

Eessõna

Laupäev 7. november 2015 jääb Eesti lennunduse ajalukku üsna kurva päevana. Kell 16 Eesti aja järgi avalikustati Euroopa Liidu Komisjoni konkurentsiameti kauaoodatud otsus ning teatati et Eesti on andnud oma rahvuslikule lennufirmale Estonian Airile ebaseaduslikku riigiabi 84,9 miljoni euro ulatuses, mille ettevõtte peab tagastama riigile. Juba enne oli selge, et sellise negatiivse otsuse puhul lõpetab firma päevapealt tegevuse.

Nii juhtuski. Firma kodulehel, kus alles samal päeval oli veel võimalik osta pileteid Estonian Airi lendudele, mida ka reklaamiti, ilmus kohe pärast kella 16 teade, et alates 8. novembrist lõpetab firma kogu oma äritegevuse.

Samal ajal oli Estonian Airi viimane lend just startinud Kopenhaagenist, OV144 Kopenhaagen-Tallinn. See oligi laupäevase lennuplaani viimane lend, ning EL komisjoni otsuse avalikustamine oli ilmselt selle järgi ajastatud. Kell 17:38, juba pimedas, maandus viimast korda Estonian Airi lennuk Tallinnas, sümboolselt lausvihmas, kapteniks oli maailmakuulsa Eesti helilooja Arvo Pärdi poeg Immanuel Pärt. Teine piloot oli noor prantslanna Caroline Garnier. Estonian Air, Baltikumi kõige kauem tegutsenud lennufirma, oli saanud ajalooks. Veerandsajandast sünnipäevast jäi puudu umbes aasta ja kolm nädalat.

Viimased kuud enne saatuslikku otsust oli juba olnud kuulujutte, et otsus tuleb negatiivne, ning otsusele eelnevatel päevadel oli ajakirjanduses olnud aina kindlamas vormis kuulujutte avalikustamata allikatest, mis ei jätnud eriti kahtlust, et otsus tuleb negatiivne; kuigi EL komisjon veel reedel 6. novembril kinnitas, et otsust polevat veel tehtud. Ka Eesti riigi tegevus viitas sellele, et oli juba ette teada, et tuleb negatiivne otsus. Vähem kui pooleteise kuuga oli loodud Estonian Airi mantlipärija ehk uus riiklik lennufirma, mis hakkas juba alates järgmisest päevast (pühapäevast 8. novembrist) lendama peaaegu kõikidel Estonian Airi liinidel. Ainult et lennufirmat ei looda pooleteise kuuga, nii et uus algus pidi toimuma teise Euroopas tegutseva lennufirma kaudu, tellides lende hoopis kol-

mandatest Euroopa lennufirmadest. Sellise keerulise skeemi abil said lennud samadel liinidel jätkata päevapealt, esimese kolme päeva lendudel kehtisid isegi Estonian Airi piletid. Estonian Airi piletid, mis olid ostetud lendudele kaugemas tulevikus kui 10. november, oli riik lubanud tagasi osta, mis on üsna erakordne samm lennufirma tegevuse lõpetamisel.

Kuid tingimused Eesti ja Euroopa lennuturgudel on hoopis teistsugused kui Estonian Airi loomise ajal. Estonian Airi pikaajalised saavutused visati üle par-da, samas kui konkurents on tänapäeval palju tugevam. Juba enne novembrikuu lõppu otsustas uus lennufirma loobuda Estonian Airi ühest kõige olulisemast, Tallinna-Kopenhaageni liinist. Uuesti alustamine ei ole üldse lihtne.

Kuigi rahvusliku lennufirma mahategijaid on eestlaste hulgas alati leidunud, usun, et paljud eestlased on sinivalgetriibulisse lennukisse alati väikese uhkusega sisenenud, nagu kirjutas ajakirjanik Mari Mets Äripäevas 10. novembril 2015.

„Saapad, millesse astuda, on uue lennufirma jaoks väga suured. Kui laupäeval kell neli teavitati avalikkust Estonian Airi tegevuse lõpetamisest, siis vaid kolm tundi hiljem toimunud uue lennufirma esimene rõõmsameelne saiakestega pressikonverents mõjus kohale tulnutele pisut nagu pidu katku ajal,“ jätkas ta.

Ka mind kui endist Estonian Airi töötajat ei jätnud 7. novembri kurb sõnum ükskõikseks, kuigi oli möödunud juba üle kümne aasta minu lahkumisest firmast. Olles töötanud Estonian Airis nii-öelda „kuldsel ajal“, kui teeniti viis aastat järjest kasumit, olen ma veendunud, et viimase kümne aasta kahjumid ei olnud paratamatus. Estonian Airi, Eesti seni kõige olulisema lennuettevõtte saavutused ligi 24 aasta jooksul ei tohiks jäljetult ajalukku kaduda, vaid väärivad oma raamatut. See ongi käesoleva teose taotlus. Raamatu koostamise käigus on peetud vestlusi endiste Estonian Airi töötajatega, eelkõige Erki Urva ja Rait Kaldaga. Suured tänud kõigile!

Mads Michael Hastrup Nilsson

Taust

Inimkonna sajanditepikkune unistus ehitada toimiv lennumasin sai teoks 20. sajandi algul, kui Ameerikas tõusid vennad Wrightid 1903. aastal esimest korda õhku enda ehitatud mootorlennukil. Läks aega, enne kui uus leiutis leidis praktilist rakendust, transpordivahendina seda veel ei kasutatud, vaid enamasti piirduti lennuetendustega, kus publik sai imetleda julgeid piloote lendavate masinatega lendamas. Ka Eestis, kus Sergei Utotškin tegi esimese lennu mootorlennukil Tartus aprillis 1912 ja juunis samal aastal ka Tallinnas.

Esimese maailmasõja ajal toimus aga lennunduses tohutu areng, kuna neid rakendati sõjaväelistel eesmärkidel. Sõja lõppedes oli selge, et lennukitel on ka praktilist rakendust, ning neid hakati kasutama tsiviilelus posti ja reisijate veoks.

Hakati asutama esimesi lennufirmasid, et tegeleda reisijate ja posti vedamisega tasu eest. Arvatavasti esimene lennufirma Euroopas oli Taani DDL (Det Danske Luftfartsselskab ehk Taani lennundusettevõtte) mis asutati 1918. aastal. Madalmaade lennufirma KLM* asutati 1919. aastal. Eestis asutati lennufirma Eesti Õhuselts Aeronaut kevadel 1921, Rootsis asutati SASi Rootsi osa eelkäija ABA (AktieBolaget Aerotransport) 1924, aga enne seda 1921. aastal Svenska Lufttrafik AktieBolaget (SLA). Soomes asutati lennufirma Aero OY (hilisem Finnair) 1923. aasta lõpus ning see firma avas esimese lennuliinina liini Helsingist Tallinna 1924. aasta kevadel.

22. märtsil 1921 asutatud Eesti Õhusõidu Aktsiaselts Aeronaut ei lennanud esialgu ise, vaid tegi koostööd välismaa lennufirmadega, et luua õhuühendusi Eesti ja naaberriikide vahel. 30. mail samal aastal saabusid oma lennukiga Tallinna Rootsi lennufirma SLA esindajad, et Aeronaudiga koostööst rääkida. Juulis 1921 toodi proovimiseks ja näitamiseks Tallinna Dansk Luftexpressi Saksamaal

*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij ehk Kuninglik Lennunduse Ettevõtte, vanim mis veel gutseb originaalnimega.