Main)⁹:

lennujaama lähedane rahuldava taseme ja normaalse hommikusöögiga hotell *Goethe Classic Hotel*. Õhtul hiljem autoga saabudes on hotelli juures mõningane kitsikus vaid parkimisega. Pärast hotelli jõudmist õhtustati ühekoos hotelli tagasihoidlikus restoranis, seejärel veidi aega kohaliku TV programmi (ARD jt) vaatamist ning oligi järg öörahuks.

Neljas päev:

Frankfurt (Main) – Tallinn, Ülemiste – Piriita-Kose:

Varajane tõusmine hotellis (kell 5.45), veeprotseduurid, pakitud kohver ja hommikusöök. Start (kell 7.00) lennujaama, rendiautode tagastamine ja seejärel rahvarohkuse tõttu ligi 2,5 tundi vintsutusi järjekorras (sh pikad-pikad vahemaad), et lõpuks lennuki pardale minekuks „Gate 56“ jõuda. Õnneks lendasime aga mugavalt ja õigeaegselt Lufthansaga Tallinna lennujaama Ülemistel (kell 13.10) ning siis õnnelikult Piriita-Kosele – koju! Seejärel kohver lahti – järgmise korran!

* * *

Seekordne Saksamaa nn MB-reis septembris 2019 oli nii Eesti delegatsioonile kui sh allakirjutanule igati põnev ja huvitav. Uut informatsiooni, kvaliteeti ja kvantiteeti ning suurepäraseid muljeid oligi nüüd Mercedes-Benzilt oodata!

Tähelepanuks – kõigis külastatud ettevõtetes toimus töö rahulik tempom, täpselt mõtestatud liigutustega, mitte kuhugi kiirustades-tormates (nagu meil tihti võib näha!).

⁹ **Frankfurt (Main)** on Saksamaa transpordikeskus ning Mandri-Euroopa suurim finantskeskus, samuti Euroopa rahandus- ja messikeskus. Linnas asuvad Euroopa Keskpank, Saksa Föderaalpank ja Frankfurdi börs. Linna on esmakordselt mainitud 794. aastal. Selle asutas Frangi riigi valitseja Karl Suur. Keskajast alates on Frankfurt olnud Saksamaa vürstiriikide tähtsamaid linnu. 2019. aastal elas Frankfurdis üle 750 000 inimese, kellest pisut üle 200 000 olid immigrandid (ca 27 %). Frankfurdi kesklinna ilmestavad pilvelõhkujad, millest Commerzbank Tower (hoonel on 56 korrust /sellest 45 bürookorrust/ ja see on 259 m /koos antenniga 300 m/ kõrge), oli Saksamaa ja kogu Euroopa Liidu kõrgeim hoone kuni 5.07.2012, kui Londonis avati pidulikult 309,6 m kõrgune pilvelõhkuja *The Shard*). Frankfurdi keskväljak on Römerberg, mida ümbritsevad 14. ja 15. sajandi ehitised. Enamik neist hävis teise maailmasõja ajal, kuid ehitati hiljem uuesti üles. Keskväljakul asub linna raekoda Römer.

[<https://et.wikipedia.org/wiki/Frankfurt>] 23.09.2019

Allakirjutanu stažeeris majanduspoliitika valdkonnas Johann Wolfgang Goethe Frankfurdi (Main) Ülikooli majandusteaduskonnas professor dr Rudolf Gumbel'i seminaris kuu aega jaanuaris 1990 DAADI stipendiaadina pärast kahte kuud (november-detsember 1989) Kieli Christian Albrechti Ülikooli (asutatud aastal 1665, tänapäeval õpib seal ca 24 000 üliõpilast) majandusteaduskonna majanduspoliitika instituudis, direktor professor dr Gerhard Prosi juures nii majanduspoliitika kui saksa majanduse valdkonnas stažeerimist; (/vrdl. Tartu Ülikool asutati aastal 1632, tänapäeval õpib seal ligi 13 000 üliõpilast; ainukese ülikoolina Baltimaades kuulub Tartu Ülikool 2% maailma parimate sekka; Kieli Ülikooli loetakse kümne parema hulka kuuluvaks ülikooliks Saksamaa ülikoolide seas). Frankfurdi Ülikool asutati 1914 ja seal õpib üle 46 000 üliõpilase (2018). Pärast stažeerimist on allakirjutanu rohkem kui kümnel korral lühemalt ja pikemalt Frankfurti ja selle lähiümbrust (sh Darmstadt, Limburg, Mainz, Taunus jmt) külastanud. (*M. R.: allakirjutanu isiklik erialane eraraamatukogu ja ülikoolide andmed*)

Ja see pole omane mitte ainult sellel reisil nähtule, vaid varasemate kogemuste põhjal omane kogu Saksamaale, nii tööülesandeid täites kui eraasju ajades!

Ka see külastus, mis toimus 42 aastat tagasi Togliattis, oli tolle aja võimalusi arvestades kahtlematult suursündmus (kindlasti on ka endine Avto-Vaz kaasajastunud ja edasi arenenud). Kuid MB tehase, ettevõtete ja muuseumide külastamine oli ikkagi uus ja täiendav suurepärane silmaringi laiendamise ja teadmiste süvendamise võimaluskogemus. Seda saab õppetöös üliõpilastega nii Eestis kui mujal edukalt kasutada. Ka käesolev artikkel on mõningane informatsioon kuuldust-nähtust lugejatele, sh üliõpilastele.

Septembris-oktoobris 2019 Tallinnas, Pirita-Kosel

Lugupidamisega,
Matti Raudjärv
(Mercedes Benz Eesti Klubi liige)