

Todistaja Matti Rainer Rahko

Puheenjohtaja Oletteko te olleet Nautekno Oy:n?

Rahko Kyllä.

Puheenjohtaja Milloin?

Rahko Olin kalenterivuoden 1982.

Puheenjohtaja Olitteko te tekemisissä m/s Katriinan kanssa ja kenen omistuksessa se silloin oli?

Rahko Kyllä. Nautekno Oy:hän huusi sen huutokaupasta. Tulin Nautekno Oy:öön toimistotöihin. Siellähän oli noin 15 insinööriä ja teknikkoo töissä, ja minä tulin hoitamaan juoksevia toimisto- ja pankkiasioita ja muita tehtäviä. Kun kyseinen alus tuli, niin olin myös siellä, esimerkiksi Mäntyluodon satamassa vartioimassa alusta.

Puheenjohtaja Oliko Nautekno Oy:llä muita aluksia?

Rahko Ei ollut.

Puheenjohtaja Minkälaisessa liikenteessä tätä alusta, joka ostettiin, oli tarkoitus käyttää?

Rahko Käsittäakseni ihan samassa liikenteessä, missä se oli aikaisemminkin ollut eli

konttiliikenteessä.

Puheenjohtaja

Mitä väliä sillä oli ajettu?

Rahko

Sillä oli ajettu Mäntyluotoon, Bremaniin ja Englantiin, josta en muista kaupunkia, mutta lähinnä Pohjanmerellä kuitenkin.

Puheenjohtaja

Oliko Nautekno Oy:llä miehistö tätä alusta varten?

Rahko

Minun käsittääkseni miehistöä ei ollut palkattu, mutta tietysti se yritettiin hankkia, jotta alus saataisiin mahdollisimman pian liikenteeseen huutokaupasta oston jälkeen.

Puheenjohtaja

Miten sitten kävi?

Rahko

Siellähän oli muun muassa konemestari Rytkönen, jonka tarkoituksen oli tarkistaa alus ja laittaa se kuntoon sillä tavalla, että sillä voitaisiin jatkaa purjehtimista. Sitä yritettiin sitten siirtää miehistön voimin esimerkiksi Mäntyluodosta Turkuun, joka olisi ollut kotisatama. Tämäkään ei onnistunut, koska sinne ei saatu palkattua miehistöä, koska käsittääkseni Merimiesunioni oli uhannut mehimiehiä astumasta yhtiön palvelukseen tässä asiassa.

Puheenjohtaja

Mikä Matti Mäen, Martti Rytkösen, Raimo Pekkolan ja Taito Toivosen asema oli?

Rahko

Minun sukunimeni oli aikaisemmin Mäki, ja olin toimistotöissä. Taito Toivonen oli toimitusjohtajana Nautekno Oy:ssä. Rytkönen ja Pekkola olivat konemestareita.

Puheenjohtaja

Nautitteko te kaikki palkkaa firmasta sii-

hen aikaan?

Rahko

Minulla oli säännöllinen kuukausipalkka, mutta kuten kirjelmässäkin mainittiin, niin esimerkiksi Taito Toivosen palkkaa ei voitu maksaa, koska tilillä ei yksinkertaisesti ollut rahaa, joten se jäi sitten hoitamatta. Rytkölä ja Pekkola saivat palkkaa vain siltä ajalta, kun he tarkastivat ja huolsivat tätä laivaa. Heillä ei ollut mitään säännöllistä palkkaa.

Puheenjohtaja

Sovellettiinko m/s Katriinaan siihen aikaan Lloydsin luokitustoimenpiteitä ja jos sovellettiin, niin millä tavoin?

Rahko

Kyllä. En tunne laivapuolta niin hyvin, mutta siellä kävi Lloydsin edustajia luokittelemassa. Ainakin sen jälkeen, kun alus saatiin hinattua Turkuun syksyllä 1982, Lloydsilta tuli edustaja, joka perusteellisesti selvitti aluksen merikelpoisuuden.

Puheenjohtaja

Miten kiihkeää ja tehokasta kuljetuksen estäminen oli?

Rahko

Kun alus oli huudettu huutokaupasta, niin minä jäin laivalle sitä vahtimaan, koska ei saatu palkattua miehistöä sen siirtämiseen. Ainakin paikallisilta kuulin, että kaverit kävivät katsomassa, mitä aluksella tapahtuu ja että yritetäänkö kuitenkin lähteä satamasta.

Joko heinäkuun puolivälissä tai lopussa Taito Toivonen onnistui hankkimaan Turusta hinaajan, jolla lähdettiin sitten siirtämään laivaa Turkuun hinauksella, koska miehistöä ei saatu. Kun hinausalus tuli

Mäntyluodon satamaan, siellä oli ilmeisesti joku näistä vahdeista jo käynyt, koska pian sen jälkeen, kun hinaustoimenpiteitä ryhdyttiin valmistelemaan sinne ilmestyi muistaakseni Ahola, joka oli jokin Merimiesunionin paikallinen päällikkö. Hänen apunaan oli muistaakseni noin kymmenkunta miestä. Tarkkaa lukua en muista. Joukko miehiä kuitenkin tuli ja ryhtyi käyttäytymään uhkaavasti ja huutamaan ja uhkaamaan miehistöä, jotta hinaus ei olisi onnistunut. Tilanne kärjistyi loppujen lopuksi niin, että Taito Toivosen pyynnöstä minä soitin Forin poliisille ja pyysin heitä turvaamaan lähdön satamasta. Tilanne rauhoittui, kun poliisit tulivat.

Puheenjohtaja

Missä vaiheessa aluksen käyttötarkoitusta ryhdyttiin muuttamaan?

Rahko

Ehkä ensimmäistä kertaa syksyllä 1982, koska näytti siltä, ettei alusta kerta kaikkiaan saada liikenteeseen. Tarkkaa ajankohtaa en osaa sanoa. Kuitenkin alusta oli tarkoitus käyttää siihen liikenteeseen, mihin sitä oli ennenkin käytetty, mutta koska se ei onnistunut, niin jotainhan täytyi tehdä. Sen jälkeen ryhdyttiin miettimään muita käyttötarkoituksia.

Puheenjohtaja

Se oli siis ainoa syy?

Rahko

Kyllä minun käsittääkseni.

Puheenjohtaja

Tunnetteko te tämän laskelman, ja pitääkö se paikkansa?

Rahko

Olen itse laatinut tämän laskelman Nautekno Oy:n kirjanpito- ja tilinpäätös-materiaalista siltä ajalta. Kyllä se pitää.

paikkansa.

Toivonen

Voitteko te vahvistaa oikeaksi tämän nyt oikeudelle jätetyn yksilöidyn laskelman liitteineen?

Rahko

Kyllä.

Toivonen

Suorittiko Lloydsin luokituslaitos lokakuussa 1982 m/s Katriinan luokituksen sekä rungon että koneiston osalta?

Rahko

Kyllä.

Uino

Sen lisäksi, että aluksella kävivät luokantarkastajat, niin yritettiinkö alusta tarkastuttaa käyttökuntoon merenkulkuhallituksen tarkastajien puolesta?

Rahko

Muistini mukaan aluksella kävi myös merenkulkuhallituksen edustajia tarkastamassa alusta.

Uino

Suorittivatko he katsastukset?

Rahko

En ole niin hyvin selvillä meriteknisistä seikoista, että osaisin sanoa, antoivatko he varsinaisesti mitään todistusta.

Uino

Sen lisäksi että luokitellun aluksen koneisto ja runko katsastetaan, niin merenkulkuhallituksen toimesta pitää katsastaa myös merikelpoisuus, jotta alusta voidaan käyttää meriliikenteeseen. Merenkulkuhallitus antaa näiden katsastusten perusteella sertifikaatit, joista osa oli tässä tapauksessa mennyt vanhaksi kesäkuun lopussa ja osa vähän myöhemmin. Yritettiinkö niitä tarkastaa, sillä luokkahan oli käynyt näykymään ja antanut lisäaikaa?

Rahko

Ainakin yritettiin pitää kaikki katsastukset voimassa, jotta alus voisi koska tahansa lähteä purjehtimaan.

Sadeluoto

Aluksen viimeinen päällikköhän on merimiesrekisterin mukaan ollut merikapteeni Luukko. Minkä vuoksi sen jälkeen, kun Luukon työsuhde päättyi, alukselle ei ole palkattu päällikköä?

Rahko

En tosiaan tunne laivoja, mutta maalaisjärjellä ajatellen en ymmärrä miksi pitäisi palkata päällikkö, jollei miehistöäkään saada. Eivätköhän nämä kulje käsi kädessä.

- Todistaja Hannu Lassi Kalervo Pohja
- Puheenjohtaja Toimitteko te tällä shipping-alalla, josta nyt on kysymys?
- Pohja Minä valmistuin vuonna 1976 ekonomiksi ja sen jälkeen minä olen toiminut shipping-alalla. Ensin toimin vuodesta 1976 vuoteen 1979 linjarahtauksessa, laivanselvityksessä ja myös rahtauksessa. Vuonna 1979 minä tulin Henry Nielsenin palvelukseen rahtausosastolle. Sen jälkeen minä olen toiminut laivan rahtauksessa Nielsenin palveluksessa meklarina sekä Helsingissä että kaksi vuotta Lontoossa. Vuodesta 1986 lähtien olen ollut kyseisen osaston osastopäällikkönä ja vuodesta 1988 osaston apulaisjohtajana.
- Puheenjohtaja Miten Meriline osuu teidän uraanne?
- Pohja Muistan, että tällainen linja toimi Suomen ja Englannin välillä.
- Puheenjohtaja Minkänimisiä tai -niminen alus linjalla toimi?
- Pohja m/s Katriina -niminen alus.
- Puheenjohtaja Miten tarkkaan te tiedätte, miten säännöllistä sen liikkuminen oli, ja tiedättekö te sen taloudellisesta tuloksesta?

- Pohja Minä en henkilökohtaisesti ollut mitenkään tekemisissä Merilinen kanssa. Muistan vain alalla olleena, että tällainen linja toimi. Loppujen lopuksi sen talous ei varmasti ollut kannattavaa, koska konkurssi loppujen lopuksi tuli. Niin paljon kuin minä asiasta tiedän, niin liikenne oli säännöllistä.
- Puheenjohtaja Seurasitteko te sitä, miten m/s Katriinan kävi?
- Pohja Minä tiedän, että konkurssin myötä tuli pakkohuutokauppa.
- Toivonen Vahvistatteko te antamanne kirjallisen lausunnon sisällön?
- Pohja Kyllä.
- Toivonen Voitteko kertoa, millä tarkemmilla perusteilla te olette nämä laskelmat laatineet? Mihin te olette arvionne pohjanneet ja minkälaisia arviot teidän mielestänne ovat?
- Pohja Tällä alallahan julkaistaan hyvin paljon raportteja tehdyistä rahtauksista. Jokaisella shipping-alan sektorilla on omat asiantuntijansa, nimenomaan ulkomailla. Suomessa toiminta on sen verran pienempää, että ne, jotka julkaisevat raportteja tehdyistä rahtauksista tekevät niistä tilastoja tietyille alustyypeille. Muun muassa konttilaivoille on olemassa omat erityiset rahtausraportit.
- Tehtyjen raporttien perusteella ja keskustelemalla alan asiantuntijoiden kanssa ul-



komailta minä olen tullut näihin, tekemieni tuloksiin. Täytyy huomioida, että tällaisen arvion tekeminen on tietenkin vaikeata, koska laiva oli niin kauan poissa liikenteestä, että todellista rahtausta ei ole tehty ollenkaan eikä sitä tietenkään ole voitu yrittääkään, koska ei kukaan lähde rahtaamaan laivaa, joka ei pääse liikenteeseen. Kuitenkin konttilaivoissa on aika selkeä tapa, koska konttilaivojen rahti lasketaan konttikapasiteetin mukaan. Sen vuoksi on toisaalta aika helppo löytää vastaavia rahtauksia vastaavan konttikapasiteetin omaaville aluksille. Olen pyrkinyt olemaan arvioissani mahdollisimman varovainen, koska ajanjakso on niin pitkä.

Voin näyttää esimerkin tällaisesta raportista. Tässä on saksalaisen konttilaiva-rahtausfirman tekemä raportti, jossa on periaatteessa kaikkien vuoden 1991 aikana ympäri maailmaa tehtyjen konttilaivojen rahtauksien raportit. Ihan kaikkia ei tietenkään voida raportoida, koska osa niistä on tehty täysin salaisina. Pelkästään tässäkin raportissa on varmasti muutama tuhat rahtausta.

Puheenjohtaja

Julkaistaanko tällainen raportti vuosittain?

Pohja

Tällaisia raportteja voidaan julkaista vuosittain useitakin.

Toivonen

Mitä te voitte kertoa laivan ominaisuuksista rahtiliikenteen kannalta katsottuna?

Pohja

Laivahan oli aika iäkäs, mutta se oli muutettu konttilaivaksi myöhemmin. Laivalla on kolme erityisominaisuutta, joita kan-

nattaa painottaa. Ne olisivat varmasti vaikuttaneet aluksen rahtaamiseen. Ensimmäinen on jääluokka 1 A. Jääluokka 1 A:n omaavia konttialuksia on vähän. Sellaiset alukset sopivat tietysti Itämeren liikenteeseen, Ruotsin ja Suomen liikenteeseen erityisen hyvin talviaikana. Aluksessa oli myös erittäin vahva pääkone, koska se oli tehty voimakkaaseen jääliikenteeseen eli koneessa oli melkein yksi hevosvoima jokaista kuollutpainotonna kohti. Suhdelukuna se on aikamoisen harvinainen. Alus soveltuu siis erittäin hyvin jääliikenteeseen. Lisäksi konttilaivaksi muuttaminen eli konttikapasiteetti on sitä luokkaa, että alus olisi aika hyvin sopinut ehkä Itämeren ja Euroopan väliseen konttiliikenteeseen.

Toivonen

Voitteko te alan ihmisenä vahvistaa, että käsityksenne mukaan Merilinen esitteessä esitetyt tiedot ovat oikeita?

Pohja

Niin pitkälle, kuin minä tätä asiaa seuraan ja muistan, niin kyllä ne ovat oikeita.

Sadeluoto

Tunnetteko te m/s Katriinan, joka sitten muutettiin m/s Lemmen -nimiseksi, historiallisia konkurssitapahtuman jälkeen?

Pohja

Tiedän, että alus muutettiin jossain vaiheessa varastoalukseksi, ja se oli viljavarastona.

Sadeluoto

Tiedättekö te, koska tämä tapahtui?

Pohja

Varastoksi muuttaminen tapahtui muistaakseni joskus 1980-luvun alkupuolella tai puolivälissä. En muista vuotta.

- Sadeluoto Tiedättekö te, minkä vuoksi laivaan ei ollut palkattu päällikköä?
- Pohja Minä en tiennyt, että aluksella ei ollut päällikköä, mutta miksi siellä olisi ollut, jos se ei päässyt liikenteeseen.
- Sadeluoto Mistä te sen tiedätte, että se ei päässyt liikenteeseen?
- Pohja Näin minä olen sen ymmärtänyt. Ei kai muuten luokassa oleva laiva olisi jäänyt seisomaan, jos se olisi päässyt liikenteeseen.
- Sadeluoto Tiedättekö te olivatko merenkulkuhallituksen myöntämät rakenneturvallisuuskirjan merikelpoisuuden katsastustodistus ja koneiston katsastustodistus kunnossa laivalla?
- Pohja Niistä minä en tiedä. Tiedän kuitenkin, että kaikki luokkapaperit olivat Merilinen konkurssin myötä kunnossa. Muutenhan se ei olisi voinut liikkua. Ymmärtääkseni luokkapaperit uudistettiin 1982. Alus oli Lloydsin 100 A 1. luokassa, joka on korkein mahdollinen luokka.