

TARTU ÜLIKOOL
AJALOO JA ARHEOLOOGIA INSTITUUT
ÜLDAJALOO OSAKOND

Dan Maapalu

TSIVIILLENNUVÄLJADE RAJAMINE EESTIS ENNE TEIST MAAILMASÕDA

Bakalaureusetöö

Juhendaja: *PhD* Ago Pajur

Tartu

2024

Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Esimesed lennuväljad Eestis	7
2. Eralennundus Eestis 1921–1940	11
2.1 Aeronaut	11
2.2 Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liit ning Eesti Aeroklubi	15
2.3 AS AGO.....	18
3. Tsiviillennujaamad ja -väljad Eestis	21
3.1 Lennuväljade võrgu kava ja rajamise nõuded	21
3.2 Nehatu ja Ülemiste lennujaamad.....	24
3.3 Tsiviillennujaamad ja -väljad mujal Eestis.....	29
Kokkuvõte.....	34
Summary	37
Kasutatud allikad ja kirjandus.....	39

Sissejuhatus

Kuigi lennunduse areng algas 20. sajandil, ei saa väita, et huvi lendamise vastu oleks inimkonnal ajaloos puudunud. Vaadates näiteks Kreeka mütoloogiast tuntud Ikarost, kristlikus kultuuriruumis kujutatud tiibadega ingleid maalidel ja skulptuuridel, või siis Leonardo da Vinci disaini õhukruvist, saame veenduda, et idee lendamisest ei ole midagi uut. Küll aga võimaldas alles sisepõlemismootorite areng jõuda kunagi ettekujutatust tegelikkuseni. Seoses lennunduse kiire arenguga tekkis eelmisel sajandil ka uus ehitusharu – lennuväljade ja -jaamade rajamine –, mis hakkas eriti kiiresti arenema pärast I maailmasõda.

Lennunduse sünn ja areng ei jätnud puudutamata ka Eesti Vabariiki. Lennundust peeti vajalikuks nii riigikaitselistel eesmärkidel kui rahvusvahelise suhtluse hoidmiseks ja edendamiseks. Eestisse rajati enne II maailmasõda mitmeid lennujaamu ja -välju, millest suurimaks kujunes Tallinna Ülemiste lennujaam. Lisaks sündis 1930. aastatel Eesti Vabariigi teedeministeriumis plaan katta Eesti lennujaamade võrgustikuga, mis pidid võimaldama pidada lennuühendust erinevate linnade vahel.

1938. aastal teedeministeriumis koostatud õhusõidu arengu ülevaates tõdeti, et tsiviillennundus on edenenud suurte sammudega. Kui mõnikümmend aastat tagasi suutsid lennukid õhus püsida vaid mõne hetke, siis nüüdseks läbivad need iga päev miljoneid kilomeetreid. Samas ülevaates toodi välja statistika, mille kohaselt hukkuvat igal aastal mõnes suurlinnas autoõnnetuste tagajärjel rohkem inimesi, kui kõigis lennuõnnetustes kokku, ning väideti, et tänu sellele on kogu maailmas suurenenud lennukite kasutajate arv ning lennukist on saanud kõige tavalisem ja mugavam reisimisvahend. Seda kinnitavat ka asjaolu, et kui veel paar aastat tagasi lendasid Eestis vaid 4–6-istmelised lennukid, mis tegid päevas vaid ühe lennu, siis nüüdseks kasutatakse samadel liinidel 10–18-kohalisi lennukid, mis sooritavad päevas kuni neli lendu, olles viimse pingini hõivatud.¹ Tõepoolest, kuigi üleriigilist lennujaamade võrku selleks hetkeks veel väljaarendatud ei olnud, arenes Eesti tsiviillennundus suure kiirusega.

Töös kasutatakse läbivalt kahte terminit – lennuväli ja lennujaam. Teedeministerium defineeris 1935. aastal lennuvälja kui „lennukite tõusuks, maandumiseks ja maapeal manööverdamiseks korraldatud maa-ala“ ning lennujaama kui „lennukite tõusuks,

¹ RA, ERA.1002.1.255, l. 1-2. Teedeministeriumi õhusõidu arengu ülevaade 1938. aastal.

maandumiseks ja maapeal manööverdamiseks korraldatud maa-ala, varustatud lennutegevuseks vajalike ehitistega“ (nagu angaarid, remonditöökojad, bensiinihoidlad jne).²

Tänapäeval jagunevad Eestis lennuväljad instrumentaal- ja visuaallennuväljadeks. Instrumentaallennuväli on „raadionavigatsiooniseadmetega varustatud lennuväli, millel õhusõidukite liiklemine, start ja maandumine toimub vastavalt ilmastikutingimustele kas visuaal- või instrumentaallennureeglite kohaselt.“³ Instrumentaallennuvälju on Eestis tänapäeval viis: Tallinna Lennart Meri lennujaam, Tartu, Kärdla ja Kuressaare lennuväljad ning Ämari lennubaas.⁴

Visuaallennuväli on „raadionavigatsiooniseadmeteta lennuväli, kus õhusõidukite maandumine ja start toimuvad visuaallennureeglite kohaselt. Seda lennuvälja saab seega kasutada üksnes ilusa ilma korral, mil on hea nähtavus (pilvede kõrgus vähemalt 450 meetrit ja nähtavus maal vähemalt viis kilomeetrit).“⁵ Visuaallennujaamad tegutsevad Pärnus, Kihnus ja Ruhnus, ehkki sertifitseeritud on ka Ridali ja Viljandi lennuväljad. Lisaks neile eksisteerib veel 14 sertifitseerimata visuaallennuvälja: Rapla, Varstu, Antsla, Riidaja, Karksi, Vormsi, Humala, Lyckholmi, Kose, Lennundusmuuseumi, Rakvere, Jõhvi, Narva ja Roomassaare.⁶ Kuigi paljud visuaallennuväljad pole sertifitseeritud, saaksid väiksemad lennukid seal vajaduse korral nii maanduda kui ka õhku tõusta.

Kunagine plaan katta Eesti tiheda lennuväljade võrgustikuga ei ole realiseerunud, samas on soovi korral olemas üsna kergesti väljaarendatav tänapäevane lennuvõrk. Küll aga võib selle jaoks olla tarvidus kadunud, sest muud transpordivahendid suudavad katta Eesti-siseseid distantse sama kiirusega, mugavamalt ning säästlikumalt kui lennukid, eriti kui lennuaja sisse arvestada ka lennujaama sõitmine, pardaleminek, õhku tõus, maandumine ja lennujaamast lahkumine.

Kahtlemata moodustab lennuväljade rajamise lugu ühe osa Eesti lennundusajaloost, milles on aga seni keskendutud rohkem lennukitele, lendurite elulugudele ning lennuväe tekkele ja arengule. Tsiviillennundusest on uurijate tähelepanu pälvinud ennekõike eralennundusettevõtted ja nende lennukipark ning osalt ka Tallinna Ülemiste lennujaam.

² RA, ERA.1002.1.52, l. 17 Lennuväljade asutamise ja projektide koostamise juhtkirja lisa. Lennujaama (lennuvälja) mõiste määramine 1935.

³ Transpordiameti instrumentaallennuväljade nimestik. <https://transpordiamet.ee/instrumentaallennuväljad> (Vaadatud 05.04.2024).

⁴ *Ibid.*

⁵ Transpordiameti visuaallennuväljade nimestik. <https://transpordiamet.ee/visuaallennuväljad> (Vaadatud 05.04.2024).

⁶ *Ibid.*

Väljaspool Tallinna paiknenud lennujaamad ja -väljad on enamasti jäänud uurimisfookusest kõrvale ning nende kohta leidub mõningat informatsiooni vaid koduloolistes uurimustes. Samuti on senini vähe tähelepanu pööratud tsiviillennuväljade arengule ja põhjustele.

Käesolevas töös uuritakse, kuhu ja miks kavatseti Eestis rajada tsiviillennujaamu ja -välju ning mis nendest plaanidest sai. Antakse ülevaade tsiviillennuväljade rajamisest, võttes vaatluse alla nii valmishitatud ja püsivat kasutust leidnud kui ka üksnes kavandatud lennuväljad ja -jaamad. Töö taustana avatakse Eesti tsiviillennundusettevõtete ajalugu, kuna lennuväljade ja -jaamade rajamine oli nende tegevusega tihedalt seotud. Põgusalt käsitletakse ka kahte sõjaväelennuvälja (Lasnamäe ja Tartu), millel oli tsiviillennunduses oluline koht. Samuti esitatakse ülevaade lennuväljade rajamise kavadest ja neile esitatud nõuetest ning tulevaste tsiviillennuväljade plaanidest.

Eesti tsiviillennunduse ajaloo kohta leidub omajagu erinevaid kirjutisi – nii uurimuslikke raamatuid ja artikleid kui ka memuaare. Vahest kõige kompaktsemalt ja ülevaatlikumalt on Eesti lennundusest kirjutanud Toomas Türk teoses „Eesti lennunduse 100 aastat“.⁷ Arvo Lennart Vercamer ja Toivo Kitvel keskenduvad ennekõike Eesti sõja- ja tsiviillennukitele aastatel 1918–1940, kuid kirjeldavad ka Eesti lennuväe ning militaar- ja tsiviillennuväljade arengut.⁸ Frederik Gerdessen, Toivo Kitvel ja Johannes Tilk annavad üldise ülevaate tsiviil- ja militaarlennunduse ajaloost Eesti Vabariigis (1918–1940).⁹ Samuti on töös kasutatud Ants Künnapuu monograafiat Eesti lennunduse ajaloost¹⁰, Raul Juursoo põhjalikke artikleid eralennundusest ja eralennundusettevõtetest Eestis¹¹ ning aastaid Ülemiste lennujaamas ja lennuettevõttes Ago töötanud Aleksander Lipu memuaare.¹²

Töö põhiallikaks on Rahvusarhiivis säilitatavad teedeministeriumi õhusõiduosakonna dokumendid, mis kajastavad tsiviillennujaamade ja -väljade rajamist ning sisaldavad ülevaateid eralennunduse arengust ja lennuväljade rajamise eelarveid.¹³ Säilinud dokumentides ei ole kahjuks kuigi põhjalikult kajastatud eralennunduse arengukavasid ja

⁷ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. AS Printon, 2018.

⁸ Vercamer, L. A.; Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Eesti lennukid 1918. aastast kuni 1940. aastani. Külim OÜ, Tallinn, 2015.

⁹ Gerdessen, F.; Kitvel, T.; Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu kuni 1940. aastani. Eesti Entsüklopeediakirjastus, Tallinn, 2001.

¹⁰ Künnapuu, A. Teedel õhuavarustesse. Valgus, Tallinn, 1979.

¹¹ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuväe aastail 1920–1940. *Vana Tallinn V (IX)*. Estopol, Tallinn, 1995. Lk 157-174; Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930–1940, nende roll riigikaitstes. *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat 2001*. Laidoneri Muuseum, 2002. Lk 57-101; Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930–1940, nende roll riigikaitstes. *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat 2002*. Laidoneri Muuseum, 2003. Lk 101-127.

¹² Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Eesti Raamat, Tallinn, 1982.

¹³ RA, ERA.1002. Teedeministeriumi õhusõidu osakond.

plaane. Peamiselt leidub neis mitmesuguste ehitustööde planeeringuid ning eelarveid, mis aga alati ei pruukinud realiseeruda.

Eesti ajakirjandus ja küllap ka selle lugejaskond tundis lennunduse vastu elavat huvi, millest annab tunnistust ajalehtedes ilmunud lennundust puudutanud kirjutiste arvukus. Muu hulgas leidub ka lennuväljade rajamist kajastanud uudisnupukesi, kuid neile on raske tugineda, sest lehtedesse jõudnud teated olid sageli seotud veel mitte teostatud plaanidega.

Töö on jagatud kolmeks peatükiks, kusjuures 2. ja 3. peatükk jagunevad omakorda alapeatükkideks. Esimeses peatükis annab autor ülevaate esimestest tsiviil- ja militaarlennuväljadest Eestis ning Lasnamäe lennubaasist, millel oli 1920. aastatel oluline roll ka tsiviillennunduses. Teises peatükis uuritakse Eesti Vabariigis tegutsenud eralennundusettevõtteid ja nende tegevust kuni 1940. aastani. Kolmandas peatükis tutvustatakse nõudeid, millele Eestis ehitatud või ehitatavad lennujaamad ja -väljad pidid vastama, kirjeldatakse Eesti suurima, Tallinna Ülemiste lennujaama arengut ja uuritakse ka teisi Eestisse rajatud ja/või kavandatud lennujaamu ja -välju.

1. Esimesed lennuväljad Eestis

Aastal 1912, 27. aprillil toimus Tartus lennudemonstratsioon mille raames võisid pealtvaatajad näha esimest Eesti õhuruumis tehtud mootorlendu. Selle sooritas Odessast pärit Sergei Utotškin, tõustes õhku Raadi mõisa aladelt. Paar kuud hiljem demonstreeris ta lendamist ka Tallinnas, startides Kadrioru lähedal asunud heinamaalt. Sama aasta juulis tõusis demonstratsioonlennuks õhku hollandlane Johan Hilgers, kes kasutas stardiplatsina Valdeku hipodroomi Nõmmel.¹⁴

Kuigi külalislendureid käis Eestis ka järgnenud aastatel, ei olnud Eestis enne I maailmasõda ühtegi lennuvälja ning lennukid tõusid õhku teedelt, hipodroomidelt, põldudelt ning heina- ja karjamaadelt.¹⁵ Kindlasti ei ole võimalik anda ülevaadet kõigist õhkutõusmiseks ja maandumiseks kasutatud paikadest, sest selleks võidi kasutada pea iga lagedamat platsi, talvisel ajal ka mere- või järvejääd. Lennunduse algusaegadel võisid isegi alalised lennuväljad muutuda vihma või udu tõttu vahel lausa mitmeks nädalaks kasutuskõlbmatuks ning seetõttu olid talvekülmad mõnes mõttes tervitatavad, sest need suurendasid oluliselt aerodroomideks ja maandumiskohtadeks sobivate alade arvukust.¹⁶

1913. aastal toimus Narva raekoja saalis kohaliku tööstuse-kaubanduse seltsi nõukogu koosolek, millel arutati plaani ehitada linna lähedale, tapamaja juures olevale karjamaale, aerodroom, kus asuksid lisaks maandumisradadele ka angaar, bensiinikelder ning vahimaja. Siiski pole teada, et selline plaan oleks kunagi teostunud.¹⁷

Samal aastal plaaniti rajada lennuväli ka Tallinna. Selle mõtte autor oli Kuramaa mõisnik Alexander von Willisch, kes oli kokku leppinud Tallinna ärimeestega, et rajab Tallinna nii lennukitehase kui lennuvälja. Viimane pidi asetsema parun von Engelhardti maadel, mõni kilomeeter Nõmmelt Pääsküla poole. Sinna püstitatigi puidust kuur, kuhu toodi varjule esimene ja ainus Tallinnas valminud lennuk (kaheistmeline monoplaan „Põhjala pääsuke“¹⁸). Kuna aga mereministeerium keelas sama aasta suvel Tallinnas merekindluse piirkonnas eralennukitega lendamise, siis ei läinud läbi ka linnavolikogu päevakorras olnud eelnõu, mis

¹⁴ Künnapuu, A. Teedel õhuavarustesse. Lk 20-21.

¹⁵ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakohtad 2. Lk 483.

¹⁶ *Ibid.* Lk 495.

¹⁷ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakohtad 2. Lk 498. Lennuvälja rajamise plaani autoriks on peetud ka Narva linnavolikogu ning ehitamise põhjuseks eeldust, et peagi algab lennuühendus Peterburi ja Tallinna vahel ning seetõttu oleks ka Narva lennuväli vajalik (Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 13). Samuti on arvatud, et plaani koostajaks oli Ülevenemaalise kaubandus- ja tööstusseltsi Narva osakond ning see toimus aastal 1914 (Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 28).

¹⁸ Lään, V.; Tilk, J. Kes on kes Eesti lennunduses. Elmatar, Tallinn-Tartu, 2006. Lk 203.

käsitles lennuvälja rajamist. Von Willisch kolis seepeale oma ettevõtte Peterburi.¹⁹ Kirjanduses on mainitud, et 1914. aastal kavandati lennuvälja rajamist ka Valka, kuid täpsemad asjaolud pole teada.²⁰ Siiski olid esimesed plaanid lennuväljade rajamiseks tehtud.

Euroopas hakkas tsiviillennundus arenema pärast I maailmasõja ning Eestis pärast Vabadussõja lõppu, sest ilmselgelt ei olnud võimalik sõjaajal tegeleda tsiviiltaristu arendamisega. Selle põhjuseks oli ka tsiviillennunduse üsna algeline seis – kuigi lennudemonstratsioonid olid vägagi populaarsed, siis alalist toimivat tsiviillennundusvõrku ei eksisteerinud ka mujal maailmas. Esimesed lennuväljad ja -baasid olid rajatud vaid militaareesmärkidel.

I maailmasõja eel ja ajal ehitati Eestisse 13 merelennusadamat, mida kasutasid Venemaa Balti sõjalaevastiku vesilennukid. Neist seitse asusid saartel (Saaremaal – Papisaare, Kuressaare ja Sõrve, Muhemaal – Kuivastu, Hiiumaal – Kõrgessaare ja Tahkuna ning Ruhnu – Ruhnu merelelennusadam) ja kuus rannikualadel (Haapsalus, Virtsus, Kundas, Pirital, Tallinnas ja Narva-Jõesuus). Tallinna lennusadam (Brigitovka merelelennujaam) asus Pirita jõe suudmes, tänapäevase Olümpiapurjespordikeskuse aladel.²¹ 1916. aastal alustati Tallinna Miinisadamas vesilennukite angaari ehitamist, kuid plaanitud kolmest hoonest (igal kolm raudbetoonist kuplit) valmis vaid üks (tänapäevane Lennusadam). Kasutusele võtsid selle alles sakslased 1918. aastal.²²

Eesti esimene lennuväli rajati seoses Peeter Suure merekindluse maalennusalga asutamisega 1916. aastal ja paiknes senise Lasnamäe lasketiiru maa-alal. Ajutise maandumispaigana oli lasketiiru tarvitatud juba varem – 1914. aasta suvel kasutasid seda Peterburi 1. lennuroodu lennukid, mis sooritasid Eestis ringlendu (külustati ka Viljandit, Narvat, Rakvere, Haapsalu, Pärnut ja Tartut).²³ Millal Lasnamäe lennuvälja ehitamisega alustati, ei ole täpselt teada. Igatahes oli tegemist tolle aja kohta võrdlemisi suure kompleksiga, kuhu kuulus neli angaari, pommikelder, bensiinihoidla, teenistushoone, remondi- ja puidutöökoda, ladu, valvurimaja, kolm väikest elumaja ning kaks talli. Linnaga ühendas seda raudteeharu, mis ulatus lennubaasist Ülemiste raudteejaama. Lasnamäe lennuväli oli pinnaskattega, seal puudusid

¹⁹ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 13-14.

²⁰ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 28.

²¹ Öun, M. Vesilennukite lapsepõli, noorus ja sõjameheiga. Grenader Grupp OÜ, Tallinn, 2013. Lk 16-17, 20.

²² Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 484-486, 490; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 16.

²³ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 15-16; Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Eesti Entsüklopeediakirjastus, Tallinn, 1998. Lk 107.

stardi- ja maandumisrajad ning õhku võis tõusta suvalisest punktist (vastavalt tuule suunale).²⁴

Kuni 1918. aasta veebruarini kasutas Lasnamäe lennuvälja Peeter Suure merekindluse maalennusalk, järgneva üheksa kuu vältel aga Saksa sõjaväe lennuüksused. Eestlased võtsid Lasnamäe lennuvälja kasutusele 1919. aastal pärast Eesti lennuväe loomist. Kuid lahkunud Saksa väed oli lennuvälja põhjalikult rüüstanud ning külma talve tõttu oli kõik, millega võimalik kütta, langenud tuleroaks. Esialgu oli maandumiskõlbulik vaid veerand lennuväljast. Vabadussõja ajal käis lennuvälja kiire korrastamine: sinna rajati veevärk, püstitati viies angaar, kaks elumaja ning töökoda.²⁵ Robert Nermani hinnangul oli Vabadussõja lõpuks tegemist ainsa arvestatava lennuväljaga Eesti pinnal.²⁶

Vabadussõja lõpuks oli Eestis kaks suuremat lennuvälja – Tallinnas (Lasnamäel) ja Tartus (Raadi mõisa maadel) – ning mitu väiksemat maandumiskohta: Narvas, Vaivaras, Petseris, Haapsalus, Vana-Nursis ja Laatres. Lennusadamad asusid Tallinnas, Haapsalus, Narva-Jõesuus, Kihelkonnas ja Hiiumaal Kõrgessaares. Lennuväljad olid rajatud kohtadesse, mida lennuvägi Vabadussõja ajal kasutas. Need krundid oli pärast sõda vaja kinnistada, välja mõõta ja kaardistada ning selleks tuli kokkuleppele jõuda kruntide omanikega. Plaan jäi katki ainult Petseris, kus omanikega kokkuleppele ei saadud.²⁷ Lisaks eraldati 1920. aastal militaarlennuväljade tarbeks mõisamaad Jõhvis ja Rakveres.²⁸

Lasnamäe lennubaasi arendamist jätkati pärast Vabadussõda. 1921. aastaks remonditi angaarid ja kolm lennuväljal asunud elumaja 1924. aastaks ehitati sinna ka kasarm ja transformaatorkiosk ning toodi sisse elekter. 1925. aastal oleks Lasnamäe lennuvälja angaaridesse (koos tsiviillennundusettevõttele Aeronaut kuulunud angaariga) saanud paigutada kokku 43 lennukit. 1926. aasta kevadest oli võimalik Lasnamäe lennuväljale maanduda ka öösel, sest lennuvägi soetas endale helgiheitja. Lisaks rajati 1930. aastal lennuväljale uus raudbetoonangaar, ohvitseride kasiino ja maa-alune bensiinireservuaar ning 1932. aastal raadiojaama hoone. Tegemist oli aga jätkuvalt üsna lihtsa pinnasekattega lennuväljaga, millel karjatati veel kuni 1930. aastani lambaid.²⁹ Lasnamäe jäi Eesti keskseks sõjaväelennuväljaks kuni 1940. aastani. Alalised sõjaväelennuväljad tegutsesid samal ajal ka

²⁴ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 42; Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 107.

²⁵ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 486-489.

²⁶ Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 107.

²⁷ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 488-489; Kitvel, T., Tilk, J. Eesti lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. OÜ Aviopol, Tallinn, 2003. Lk 74.

²⁸ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 96.

²⁹ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 483.

Tartus, Rakveres ja Jägalas ning väiksemaid ajutisi maandumisplatse leidus mitmel pool üle Eesti.³⁰

³⁰ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 489, 495, 499; Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 127; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 488-489; Kitvel, T., Tilk, J. Eesti lennukroonika. Lk 100.

2. Eralennundus Eestis 1921–1940

Esimesed regulaarsed reisilennud Euroopas algasid 1919. aasta veebruaris, kui loodi lennuühendus kõigepealt 5. veebruaril Berliini–Weimari ning kolm päeva hiljem Pariisi–Londoni vahel. 1920. aastal asutati tsiviillennundusettevõtteid üle Euroopa – Prantsusmaal, Saksamaal, Hollandis, Poolas jne. Kõigest viis aastat pärast esimeste lennuliinide avamist, olid lennuühenduses pea kõik Euroopa pealinnad kui ka mitmed suuremad linnad. Esimesed tsiviillennud tehti sõjalennukitega, millel oli aga reisijateveo seisukohast mitmeid puudusi ning seetõttu algas nii Euroopas kui ka Eestis reisilennukite ehitamine.³¹

Tsiviillennunduse väljaarendamise vajadus Eestis ilmnis juba 1920. aastal, paar päeva peale Tartu rahulepingu allakirjutamist. Sõdade tagajärjel oli tugevalt kahjustada saanud raudteevõrgustik ning meri karmi talve tõttu nii kõvasti kinni külmunud, et jääõhkujad sellest läbi murda ei suutnud. Küll aga oli kiiremas korras vaja laiali saata diplomaatilist posti, mida otsustati teha õhu teel ja läbi Helsingi. 7. veebruaril tõusidki Lasnamäe lennuväljalt õhku kolm Eesti sõjaväelennukit, mille lastiks oli 164 kg diplomaatilist posti. 11. veebruaril naastes toodi kaasa Soomes trükitud Eesti rahatähti 27 miljoni marga väärtuses.³² Sarnane olukord, kus lennukid jäid ainsateks sidepidajateks Eesti ja Soome vahel, kordus ka 1923. aastal, kui Soome laht erakordselt külma talve tõttu kinni külmus ning laevaühendus katkes.³³

2.1 Aeronaut

1920. aasta sügisel tegid mitmed välismaised lennufirmad Eesti valitsusele pakkumisi eralennuliinide asutamiseks, mis aga lükati tagasi, kuna loodavate lennuliinide juhtkond oleks koosnenud välismaalastest. Plaan rajada oma tsiviillennundusettevõtte tekkis samuti 1920. aasta lõpus ja realiseerus 22. märtsil 1921. aastal, mil loodi Eesti Õhusõidu Aktsiaselts „Aeronaut“. Sellele panid aluse Harju Panga direktor Madis Jaakson, Riigikogu esimees Otto Strandman, Lutheri vabriku omanik ja direktor Martin Luther, AS Rob. Holst omanik Robert Holst ja endine lennuväe õppejaoskonna ülem Jakob Tillo. Seltsi algkapitaliks oli kümme miljonit Eesti marka. 60% aktsiatest kuulus Robert Holstile, kelle käest tuli ka esmane tarvilik raha, millega tegevust alustati.³⁴

³¹ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 157-158.

³² Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 98-100.

³³ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 56.

³⁴ *Ibid.* Lk 55.

Kuna vastsel aktsiaseltsil puudusid igasugused varad, kavatses Aeronaut paluda valitsusel anda endale üle Lasnamäe lennuvälja angaarid, abihooned ja mõned lennukid, kuid ettepanek lükati tagasi. Selle põhjuseks oli vahetunud vastutav valitsuskomisjon (komisjoni esimesse koosseisu oli kuulunud Jakob Tillo ning ideel oli ka sõjaministri toetus) ja lennuväeülema kategooriline vastuseis. Viimane ei uskunud Aeronaudi väidet, et vastloodud firmat võiks kasutada ka sõjalistel eesmärkidel, kuna peale Tillo ei olnud Aeronaudis ühtegi sõjaväelast. Küll aga sai Aeronaut loa kasutada Lasnamäe lennuvälja.³⁵

Aeronaudi esimesel tegutsemisaastal puudusid seltsil oma lennukid, mistõttu teenindasid Tallinn–Stockholmi liini Rootsi lennuühingu Svensk Lufttrafik Aktiebolaget (SLA) lennukid (1921. aastal tehti 40 lendu, sagedusega kaks korda nädalas, maandumisega Lennusadamas) ning Tallinn–Riia liini (sagedusega kaks, hiljem kolm korda nädalas) Danziger Luftpostilt renditud lennukid. Tallinn–Riia lennuliin pidi ühendama Stockholm–Tallinna ja Riia–Memeli liinid, mis oleks võimaldanud lennata Eestist pea kõikjale Euroopas (Memelist oli võimalik edasi lennata Berliini ja Londonisse).³⁶ Neil liinidel lendasid Itaalia lennupaadid Savoia S-16, Hollandi Fokker F. II ning Saksa Sablatnig P. III ja Junkers F-13 (viimane oli esimene täismetallist ja ühtlasi kõige levinum reisilennuk Euroopas). 1921. aasta lennuhooajal sooritati Tallinnast 84 reisi- ja 94 lõbulendu ning teenindati kokku 582 reisijat. Oluline on märkida, et liinil Tallinn–Stockholm toimus ainult postivedu. Küll aga ei osutunud see ettevõtmine tulusaks, kuna liin oli liiga pikk ning pea kogu lennuki kandevõime kulus lisakütuse kaasavõtmisele. 1922. aastal loobus Svensk Lufttrafik Tallinn–Stockholmi liini teenindamisest ning 1923. aastal lõpetas kogu tegevuse.³⁷

Esialgu anti Aeronaudile Lasnamäe sõjaväelennuväljal võrdlemisi vabad käed. 1922. aastal ehitati Aeronaudi tellimusel sinna raudbetoonist angaar, mis pakkus varjualust kuni kümnele lennukile, samuti töökoda, teenistus- ja olmeruumid ning ooteruum reisijatele. Samal aastal taotles Aeronaut Lasnamäe lennuvälja kasutamise ainuõigust, millest aga keelduti riigikaitselistel kaalutlustel – tegemist oli kõige olulisema sõjaväelennuväljaga.³⁸ Ikka veel samal, 1922. aastal sai Aeronaut endale esimesed päris oma lennukid – Danziger Luftpostilt osteti ära varem renditud Sablatnig P. III (koos litsentsiga veel kuue sama tüüpi lennuki ehitamiseks; need valmisid Dvigateli tehases järgmiseks aastaks), lisaks kaks LVG C.V

³⁵ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 123; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 499.

³⁶ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 125.

³⁷ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 123-125, 382, 392, 400-402, 499; Künnapuu, A. Teedel õhuavarustesse. Lk 58.

³⁸ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 126.

postilennukit (tegemist oli I maailmasõja aegsete luurelennukitega, mis olid postiveoks ümberehitatud). 1923. aastal osteti juurde veel kaks Junkers F-13.³⁹

Kontrollimaks lennukite tehnilist seisundit ja Aeronaudi vastavust lennunduseeskirjadele, loodi 1922. aastal teedeministeriumi õhuasjanduse inspektsioon, mille rahastamiseks pidi Aeronaut andma riigieelarvesse 0,5% oma kogusissetulekust. Selle maksu eest sai Aeronaut ka õiguse kasutada sõjaministri loaga Eesti sõjaväelennuvälju.⁴⁰

24. aprillil 1922 sõlmiti Eesti Vabariigi teedeministri ja Aeronaudi juhatuse vahel kontsessioonileping, mille alusel sai selts 10 aastaks ainuõiguse Eestist väljuvate lennuliinide avamiseks ja käigushoidmiseks. Leping hõlmas nelja rahvusvahelist lennuliini (Tallinnast Riiga, Stockholmi, Helsingisse ja Peterburi) ja nelja siseriiklikku liini: Tallinn–Haapsalu–Kuressaare–Kihelkonna, Tallinn–Haapsalu, Tallinn–Pärnu–Viljandi–Tartu ja Narva–Tartu–Valga.⁴¹ Väidetavalt maksis pilet Tallinn–Pärnu liinil 2000 marka, samas kui Tallinn–Tartu pilet oli pea poole odavam. Ehkki nendes andmetes ei saa täiesti kindel olla, võis kallima piletihinna põhjuseks olla Tallinn–Pärnu liini väga harv teenindamine. Õigupoolest pole teada, et mõni siselennuliin peale Tallinn–Viljandi–Tartu oleks regulaarselt toimunud. Samas on öeldud, et 1924. aastal tegid Aeronaudi lennukid Haapsallu 28 lendu, mida oli kaks korda rohkem kui lende Tartusse (8) ja Viljandisse (4) kokku.⁴²

1923. aastast hakkas Aeronaut teenindama liini Tallinn–Helsingi, mis aasta alguses oli mõeldud vaid kaks korda nädalas toimuvaks postiveoks, kuid kevadeks oli tegemist juba reisiliiniga – algsest kolmest väljumisest nädalas sai igapäevane ühendus ning mõnikord lennati lausa mitu korda päevas. Hoolimata kallist piletihinnast, olid lennukid alati reisijaid täis.⁴³

Samal aastal algasid lennud liinil Tallinn–Riia–Königsberg.⁴⁴ Samuti alustas Aeronaut lende siseliinil Tallinn–Viljandi–Tartu. Sellise lennu hind oli 1250 marka.⁴⁵ 1923. aasta oli Aeronaudi jaoks oluline ka seetõttu, et sel aastal ühines firma Ida-Euroopa õhusõiduliiduga (*Ost Europa Union*), mis muutus 1924. aastal Põhja-Euroopa õhusõiduliiduks (*Nord Europa*

³⁹ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 126-127; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 56.

⁴⁰ *Ibid.* Lk 161.

⁴¹ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 160.

⁴² *Ibid.* Lk 166.

⁴³ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 56.

⁴⁴ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 126-127.

⁴⁵ *Ibid.* Lk 126-127.

Union). Selle eesmärk oli ühtlustada lennuplaane, mis võimaldas reisijatel mugavamalt ja kiiremat ühendust erinevate riikide vahel.⁴⁶

Aeronaudi tegevuse laienedes rajati 1924. aastal vesilennukite jaoks Tallinna sadama äärealale, Härjapea jõe suudmesse lennujaam ja angaar, mis läksid maksma 2,5 miljonit marka (seni olid reisivõlennukid kasutanud sõjaväele kuulunud Lennusadamat). Aeronaudi oma lennusadama rajamise põhjuseks võis olla soov vabaneda rendimaksmise kohustusest. Nimelt oli Aeronaut sõlminud lennuväega lepingu, mis kohustas neid maksma 2000 marka ööpäevas iga lennuki angaari paigutamise ja valve eest ning 300 marka iga järgneva päeva eest.⁴⁷ Tartus kasutati maandumiseks, sarnaselt Tallinnale, sõjaväelennuvälja, mis asus Raadi mõisa maadel ning kus oli vaid kaks angaari.⁴⁸ Viljandis toimus maandumine ja õhkutõusmine aga kohaliku vangimaja taga põllul.⁴⁹ Kuhu Aeronaudi lennukid Haapsalus maandusid, ei ole teada, kuid selleks võidi kasutada nii I maailmasõja aegset Holmi lennusadamat kui ka mõnda sobivat linnalähedast maalappi.

Aeronaudi tegevus lõppes 11. aprillil 1927 pankroti tõttu, seltsi varad müüdi teedeministeriumile aastal 1929. Nimelt oli Aeronaut saanud riigilt 1924. aastal viis miljonit marka laenu (aga ka 10 miljonit marka toetust), mida firma ei suutnud järgnevatel aastatel tasuda. Firma kahjumiks oli 57 marka iga lennukilomeetri kohta, mis oli võrreldes teiste lennufirmadega mujal Euroopas võrdlemisi väike, samas olid teiste riikide toetused oma kohalikele lennufirmadele palju suuremad.⁵⁰

Toimunu taust oli aga keerulisem – tüliõunaks sai Lasnamäe lennuväli, mis kuulus jätkuvalt sõjaväele, ehkki Aeronaudil oli õigus seda kasutada. Lennuväelasi häirisid Lasnamäel maanduvad saksa lennukid ja saksa piloodid (sakslased, kelle seas leidis isegi endisi Landeswehri lendureid, lendasid Põhja Euroopa õhusõiduliidu Junkersitel, kuniks eestlased omandasid piloodipabereid Saksamaal). Lisaks oli Lasnamäele maandumise luba antud Aeronaudile, mitte aga Põhja Euroopa õhusõiduliitu kuulunud Saksa ja Läti seltsidele.⁵¹ Pingete kasvades kohustas lennuvägi 1925. aastal Aeronauti teatama igast maanduvast lennukist 12 tundi ette, kuigi lennuvälal oli olemas Aeronaudi lennugraafik. Juhtus mõni

⁴⁶ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 56-57.

⁴⁷ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 39, 42; Õun, M. Vesilennukite lapsepõli, noorus ja sõjameheiga. Lk 42-43; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 488-489; Kitvel, T., Tilk, J. Eesti lennukroonika. Lk 82.

⁴⁸ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 39, 42.

⁴⁹ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 520.

⁵⁰ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 127-130.

⁵¹ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 57.

lennuk hilinema või varem jõudma, võtsid selle vastu relvastatud sõdurid.⁵² 1926. aastal aga keeldus lennuk Aeronaudi lepingut Lasnamäe lennuvälja kasutamiseks pikendamast, mistõttu ei olnud Aeronaudi lennukitel võimalik enam seal maanduda. Aeronaut proovis protestida, kuid sõjaväelased jäid kõigutamatuks.⁵³

Vastuolud sõjaväega olidki üheks peamiseks põhjuseks, miks firma tegevuse lõpetas, sest veel 1925. aastal teenindas Aeronaut liinil Tallinn–Riia 276-st lennust 270, edestades oma konkurenti Saksamaa ja NSVL ühisfirmat Deruluft (*Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft*). Teiseks konkurendiks oli 1923. aastal asutatud Soome lennufirma Aero OY (tänapäevane Finnair), mis alustas lende Tallinna ja Helsingi vahel 1924. aastal ja kellele 1925. aastal kaotati suur turuosa – 416-st lennust tegi Aeronaut vaid 95.⁵⁴

Aeronaut püüdis küll ähvardavat pankrotti viimasel hetkel vältida, pöördudes ka riigivanema Jaan Teemanti poole ja paludes riigi abi. 1927. aastal kutsuti kokku teedeministri August Keremi juhitud komisjon, mis jõudis järeldusele, et eralennuasjandus on Eestile oluline ning selle eestvedajaks peaks olema eraettevõtte. Nädal aega hiljem edastas Aeronaut oma toetussoovi summas 16 miljonit marka, kuid riik keeldus seda rahuldamast, nõudes hoopis tagasi varasemat viiemiljonilist laenu. Lisaks keelduti maksusoodustustest, mis võib-olla oleksid võimaldanud ettevõttel püsima jääda.⁵⁵

2.2 Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liit ning Eesti Aeroklubi

1928. aastast asus teedeministerium koguma infot õhusõiduühingute kohta naaberriikides. 1929. aastal koostas teedeministeriumi lennunduse ja jõuvankrite inspektor Alfred Elbrecht Tallinna Õhuasjanduse Ühingu põhikirja projekti ning 1930. aasta sügisel asutatigi ametlikult Tallinna Õhuasjanduse Ühing. Ühingu eesmärk oli õhusõidu arendamine ning kaasaaitamine õhu- ja gaasikaitse korraldamisele.⁵⁶

Itaalia õhuväe looja, Gioulio Douhet, pidas õhujõudusid olulisimaks väeliigiks, mis suudavad vastase tahte kiiresti allutada ning tema doktriini kohaselt tuli sõjalise edu tagamiseks pommitada lisaks vastase lennuväljadele linnu ja tsiviiltaristut, kasutades vajadusel ka keemiarelvi. Ka teistes riikides nähti õhuväe tähtsuse kasvu sõjapidamises ning debatt

⁵² Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuväev aastail 1920-1940. Lk 166.

⁵³ *Ibid.* Lk 167-168.

⁵⁴ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 500-501; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 56-58; Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuväev aastail 1920-1940. Lk 165-167.

⁵⁵ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuväev aastail 1920-1940. Lk 168-169.

⁵⁶ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 38-39; Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930-1940. Lk 65.

võrdlemisi uue väeliigi kasutusvõimaluste üle kandus Eestissegi, kus kardeti, et peamine ohuallikas – Nõukogude Liit – võib kasutada õhujõude oma sõjaliste eesmärkide täitmiseks. Arvati, et rünnaku puhul saavad esimese hoobi suuremad linnad ja keskused ning sõjategevuse jätkudes, pommitatakse (sh gaasitatakse) kõiki kohti, kuhu inimesed varjuvad.⁵⁷ Seetõttu oli kodanike ettevalmistamine võimalikeks õhu- ja gaasirünnakuteks oluline.

1931. aasta märtsis sooritas lennuvägi ringlennu ümber Eesti. Selle eesmärgiks oli katsetada lennukeid talvistes oludes väljaspool alalisi paiknemiskohti, kuid ka lennunduse propageerimine. Maanduti Haapsalus, Kuressaares, Pärnus, Viljandis, Valgas, Võrus, Petseris, Tartus, Narvas, Rakveres ja Türil. Kõikjal peeti loenguid ning julgustati kohalikke asutama õhuasjanduse ühinguid. Juba samal aastal loodigi kaheksa õhuasjanduse ühingu, millele 1932. aastal lisandus neli ning edaspidi veel mõned.⁵⁸

1932. aastal aprillis moodustati neist suurima, Tallinna Õhuasjanduse Ühingu, algatusel Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liit (ÕGL), mille eesmärk oli lennunduse propageerimine, lennualase väljaõppe korraldamine, lennukiehitus ning elanikkonna kaitse õhu- ja gaasirünnakute vastu ning selle koordineerimine. ÕGL liikmeskonda kuulus 1933. aastaks neliteist ühingu (Tallinnas, Viljandis, Narvas, Pärnus, Rakveres, Tartus (ametliku nimega Tartu lennuühing), Võrus, Saaremaal, Tapal, Türil, Läänemaal, Hiiumaal, Jõhvis ja Petseris), kus tegutses üle pooleteist tuhande inimese. ÕGL likvideerimisel, 1936. aastal, oli ühingute arv kasvanud seitsmeteistkümneni.⁵⁹

Kuigi suurim õhuasjanduse ühing asus Tallinnas, siis aktiivseimalt tegutses Sakalamaa Õhuasjanduse Ühing (SÕÜ), kuhu kuulus selle asutamisel 1931. aastal 53 liiget. Vaid aasta hiljem rajas ühing Viljandisse oma lennuvälja.⁶⁰ Sakalamaa Õhuasjanduse Ühingu kaks liiget väärivad erilist esiletõstmist suure panuse eest, mille nad andsid Eesti tsiviillennunduse arenguks. Neist esimene oli Viljandi pikaajaline linnapea August Maramaa, kelle eestvedamisel eraldas Viljandi linn maad lennuvälja rajamiseks. Maramaa oli suur lennunduse propageerija ja SÕÜ esimees kuni selle likvideerimiseni. Teine mees oli Viljandi mõisa omanik parun Heinz Ungern-Sternberg, kes tegeles samuti lennunduse propageerimisega, ent ehitas ka purilennukeid, korraldas purilennukursusi ja edendas purilennusporti. 1931. aastal ostis ta endale Saksamaalt isikliku lennuki ning rentis selle aasta

⁵⁷ Tomp, U. Õhusõda. Eesti sõjaline mõte 1920-1940. Kaitseväe Akadeemia, 2022. Lk 18, 23, 25.

⁵⁸ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 39-40.

⁵⁹ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 196; Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930-1940, Lk 65.

⁶⁰ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 196; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 39-40.

hiljem välja Tallinna Õhuasjanduse Ühingule, mis viis sellega läbi esimese mootorlendurite kursuse; mootorlenduri tunnistuse omandas neil kursustel ka Ungern-Sternberg ise.⁶¹ 1933. aastal valmis Ungern-Sternbergi töökojas Ulrich Brasche ja Leo Feldmanni eestvedamisel ehitatud Eesti esimene purilennuk (purilennundus muutus Eestis 1930. aastatel populaarseks spordialaks). Kolmas SÕÜ aktivist, Ulrich Brasche pakkus muuhulgas 1934. aastal nn taksolennuki teenust – talle kuulunud väikelennukil oli võimalik sooritada tellimuslende hinnaga 25 kr/lennutund.⁶²

ÕGL korraldas oma tegutsemisaastate jooksul mitmeid lennupäevi, demonstratsioone ning loenguid lennunduse kohta erinevates Eesti linnades. Õpetati välja uusi mootor- ja purilendureid, samuti lennuinstruktooreid ning ehitati õppe-, treening- ja sportlennukeid. ÕGL üks ülesanne oli ka gaasikaitse korraldamine ning selle tarbeks andsid nad välja vastavaid juhendeid, tutvustasid kodanikele gaasikaitseviise ja -vahendeid ning organiseerisid õhu- ja gaasikaitset. Ka enamik Eesti kaitseväe reservlenduritest liituse mõne kohaliku õhuasjanduse ühinguga, et saada võimalust kasutada treeninuteks ÕGL lennukeid. Aastatel 1933–1935 moodustasid reservlendurite treeninglennud pea kolmandiku kõigist ÕGL lennukite lendudest. Tallinna reservlendurid said 1933. aastal loa kasutada treeninguteks Lasnamäe lennuvälja ning kaitseväe kütust ja määrdeaineid.⁶³

1934. aastal alustati õhu- ja gaasikaitse seaduse väljatöötamist (seaduse jõustumisel sai see kodanliku õhukaitse seaduse nime), mille eesmärgiks oli suunata õhu- ja gaasikaitse korraldamine riiklike ametkondade kätte. Kuna õhuasjanduse ühingud ei vastanud uues seaduses ettenähtud nõuetele, siis kuulusid need likvideerimisele ja 1936. aastal lõpetaski ÕGL tegevuse. Liidu likvideerimise üheks põhjuseks võis olla poliitiline surve, kuna mitmed ÕGL liikmed olid aktiivsed poliitikategelased ja osa neist kuulusid ka Eesti Vabadussõjalaste Liitu.⁶⁴

Pärast ÕGL likvideerimist taotles Kaitseliit eralennundusorganisatsioonide koondamist oma egiidi alla, kuid nende loomise ainuõigus anti teedeministeriumile ning Kaitseliit jäeti eralennunduse organiseerimisest kõrvale. Samas tegeleti Kaitseliidus aktiivselt 1930. aastatel

⁶¹ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 200; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 516; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 42.

⁶² Lään, V. Tilk, J. Kes on kes Eesti lennunduses. Lk 23-24, 108; Raudla, H. August Maramaa aeg. Viljandi kroonikad 1918-1940. Viljandi muuseum, 2004. Lk 88; Kitvel, T., Tilk, J. Eesti lennukroonika. Lk 134.

⁶³ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 42-44; Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930-1940. Lk 65.

⁶⁴ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 44-48.

suurt populaarsust kogunud purilennundusega. 1936. aastal tegutses Kaitseliidus 11 purilennuringi, kuhu kuulus pea 600 liiget.⁶⁵

Endised ÕGL juhatuse liikmed üritasid 1936. aastal registreerida aeroklubi põhikirja, see aga jäi ministeeriumis seisma. 1937. aasta juulis asutati Eesti Aeroklubi (EAK), millel oli kaks osakonda, Viljandis ja Narvas. EAK tegutses põhiliselt aga Tallinnas, kus oli olemas kõige suurem tsiviillennuväli; Tallinnas asus ka suur osa EAK lennukeid. Selle eesmärk oli erinevalt ÕGL-ist tegeleda vaid lennuasjandusega: mootor-, puri- ja mudellendudega; lisaks ka uute lendurite väljaõpetamise, lennundusalaste loengute pidamise ja lennupäevade korraldamisega. 1938. aastal sõlmis Õhukaitse juhatus EAK-ga lepingu, mis kohustas EAK-d korraldama reservlenduritele aasta jooksul 20 tundi lennutreeningut iga lenduri kohta. Aeroklubi plaanis oma tegevust laiendada üle-eestiliseks, kuid see kavatsus jäi okupatsiooni tõttu katki, kuna EAK likvideeriti. Kindlasti oleks sellel olnud positiivne mõju tsiviillennuväljade rajamisel.⁶⁶

2.3 AS AGO

1938. aastal esitas teedeministeerium valitsusele seaduseelnõu, mille alusel sooviti luua aktsiaselts Eesti Lennuliinid, kusjuures pooled aktsiatest pidi omandama riik. Riik omakorda oleks kohustunud loodavat aktsiaseltsi toetama. Eelnõus mainiti, et Aeronaudi likvideerimine oli suur viga ning mitte üheski riigis ei suutnud lennufirmad toime tulla ilma riigi toetuseta. Eelnõu põhjenduseks toodi Eesti geograafiline asukoht, mille tõttu oli Tallinn kujunenud oluliseks sõlmpunktiks rahvusvahelistel lendudel.⁶⁷ Teisalt võis uue lennufirma asutamise põhjus olla selles, et välismaised firmad ei suutnud vastata reisijate vajadustele – puudusid näiteks varahommikused ja hilisõhtused lennud Helsingisse. Veel üheks uue lennufirma asutamise põhjuseks võisid olla lähenevad olümpiamängud Soomes, mis oleks suurendanud märkimisväärselt Helsingisse lendavate reisijate arvu.⁶⁸

Kuigi AS Ago asutamiskuupäevaks loetakse 21. veebruari 1939, andis majandusministeerium uue lennufirma asutamiseks nõusoleku juba 6. veebruaril. Samal päeval tuli kokku „asutajate ja „juurde kutsutud“ isikute“ koosolek. Asutajaliikmeteks olid teedeministeeriumi õhusõiduosakonna direktor Otto Org, OÜ Mootor direktor August Kerem ja AS Tallinna

⁶⁵ Jürjo, M. Kaitseliidu ajalugu 1924-1940. Tallinn, 2023. Lk 193.

⁶⁶ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 45-50; Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 200-202, 359; Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930-1940. Lk 112-113, 124.

⁶⁷ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 171.

⁶⁸ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 68-69.

Laevaühisus direktor Artur Hüüs.⁶⁹ AS Ago nimi tulenes Aleksander Lipu mälestuste kohaselt sõnast aovalgus, mis pidi sümboliseerima (taas)tekkinud oma lennuliine ja -liiklust.⁷⁰ Firma põhikapital oli 550 000 krooni, mis jagunes 500 aktsiaks, hinnaga 1000 kr/tk.⁷¹ Sellest 200 000 krooni oli Eesti riigi, 100 000 krooni OÜ Mootor, 50 000 krooni Carl F. Gahlnbäcki, 25 000 krooni Tallinna Laevaühisuse ja 25 000 krooni Eesti Tarvitajateühisuste Keskühisuse osalus; ülejäänud aktsiad kuulusid eraisikutele⁷². Riik soostus ka AS Ago tegevust toetama, vabastades seltsi kuueks aastaks Eestisse toodavate lennukite, mootorite, tagavaraosade, kütuse ja määrdeainete tolli- ja aktsiisimaksust ning makstes esimese kuue tegutsemisaasta jooksul rahalist toetust. Lisaks vabastati AS Ago tulu-, äri-, tempel- ja käibemaksust.⁷³

AS Ago lennutegevus sai alguse pärast Talvesõda, mis oli sundinud lennuliinide avamist edasi lükkama. 1940. aastal teenindas AS Ago Tallinn–Helsingi (1 kord päevas), Tallinn–Riia–Königsberg (3 korda nädalas) ja Tallinn–Stockholm (3 korda nädalas) liine.⁷⁴

AS Ago natsionaliseeriti 26. septembril 1940. aastal.⁷⁵ Nende viimaseks lennuks jäi 1940. aasta 16. juuni lend Helsingisse ja tagasi, järgmisel päeval kästi Ülemiste lennuväli vabastada Nõukogude Liidu lennukitele ning paar päeva hiljem viidi kõik AS Ago lennukid Jägala sõjaväelennuväljale. Hiljem jõudsid need Riiga, seejärel Moskvasse ning lõpuks leidsid kasutust Nõukogude Liidu tagalas.⁷⁶

Juba enne AS Ago loomist tegutses 1934. aastast Usaldusühing Eesti Avio, mille asutajateks olid Gösta Gahlnbäck, tema isa Erik ja noorem vend Etienne.⁷⁷ Firma asutati omakapitaliga 10 000 krooni, ning vastutav täisosanik oli Gösta; Erik ja Etienne olid kaasosanikud. Usaldusühingu eesmärk oli välismaiste lennuliinide esindamine ja eksploateerimine Eestis. 1937. aastal ostis William Laanekõrb, Eesti Aeroklubi lendur, 2500 krooni eest Göstalt UÜ Eesti Avio osa, saades firma täisomanikuks (firma hakkas kandma Eesti Avio W. Laanekõrb & Co. nime) ning jäi selle peaosanikuks kuni 1940. aastani, kui firma Nõukogude Liidu poolt

⁶⁹ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 171.

⁷⁰ Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Lk 44.

⁷¹ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 171; Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Lk 42.

⁷² Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 70. Teistel andmetel oli Eesti riigi osaluseks 250 000 krooni (Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 466).

⁷³ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 172.

⁷⁴ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 70.

⁷⁵ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 204.

⁷⁶ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 70; Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 174; Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Lk 127-135.

⁷⁷ Lään, V. Tilk, J. Kes on kes Eesti lennunduses. Lk 39.

likvideeriti. Usaldusühingul puudusid oma lennukid ning AS Ago asutamisel liideti nad sellega, kusjuures Gösta kuulus AS Ago juhatusse, esindades seal Eesti Aviot.⁷⁸

⁷⁸ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 507; Lään, V. Tilk, J. Kes on kes Eesti lennunduses. Lk 39, 91.

3. Tsiviilennujaamad ja -väljad Eestis

3.1 Lennuväljade võrgu kava ja rajamise nõuded

Nähtavasti sai lennuväljade võrgustiku arendamislugu alguse 4. oktoobril 1933, mil valitsus võttis vastu „Lennuasjanduse komitee asutamise määruse“. Teedeministri juures tegutsev komitee pidi arutama eralennuasjandust puudutavaid põhimõttelisi küsimusi, sh võtma seisukoha „õhusõiduliinide, aerodroomide, maandumiskohtade ja meteoroloogiliste vaatluspunktide võrgu kavade [---] kohta.“⁷⁹

Umbes samal ajal lennuasjanduse komitee loomisega koostas teedeministeeriumi lennuasjanduse inspektor Alfred Elbrecht komiteele mõeldud märgukirja, milles muu hulgas seati sihiks nii Tallinna lennujaama (Ülemiste) laiendamine kui ka lennujaamade võrgu väljaarendamine ja hädamaandumiskohtade rajamine (iga 25–50 km taha). Selle dokumendi kohaselt kavatseti rajada kokku 16 lennujaama (lennuvälja) – neist 11 maakonnalinnade juures ning lisaks veel Jõhvis, Narvas, Narva-Jõesuus, Tapal ja Türil.⁸⁰

Märgukirja läbivaatamiseks moodustas lennuasjanduse komitee 3-liikmelise komisjoni (teedeministeeriumi esindaja Hermann Perna, majandusministeeriumi esindaja Artur Keller ja kaitseministeeriumi esindaja õhukaitse ülem kolonel Richard Tomberg).

Komisjoni esimesel koosolekul (13.11.1933) otsustati, et eralennuasjandust tuleb arendada lähtudes eestkätt riigikaitse vajadustest ning seda tuleb riiklikult toetada. Ühtlasi tunnustati vajalikuks välja arendada lennujaamade võrk ja säilitada kõik olemasolevad Eesti ja välismaa vahel ühendust pidavad lennuliinid. Teisel koosolekul (16.11.1933) otsustati, et iga linna, alevi ja aleviku juures peab olema maa-ala aerodroomi rajamiseks, ning kolmandal koosolekul (18.11.1933) langetati positiivne otsus ka hädamaandumiskohtade võrgu väljaarendamise kohta.⁸¹

Ilmselt just eelnimetatud komisjoni otsuste tulemusena valmis teedeministeeriumis 1934. aastaks lennujaamade võrgu rajamise kava. Kirjanduses väidetakse ekslikult, et selle kohaselt kavatseti Eestisse rajada kümme alalist lennuvälja ja üheksa maandumiskohta.⁸² Tegelikult soovis ministeerium ehitada 20 lennujaama, mis jagunesid prioriteetsuse järgi nelja gruppi. Esimeses tähtsusjärgus oli Tallinna Ülemiste lennujaam, teises Viljandi, Türi, Kuressaare, Pärnu, Tartu, Haapsalu, Valga, Rakvere ja Tapa lennujaamad, kolmandas Paide, Petseri, Võru,

⁷⁹ RA, ERA.31.2.255, l. 2766. Lennuasjanduse komitee asutamise määrus, 04.10.1933.

⁸⁰ RA, ERA.1002.1.91, l. 16-17. Eesti lennuasjanduse aluseid ja sihtjooni, dat-mata.

⁸¹ RA, ERA.1002.1.91, l. 26-27. Eralennuasjanduse arendamise kava läbivaatamise komisjoni koosolekute protokollid, 13.-18.11.1933.

⁸² Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 197.

Narva, Käina ja Jõhvi lennujaamad ning neljandas Tõrva, Põltsamaa, Mustvee ja Virtsu lennujaamad.⁸³ Kava põhjendati järgnevalt: „Lennujaamade võrk, kui esmajärguline vajadus kogu lennuasjandusele, tuleb kõige pealt välja arendada. Lennujaamade ehitamine tunnistatakse tarvilikuks üldiselt kõikides linnades ja võimalikult ka alevites.“⁸⁴

Ilmselgelt oli tegu utoopilise projektiga, mida oleks olnud raske täide viia. Enne okupatsiooni algust ei jõutud peale Tallinna Ülemiste lennujaama mitte ühegi teise lennujaama rajamiseni; vahest enim meenutas lennujaama Viljandi lennuväli. Eelduslikult pidid planeeritud lennujaamad vastama käesoleva töö sissejuhatuses väljatoodud nõuetele. On ka võimalus, et on segamini aetud terminid lennuväli ja lennujaam, kuid isegi sel juhul tundub 20 siseriikliku tsiviillennuvälja rajamise plaan ulmelisena, kuna puudusid siseliinid ning vähestel siseriiklikel lendudel ei olnud suurt reisijate tungi. Kahekümnest kavandatud lennuväljast koguti andmeid 18 lennuvälja kohta (eelloetletud asulatest jäid kõrvale Mustvee ja Virtsu).⁸⁵

Tsiviillennuväljade ehitamiste plaanid käisid läbi teedeministeeriumi lennuasjanduse inspektori. Muude ülesannete hulgas kontrollis inspektor ministeeriumile esitatud lennuväljade rajamise projekte ning, olles tutvunud dokumentide ja kohapealsete oludega, esitas lennuvälja asukoha ja projekti kinnitamiseks ministrile.⁸⁶ Lennuasjanduse inspektorina töötasid 1930. aastatel Alfred Elbrecht, Otto Org (tõusis 1938. aastal moodustatud Õhusõiduosakonna direktoriks) ja Rein Tooma.

1934. aastal koostati teedeministeeriumis nõudmised plaanitavate tsiviillennuväljade kohta. Alustuseks tuli saavutada kokkulepe kohaliku omavalitsuse ja teedeministeeriumi vahel rajatava lennuvälja asukoha osas. Selleks pidi omavalitsus esitama ministeeriumile järgmised plaanid:

- Ümbruskonna kaart (1:25000), millele on märgitud kohad, kuhu on võimalik lennuväli rajada.
- Linna plaan (1:10000), kuhu on märgitud lennuvälja asupaik, juurdepääsu teed ning teenistushoonete ja angaari asupaik.
- Lennuvälja ümbruses (1,5 km raadiuses) asuvate takistuste (ehitised, puud, telefoni-, telegraafi- ja elektriliinid) plaan.

⁸³ RA, ERA.1002.1.52, pag-mata. Rajatavate lennuväljade asukohad ning prioriteetsustabel 1934.

⁸⁴ RA, ERA.1002.1.52, l. 39. Lennuasjanduse inspektor teedeministrile, 12.06.1934.

⁸⁵ RA, ERA.1002.1.52, l. 24-28. Eralennunduse seis 1934. aastal.

⁸⁶ RA, ERA.1002.1.82, l. 2. Juhtkiri lennuväljade asutamiseks ja projektide koostamiseks, 09.11.1934.

- Lennuvälja maa-ala plaan (1:2000), millele on kantud: 1) samakõrgusjooned, 2) lennuvälja territooriumi moodustavate maatükkide omanikud (kasutajad) ja maa otstarve, 3) kraavide ja drenaažide kirjeldus, 4) andmed pinnase koostise ja põhjavee seisukohta (puurimistööde põhjal) ning 5) tuuleroos.

Pärast asukohta kinnitamist (ministri otsusega) tuli omavalitsusel koostada ja esitada ministri kinnitamiseks ehitustööde projektid:

- Lennuvälja maa-ala samakõrgusjooned (enne kavandatavaid tasandustöid)
- Tasandustööde plaan
- Lennuvälja maa-ala uued samakõrgusjooned (pärast tasandustöid)
- Mullatööde eelarved
- Dreanaži, angaari ja teenistushoone plaanid ja eelarved.⁸⁷

Ministeeriumi hinnangul pidi lennuväli asetsema võimalikult linna lähedal (mitte kaugemal kui 5 km), paiknema lähimast lennujaamast vähemalt 150 km kaugusel (lühem vahemaa oli lubatav vaid „kohalike tarviduste rahuldamiseks või jälle hädamaandumiskohaks“) ning olema ühenduses linna ja raudteejaamaga. Eelistada tuli säärase maantee lähedust, „millel pidev omnibuse liin“. Lennuvälja ei lubatud rajada udurikkasse kohta ning selle lähemas ümbruses (300 m raadiuses) ei võinud olla takistusi, nagu näiteks ehitised, puud, raadiomastid jne. Samuti tuli mõelda tulevikule ning leida lennujaamale asukoht, kus oleks võimalik seda väheste kulutustega laiendada.⁸⁸

Lennurajad pidid olema vähemalt 400 meetrit pikad ning neid pidi olema võimalik pikendada 800 meetrini. Nõudeid esitati ka lennuvälja pinnasele. Lennuvälja maapind olgu tasane ja püsivalt (ka sula- ja vihmaperioodidel) kõva ning piisavalt tugev, et 3 tonniline koormatud veoauto saaks takistusteta liikuda. Lisaks ei tohtinud lennuväljal olla mäntaid, kive, vaiasid, lompe ja auke ning selle pind pidi olema kaetud muruga või võimaldama selle kasvatamist; maapinna kallak ei tohtinud olla suurem kui 1%.⁸⁹

Pärast lennuvälja rajamist oli vaja koostada lennuvälja kirjeldus. Selles tuli esitada lennuvälja asukoht (geograafiline pikkus ja laius; absoluutne kõrgus merepinnast) ja kaugus linnast ning kirjeldada lennuvälja ümbrust (kõigis neljas ilmakaares) ja seal leiduvaid takistusi, samuti maandumisala ulatust (suunad: põhi-lõuna, ida-lääs, kagu-loe, edel-kirre), pinnase omadusi,

⁸⁷ RA, ERA.1002.1.52, l. 13-14. Juhtkiri lennuvälja asutamiseks 1934.

⁸⁸ RA, ERA.1002.1.52, l. 17, 56. Juhtkiri lennuvälja asutamiseks 1934; RA, ERA.1002.1.52, l. 56. Lennuvälja tehnilised nõuded 1934.

⁸⁹ RA, ERA.1002.1.52, l. 17-18. Juhtkiri lennuvälja asutamiseks 1934.

erilisi tundemärke (tuulekott, maandumislinad, suitsuahi jms), angaari väravate suurus, lennuvälja varustatust (bensiiini- ja õlitagavarad, vesi, töökojad jne). Kirjeldus pidi sisaldama ka informatsiooni lähima ilmajaama, telefoni- ja telegraafipunkti, raudteejaama ning politsei- ja meditsiinasutuste kohta.⁹⁰ Taoline dokumentatsioon võimaldas hinnata iga lennuvälja/ jaama kasutuskõlbulikkust erinevat tüüpi lennukitele ning kuna lendurid tõusid õhku ja maandusid vastavalt oma võimetele, siis sisaldasid sellised dokumendid nende jaoks vajalikku informatsiooni, olles ka olulised navigeerimistähised.

3.2 Nehatu ja Ülemiste lennujaamad

Juba Aeronaudi tegutsemisajal nähti vajadust tsiviillennuvälja järele, kuid selle ehitamiseni läks veel aega. Aeronaudi taotlus uue lennuvälja rajamiseks oli ajendatud sõjaministeeriumi 1926. aasta otsusest, mis keelas Aeronaudi lennukitel Lasnamäe lennuvälja kasutada.⁹¹

1928. aastal rajati Tallinna korraka kaks tsiviillennuvälja. Saksa-Vene ühisfirma Deruluft, mis alustas kord päevas (v.a pühapäevad) toimuvate lendudega liinil Riia–Tallinn–Leningrad, seadis oma lennuvälja sisse Tallinnast kümnekonna kilomeetri kaugusele.⁹² Lennuväli asus Nehatu vallamaja lähedal, ligikaudu 200 000 ruutmeetri suurusel söötis oleval karjamaal ning oli võrdlemisi algeline – puudusid nii angaarid kui ka töökojad, kuid eksisteeris reisijate- ja teenistushoone. Lennuvälja mõõtmed olid umbes 600x400 meetrit. 1933. aastal, kui Ülemiste lennujaam oli veel ehitusjärgus, kuid kasutuskõlbulik, sulges Deruluft Nehatu lennuvälja ning kolis Ülemistele. Tegemist oli kasuliku otsusega, sest juba 1934. aastal kasvas Derulufti reisijate arv 61,7% võrra.⁹³

1928. aastal lasi eelpoolmainitud Aeronaudi konkurent Soome lennufirma OY Aero ehitada Ülemiste järve linnapoolsele servale väikese lennusadama, mida haldas ja kasutas üksnes Aero ise. Lennud Tallinna ja Helsingi vahel toimusid mitu korda päevas. Põhjuseid, miks rajati lennusadam Ülemiste järvele, oli mitu, sh järve kiirem kattumine jääga, mis võimaldas varem suuskadel maanduda, merega võrreldes väiksem lainetus ning mage vesi, mis kahjustas lennukeid vähem.⁹⁴ Aerole kuulunud lennusadam tegutses Ülemiste järvel viis aastat.

⁹⁰ RA, ERA.1002.1.52, l. 52. Juhtkiri lennuvälja asutamiseks 1934; RA, ERA.1002.1.52, l. 53 Seletuskiri lennuvälja kirjeldamise juhendi kohta 1934.

⁹¹ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 501.

⁹² *Ibid.* Lk 502.

⁹³ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 502-505, 514; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 62-63.

⁹⁴ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 503.

1932. aastal tegi teedeministerium algust uue, Ülemiste lennujaama lennusadama ehitamisega, kuid kuna suurte kivide eemaldamine järvepõhjast võttis planeeritust rohkem aega, alustas uus, Eesti riigile kuuluv Ülemiste lennusadam tööd alles 1933. aasta septembris. OY Aero sulges oma lennusadama ning kolis ümber uude lennusadamasse.⁹⁵ 1935. aastal sai Ülemiste lennujaama lennusadam lõplikult valmis ning selle kaarja, 25-meetrise raadiusega, maandumissilla äärde võis korraga kinnitada kuni kolm lennukit. Sinna maandusid lisaks Aero OY-le ka Rootsi AB Aerotranspordi (ABA) lennukid, mis alustasid lendudega 1934. aastast (mõlemad teenindasid liini Stockholm–Turu–Helsingi–Tallinn vaheldumisi). Lennusadam kaotas oma tähtsuse 1937. aastal, kui Soome ja Rootsi vesilennukid asendati maismaalennukitega.⁹⁶

1932. aastal alustasid lende Tallinna Poola lennufirma Polskije Line Lotnicze (LOT) lennukid, mis lendasid kolm korda nädalas liinil Varssavi–Vilnius–Riia–Tallinn, maandudes Lasnamäe sõjaväelennuväljal. Niisiis teenindas Tallinna lennuliine 1930. aastate alguses kolm lennujaama: Lasnamäe (LOT), Nehatu (Deruluft) ja Ülemiste lennusadam (Aero). Seeläbi kujunes Tallinnas ühelt liinilt teisele üleminek reisijate jaoks äärmiselt ebamugavaks, mistap tõstatus teedeministeriumis küsimus kõigi lennujaamade koondamisest ühte piirkonda.⁹⁷

Selleks ajaks olid Tallinna lennujaamad tõusnud rahvusvahelise lennunduse mõttes arvestatavale kohale, teenindades 1931. aasta jooksul 1323 lennuga 3394 reisijat. Lisaks reisijatele veeti laiali ka keskmiselt 16 kilogrammi posti iga lennu kohta. Võrdluseks võib tuua näiteks Ateena ja Barnasa (Rumeenia) lennujaamad, kus samal aastal teenindati vastavalt 2205 ja 3679 reisijat ning posti veeti laiali vaid 1 ja 8 kilogrammi lennu kohta. Suurimad lennujaamad nagu näiteks Croydoni lennujaam Inglismaal või Le Bourget lennujaam Prantsusmaal teenindasid aga aastas pea 45 000 reisijat, samas jäi keskmise suurusega lennujaamade, nagu näiteks Stockholmi ja Praha, 1931. aasta reisijate arvuks ligikaudu 12 000. Siiski suutis Tallinna lennujaam pakkuda konkurentsi – kui kõrvale jätta Croydon ja Le Bourget – reisijate keskmise arvu poolest iga lennu kohta: Tallinnas osales igal lennul keskmiselt 2,5 reisijat, samas kui mujal Euroopas jäi see arv kahe reisija juurde.⁹⁸ 1935.

⁹⁵ Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 181; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 63.

⁹⁶ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 63; Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 181; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 507.

⁹⁷ Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 181; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 60-62.

⁹⁸ RA, ERA.1002.1.380, l. 3. Tallinna lennujaama tegevuse võrdlus teiste suuremate lennujaamade tegevusega 1931. aastal.

aastaks tõusid arvud hüppeliselt: reisijate arv iga lennu kohta kasvas 8,1 peale (aasta esimese kuue kuu jooksul) ning lennujaam teenindas päevas mõnikord üle saja reisija.⁹⁹

1929. aastal sundvõõrandas riik tulevase Ülemiste lennujaama tarbeks AS-ilt Dvigatel 12,7 ha ja Wagneri pärijatelt 18,6 ha maad. Plaan samasse kohta lennujaam ehitada oli juba Aeronaudil 1926. aastal, kuid kuna Aeronaudil endal puudus raha uue lennujaama rajamiseks ning riik keeldus toetamast, ei saanud kavatsusest asja.¹⁰⁰ Küll aga ei soovinud AS Dvigatel ega Wagneri pärijad loobuda oma maast ning kaebasid riigi kohtusse. Tüli põhjuseks sai liiga madal hind, mida riik oli valmis sundvõõrandamise eest maksma. Maid käisid hindamas mitmed ekspertkomisjonid, kuid selgust ei saadud. Lõpuks jõudis kaebus riigikohtuni, kes ei pidanud hagejate põhjendusi piisavaks ja andis riigile õiguse sundvõõrandamiseks. Ehkki mitmed autorid on väitnud, et riik maksis välja üle 100.000 krooni, olid tegelikud summad oluliselt väiksemad – AS Dvigatel sai 35.828,36 krooni ning Wagneri pärijad 28.254,21 krooni.¹⁰¹

Kuigi riigikohtu lahend jõustus alles 1932. aastal, läks ehitus lahti juba 1931. aasta lõpus. Samal aastal eraldati riigieelarves lennuväljade ehitamiseks 353 452 krooni ning ehkki sellest summast pidanuks jaguma lisaks Tallinnale ka Viljandi, Pärnu, Türi ja Kuressaare lennuväljadele, eeldati et ainuüksi Tallinna lennuvälja kogumaksumus koos maa tasandamisega ja angaaride rajamisega on 25 miljonit senti.¹⁰²

Lennuvälja rajamine ei olnud lihtne, sest paekivine pinnas muutis dreneaazikaevamise väga keeruliseks.¹⁰³ Siiski said 1932. aastaks enamus Ülemiste lennuvälja maadest tasandatud ning esialgsed kuivendustööd tehtud. 1. juunil sooritati Ülemiste lennuväljale esimene proovimaandumine ning neli päeva hiljem peeti seal juba Tallinna Õhuasjanduse Ühingu lennupäev, mis tõi kohale üle 5000 pealtvaataja.¹⁰⁴

20. sajandi alguses olid tsiviillennujaamad, võrreldes tänapäevaga, eeldatavast vähem turvatud. Lendude vahelisel ajal kasutati lennujaama alasid karjamaana ja lisaks võisid sinna eksida juhuslikud inimesedki. Selle vältimiseks kuulus Ülemiste lennujaama vahi kohustuste hulka ülesanne jälgida, et lennujaamas „ei viibiks inimesi, kellel selleks luba ei ole

⁹⁹ RA, ERA.1002.1.84, I. 1. Valitsusasutiste tegevus 1935/36. Eesti eralennuasjanduse ülevaade.

¹⁰⁰ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 62; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 502, 505.

¹⁰¹ RA, ERA.1002.1.358, I. 87-88. Riigikohtu lahendi ärakiri AS Dvigateli ja Wagneri pärijate hagist riigi vastu, 17.06.1932.

¹⁰² Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 505-506.

¹⁰³ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilik, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 197.

¹⁰⁴ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 505-506; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 62-63.

(autosõitjad, karjatajad, mustlased ning teised omavolilised läbisõitjad, kes lennuvälja ehk temal kasvavat rohtu, heina [...] rikuks).¹⁰⁵ Kui juba tollane suurim lennujaam pidas vajalikuks vahi ülesannete hulka lugeda võõraste isikute väljasaatmise, siis võis samasugune mure eksisteerida mujalgi.

1934. aasta 2. mail toimus Ülemiste lennujaama pidulik avamine. Lisaks pinnaskattega lennuväljale olid valminud ajutine administratiivhoone, angaar, töökojad, maa-alune bensiinikelder ja radiopeilingujaam. Ei ole teada, kas lennurajad olid enne 1936/1937. aasta betoneerimistöid kindlasuunalised või oli lennuväli sarnane sõjaväe aerodroomidele, kus maandumine ja õhkutõus toimus ühelt suurelt platsilt, vastavalt tuulesuunale. Teedeministeeriumi õhusõiduosakonna kirjavahetuses leidub kirjeldus Tallinna lennujaama pinnasest – tegemist on „suuremas osas rohuga läbikasvanud heinamaaga“, seega võib oletada, et kindlaid maandumisradasid ei eksisteerinud. Ülemiste lennujaama hakkasid kasutama kõik eelmainitud lennufirmad: Aero OY, ABA, LOT ja Deruluft. Pärast Derulufti likvideerimist 1936. aastal tuli selle asemele Lufthansa, mis aga ei teenindanud Saksamaa ja Nõukogude Liidu halvenenud poliitiliste suhete tõttu enam Leningradi liini.¹⁰⁶

1936. aastal alustati lennuvälja kuivendamist, sest mitmes lennufirmas kasutusele võetud moodsad ja rasked (11-tonnised) reisilennukid Junkers 52/3m jäid põlevkivituhaga tasandatud looduslikul pinnal vihmasel ajal maandudes sageli kinni ja neid tuli traktoritega välja tõmmata.¹⁰⁷ Lennuväljade arendamise peamiseks põhjuseks kogu maailmas oligi lennukite areng – kahe maailmasõja vahel kasvasid lennukite kiirused ja stardimassid kolmekordseteks. Uuemad ja võimsamad lennukid vajasisid ka paremaid ja vastupidavamaid tehiskattega maandumis- ja õhkutõusmisradasid.¹⁰⁸ 1937. aasta sügiseks lõpetati kõik lennujaama lennu- ja ruleerimisradade betoneerimistööd, mis võimaldas tagada stabiilsemat lennuühendust.¹⁰⁹ Probleemiks jäi aga stardiradade pikkus – 1938. aastal proovimaandumise teinud Lufthansa reisilennuk jooksis lennuvälja aladelt kaugemale välja. 1936/1937. aastal ehitatud neli betoneeritud rada (kolm stardi- ja maandumisrada ning üks ruleerimisrada) olid 40 m laiad ja kuni 610 m pikad (ida-lääne suunal 340 m, kirde-edela suunal 460 m ja kagu-loode suunal

¹⁰⁵ RA, ERA.1002.1.380, I. 1. Tallinna lennujaama kirjeldus 1934.

¹⁰⁶ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakohtad 2. Lk 506-507; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 64-65; Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 197; ERA.1002.1.380, I. 1. Tallinna Ülemiste lennujaama kirjeldus.

¹⁰⁷ Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 197.

¹⁰⁸ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakohtad 2. Lk 49.

¹⁰⁹ Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Lk 13.

610 m)¹¹⁰. Ka mõnede teiste raskemate ja suuremate lennukite jaoks kehtestati erinõuded, mil maandumine oli lubatud vaid kindlate ilmastikutingimustega. Tavaliselt selliseid nõudeid ei rakendatud, sest lendurid otsustasid vastavalt oma võimetele, kas nad tulevad õhku tõusmise või maandumisega toime.¹¹¹

Tänu Eesti geograafilisele asukohale oli Ülemiste lennujaamast kujunemas oluline lennuteede sõlmpunkt, mis ühendas lende idast läände ja põhjast lõunasse. Murekohtadeks olid aga Eesti ilmastik (põhiline lennuhooaeg kestis maist novembrini), mistõttu oli maandumine aastaringselt keeruline, ning liiga väikesed investeeringud lennujaama arenguks. Kardeti et kui Helsingi või Stockholmi lennujaamadesse ehitatakse paremad maandumisrajad, siis kaotab Eesti oma seni olulise koha rahvusvahelises lennuliikluses.¹¹² Tagantjärele võib öelda, et kahtlus oli igati põhjendatud ning suutmatus Ülemiste lennujaama sama kiirelt arendada kui naaberriigid, sai põhjuseks, miks rahvusvaheliste lendude sõlmpunktiks kujunesid Soome ja Rootsi. Võib vaid spekuloida, milline oleks Eesti koht rahvusvahelises lennunduses ning milline mõju oleks sellel olnud riigisisese lennuvõrgu rajamisele, kui poleks kaotatud oma olulist positsiooni.

Pärast Ülemiste lennuradade betoneerimistööde lõpetamist kasvas ka reisijate hulk – 1936. aastal teenindati 9800, aasta hiljem 11 783 ning 1938. aastal 13 862 reisijat. See oli ka enne okupatsiooni Ülemiste lennujaama kõige tegusam reisijateveo aasta. Samas jätkasid postiveo mahud suurenemist ka 1939. aastal.¹¹³ Võrreldes aastaga 1928 oli 1938. aastal reisijate arv kasvanud 5,9 korda ning esmakordselt tegutses lennujaam aastaringselt. Populaarseim oli Tallinn–Helsingi liin, millel lendas kaks kolmandikku kõigist reisijatest. Tallinna lennujaam oli 1940. aastaks muutunud niivõrd oluliseks, et selle arendamiseks ettenähtud eelarve oli pea kolm ja pool korda suurem kui Viljandi, Pärnu, Narva, Võru ja Nehatu lennujaamade väljaehitamise ja hooldamise eelarve kokku.¹¹⁴ 1939. aastal, II maailmasõja puhkedes, lakkasid lennud liinidel Tallinn–Riia–Varssavi ja Tallinn–Riia–Königsberg ning mõni kuu hiljem, seoses Talvesõjaga, ka Tallinn–Helsingi ja Tallinn–Stockholm.¹¹⁵ AS Ago taastas

¹¹⁰ Samas olid varasemad pinnaskattega maandumisrajad palju pikemad (640–1100 m) (RA, ERA.1002.1.380, l. 1. Tallinna Ülemiste lennujaama kirjeldus).

¹¹¹ Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Lk 13-14; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 66-67.

¹¹² RA, ERA.1002.1.135, l. 13. Teedeministeeriumi seletuskiri Tallinna Ülemiste lennujaama 1936/37.a erakorralise eelarve kohta.

¹¹³ Künnapuu, A. Teedel õhuvarustesse. Lk 61; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 513.

¹¹⁴ RA, ERA.R-941.1.261, pag-mata. Teedeministeeriumi õhusõiduosakonna direktori kiri teedeministrile, 05.04.1940.

¹¹⁵ Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920-1940. Lk 170-171.

kevad 1940 lennuühendused Helsingi, Königsbergi (vahemaandumisega Riias) ja Stockholmiga.¹¹⁶

3.3 Tsiviillennujaamad ja -väljad mujal Eestis

1930. aastatel peeti plaane rajada lennuväli pea kõigisse Eesti linnadesse ja suurematesse asulatesse. Mitmes linnas alustatigi vastavate töödega, kuid lennuväljade rajamiseni jõuti vaid üksikutes. Kirjanduses puudub täpne info Eesti tsiviillennuväljade kohta. Toomas Türk on maininud Viljandi lennuvälja ja angaari avamist 1932. aastal ning lisanud: „Riiklikult toetati ka Türi, Kuressaare ja Pärnu lennuväljade ehitamist.“¹¹⁷ Teiseski teoses puudutatakse tsiviillennuväljade rajamist (v.a Ülemiste ja Nehatu) vaid paari lausega.¹¹⁸

Kuni 1920. aastate lõpuni oli tsiviillennukitel võimalik Eestis kasutada vaid kaitseväge lennuvälju (ainsaks erandiks Aeronaudi lennusadam Tallinnas). Esimesed tsiviillennujaamad – Derulufti lennuväli Nehatus ja Aero lennusadam Ülemistel – alustasid tegevust 1928. aastal. Neile lisaks avati 10. juulil 1932 Sakalamaa Õhuasjanduse Ühingu eralennuväli Viljandis ja 2. mail 1934 Ülemiste lennujaam Tallinnas (see hõlmas nii lennuvälja kui ka lennusadamat). 1937. aastaks lisandusid tsiviillennuväljad Narvas ja Pärnus, kuid need ei olnud lõpuni välja ehitatud. Tulevikus oli kavas ehitada veel 12 lennuvälja ja „arvurikas hädamaandumisväljade võrk“.¹¹⁹ Tihenenud lennuliiklus ning selle pealt teenitav tulu ei jäänud märkamata ning küllap mõisteti potentsiaali, mida võib kaasa tuua hästi väljaarendatud lennujaamade võrgustik, mis suudaks vastu võtta nii kodu- kui välismaiseid lende. Aastatel 1934–1937 andis Tallinna lennujaam kasumit keskmiselt 30 000 krooni aastas.¹²⁰

Väärrib eraldi väljatoomist 1935. aastal lennuasjanduse inspektorile esitatud Vändra Õhuasjanduse Ühingu palve aidata rajada kohalik lennuväli, kuna ühingul oli üle 80 liikme, kuid puudus lennuväli, kus „teostada õpinguid ja harrastada lennusporti“. Samuti asusid kõik suuremad lennuväljad enam kui 60 km kaugusel. Tedaolevalt on tegemist ainsa säilinud dokumendiga, milles taotleti lennuvälja rajamist väljaspool varemmainitud asulaid.¹²¹

Viljandi lennuväli. Viljandi lennuvälja ja -jaama ajalugu ulatub Aeronaudi tegutsemisaega, ehkki siis oli tegemist kõigest algelise maandumiskohaga. Kui Aeronaut käivitas 1923. aastal

¹¹⁶ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 70.

¹¹⁷ Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 41.

¹¹⁸ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 502-513.

¹¹⁹ RA, ERA.1002.1.84, l. 1. Valitsusasutiste tegevus 1935/36. Eesti eralennuasjanduse ülevaade.

¹²⁰ RA, ERA.1002.1.135, l. 7. Teedeministeeriumi seletuskiri Tallinna Ülemiste lennujaama 1936/37.a tulude eelarvestamise kohta.

¹²¹ RA, ERA.1002.1.52, l. 33. Vändra Õhuasjanduse Ühingu lennuasjanduse inspektorile, 27.02.1935.

Tallinn–Viljandi–Tartu liini, siis maanduti Viljandi vangimaja taga (praeguse Tallinna maantee ja Kõleri tänava vahel) asetsenud põllul. Pärast Aeronaudi pankrotistumist jagati lennuvälja maad kruntideks.¹²²

Viljandi lennundus hakkas uuesti arenema 1931. aastast, kui asutati Sakalamaa Õhuasjanduse Ühing, mille eesmärk oli rajada Viljandisse lennuväli ning ehitada sinna angaar. Uue lennuvälja asukohaks valiti Männimäe. Ettevõtmise rahastamiseks korraldati lennupäevi, kus osalesid nii sõjaväe- kui ka eralennukid. Osa kapitalist tuli SÕÜ laekuri Heinz von Ungern-Sternbergi pruulikoja kasumist, mis tegeles lennupäevadel oma toodangu müümisega. 1932. aastaks olid vajalikud maad tasandatud ning rajatud angaar ning avamispäeva puhul korraldatud lennupäeva (10.07.1932) kajastati erinevates ajalehtedes üle riigi. 1934. aastal eraldati Viljandi lennuvälja tarbeks veel 14 ha maad ning 1935. aastaks olid lennuvälja mõõtmed 525x525 m, varasema 400x337 m asemel.¹²³

Lennuväli ei olnud aga kohalike seas kuigi populaarne, sest linn oli eraldanud lennuvälja rajamiseks 15 ha (selle eest vastutav oli SÕÜ esimees, Viljandi tollane linnaeapea, August Maramaa). Lennuasjanduse arendamisega ning purilennukite ehitamisega tegelenud parun Ungern-Sternberg jäi seetõttu mulkidele pinnuks silma, kes süüdistasid linna „parunihärrade lõbulendude“ jaoks liigse maa andmises. SÕÜ likvideeriti aastal 1936, selle asemele tekkis 1938. aastal Eesti Aeroklubi Viljandi osakond.¹²⁴

Pärnu lennuväli. Lennuliiklus üle Pärnu algas juba 1921. aastal, kui Aeronaut hakkas teenindama Tallinn–Riia liini, kuid maandumiseni Pärnus jõuti mitu aastat hiljem. 1929. aasta kevadel plaanis Deruluft avada liini Tallinn–Pärnu ning palus linnal eraldada lennuvälja jaoks Kambi mõisast 27 vakamaad. Vastne lennuväli oleks pidanud valmima juba 1. juuniks, kuid selle plaani teostumisest puuduvad andmed.¹²⁵

Uuesti kerkis lennuvälja rajamise küsimus 1932. aastal, kui sobivaid maid käisid hindamas Poola lennufirma LOT esindajad, kelle lennukid samuti üle Pärnu lendasid. 1933. aasta alguses otsustas linnavalikogu eraldada Kambi mõisast maad 800x800 meetrise lennuvälja ehitamiseks. Ühtlasi eraldas linnavalitsus selleks 3748,97 krooni. Lennuvälja rajamiseks vajalike kuivenduskraavide kaevamisega jõuti valmis 1934. aasta suveks, kuid maapinna

¹²² Raudla, H. August Maramaa aeg. Lk 88; Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 500.

¹²³ Raudla, H. August Maramaa aeg. Lk 88-90; Vercamer, L.A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 516; Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. Lk 46

¹²⁴ Raudla, H. August Maramaa aeg. Lk 88-90; ; Kitvel, T., Tilk, J. Eesti lennukroonika. Lk 124.

¹²⁵ Esna, O. Pajatusi vanast Pärnust. Kirjastus Otto Wilhelm, 2017. Lk 205-206.

tasandamiseks ning drenameerimiseks oli tarvis veel 30 000 krooni lisaraha. Rahastus aga viibis ning teedeministerium tegi 1934/1935. aasta eelarves ettepaneku lükata kõigi lennuväljade rajamine ja rahastamine määramata ajaks edasi.¹²⁶

1935. aastal tegi Pärnu tollane linnapea Oskar Kask Tallinnas lobitööd Pärnu lennuvälja ehitustööde alustamiseks Kambi mõisa aladel, kuid nüüd soovis teedeministerium rajada lennuvälja linnale lähemale Sauga mõisa maale. Kuna projekti valmimine viibis ning suur osa lennuväljade ehituseks ettenähtud rahast kulus Tallinna Ülemiste lennujaama ehituseks, siis jäi Pärnu lennuvälja ehitus toppama. Alles 1937. aastal teatas teedeministerium, et Sauga mõisast eraldatakse lennuvälja tarbeks 27 ha maad ning 1937/1938. aasta eelarves nähti selleks ette 35 000 krooni.¹²⁷

Tööd läksid käima samal aastal, kuid angaari ja muude ehitiste valmimise tähtaeg lükati 1938. aastasse. Tööde viibimise tõttu lükkus järgmisse aastasse ka maade rullimine ning heinaseemne külvanine. 1938. aastal alustati rullimistöödega ning lennuväli pidi valmima järgmiseks aastaks. 1939. aastal soovis AS Ago pikendada kavandatavat Tallinn–Stockholmi liini Pärnuni (1931. aastal oli plaan, et seatakse sisse ühendus Tallinn–Pärnu ja Pärnu–Stockholmi liinil), mille tarbeks oli vaja rajada vähemalt 800 m pikkune lennurada ning eraldada Sauga mõisast veel 44,5 ha maad. Selle ettepaneku osas ei jõutud linnavolikogus üksmeelele, kuna Sauga mõis oli linna jaoks tulutoov ettevõtte ning kardeti, et selle tootlikkus väheneb märkimisväärselt, kui sinna rajatakse lennuväli. Kuigi maandumine oli Pärnu lennuvälja tasandatud maadel võimalik, jäi toimiv lennujaam koos angaaride ja teenistushoonetega ehitamata ning idee turistidele suunatud lennuühendusest Tallinna ja Pärnu vahel ei saanud teoks.¹²⁸

Tartu lennuväli. Suuruselt teine sõjaväelennuväli Eestis asus Tartus, kus maanduti lennuväljaks kohandatud Raadi mõisa maadel. Sellel oli tähtsus ka tsiviillennuväljana, sest seal maandusid 1920. aastatel Aeronaudi lennukid ning hiljem Tartu lennuühingu lennukid (Tartu lennuühing plaanis ka rajada oma lennuvälja Tähtvere mõisa aladele, kuid puuduvad andmed, et seal oleks lennuvälja ehitustöödega alustatud).¹²⁹ 1919. aasta seisuga oli tegemist võrdlemisi väikese lennuväljaga – seal asus vaid üks angaar, mis oli sinna toodud Vabadussõja lõpuaastal ja mis samal aastal ka kokku varises. Aerodroomi rajasid sinna 1918.

¹²⁶ Esna, O. Pajatusi vanast Pärnust. Lk 206-207; RA, ERA.1002.1.538, I. 1. 1932/1933 Pärnu linnavalitsuse avalikkude tööde aruanne.

¹²⁷ Esna, O. Pajatusi vanast Pärnust. Lk 207-212

¹²⁸ *Ibid.* Lk 207-212.

¹²⁹ Võitlus. Nr 104, Lk 7. Eralennuväli Tartu. 07.11.1933.

aastal sakslased, kuid oma mõisamaad lennuvälja rajamiseks andis juba 1913. aastal parun Reinhold Karl von Liphart noorem. Selle põhjuseks võis olla tema vennapoeg Paul Axel von Liphart, kes oli samal aastal lõpetanud Sevastopoli lennukooli. 1914. aastal maandusid sinna esimest korda lennukid. Tartu militaarlennuväli sai uue hingamise 1923. aastal, kui sinna rajati kaks uut puitangaari ning lennuvälja maad uuesti tasandati. 1925. aastal lisandusid teenistushoone ja pommikelder ning 1926. aastal veel üks raudbetoonangaar. Lennuvälja mõõtmed olid 640x400 m.¹³⁰ Kahjuks puuduvad Tartu lennuvälja kohta põhjalikumad andmed nii kirjanduses kui ka läbitöötatud arhiivimaterjalides.

Kuressaare lennuväli. Kuressaare lennuvälja ehitustööd algasid alles 1939. aastal ning arhiivimaterjalidestki on säilinud vaid kümnike aruanded, tööliste nimekirjad ja palgalehed. Kirjanduses on küll mainitud, et Kuressaares valmis 1939. aastal 17 ha suurune silutud lennuväli, kuid ei täpsustata kas ja kui palju seal maanduti ning kui palju, kui üldse, seal lennukid oli.¹³¹ Lennuvälja vähese kasutamise põhjus võis olla ka alanud II maailmasõda ning Nõukogude Liidu okupatsioon.

Narva lennuväli. Narva lennuvälja kohta on mainitud, et 1939. aastal laiendati tarvituskõlbuliku lennuvälja maa-ala 5 ha võrra, kuid muud informatsiooni lennuvälja kohta ei leidu.¹³² 1938. aastal 8. aprillil ilmunud Päevalehe artiklis on kirjutatud, et suvel plaanitakse avada Tallinn–Narva lennuliin, kuid hetkel seisab plaan Narva lõpetamata lennuvälja taga – lennuväli vajaks lõpuni ehitamist, kuid samas on valminud üks angaar, mis aga vajab veel remonti.¹³³

Türi, Haapsalu, Valga, Rakvere (seal asus sõjaväelennuväli, kuhu oli küllap võimalik maanduda ka tsiviillennukitel), Tapa, Paide, Petseri, Võru, Käina, Tõrva, Põltsamaa, Mustvee, Virtsu lennujaamad aga jäidki paberile. Kuigi kohalikud õhuasjanduse ühingud taotlesid teedeministeeriumilt raha lennuväljade ehitamiseks, ei jõudnud vähemalt 1934. aastaks plaanid kuigi kaugele. Kuna õhuasjanduse ühingutel puudus vajalik kapital, siis tehti eeltöid lennuvälja rajamiseks vaid vähestes linnades. Kõige kaugemale jõudsid Haapsalu, Petseri, Põltsamaa ja Võru õhuasjanduse ühingud, mis leidsid sobivad maatükid ja koostasid tööde esialgsed eelarved. Ka Türi linnavolikogu otsustas 1933. aastal eraldada lennuvälja tarbeks maad ning väidetavalt kulutas linnavalitsus lennuvälja ehitamiseks pea 3000

¹³⁰ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 483, 490, 495-496; Gerdessen, F., Kitvel, T., Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Lk 350.

¹³¹ Vercamer, L. A., Kitvel, T. Põhjakotkad 2. Lk 513.

¹³² *Ibid.* Lk 513.

¹³³ Päevaleht, Nr 97. Lk 3. Avatakse lennuliin Narva ja Tallinna vahel, 08.04.1938.

krooni.¹³⁴ Siiski ei jõutud nende lennuväljade ehitamiseni – ühe teedeministeeriumi kalkulatsiooni kohaselt oleks kulunud kõigi lennuväljade väljaarendamiseks kümne aasta jooksul keskmiselt 57 000 krooni aastas.¹³⁵ 1938. aastaks olid rahapuuduse tõttu tsiviillennuväljadeks välja kujunenud väljaspool Tallinna vaid Viljandi, Narva ja Pärnu.¹³⁶

¹³⁴ RA, ERA.2309.1.169, l. 64 Türi linnavolikogu koosoleku protokoll, 31.03.1933.

¹³⁵ RA, ERA.1002.1.52, pag-mata. Teedeministeeriumi eelarve lennuväljade väljaehitamiseks vajalike summade kohta kuni aastani 1939; RA, ERA.1002.1.52, l. 24-28. Eralennunduse seis 1934. aastal; RA, ERA 1002.1.52, l. 45. 1932/1933 aruanne avalike tööde korras lennuväljade ehitamiseks kulutatud krediit.

¹³⁶ RA, ERA.1002.1.255, l. 2. Teedeministeeriumi õhusõidu arengu ülevaade 1938. aastal.

Kokkuvõte

Tarvidust tsiviillennunduse järele nähti 1920. aastal, pärast Tartu rahulepingu allkirjastamist, kui karmi talve tõttu oli Soome laht kinni külmunud, kuid vaja oli välja saata diplomaatilist posti. Eesti tsiviillennunduse alguseks võib aga pigem lugeda Aeronaudi asutamist 1921. aastal, kuigi lende tehti Eesti pinnalt juba varem.

Enne esimeste lennuväljade rajamist, tõusti õhku teedelt, hipodroomidelt, põldudelt ning heina- ja karjamaadel, talvisel ajal sobis ka mere- ja järvejää. Seetõttu ei ole võimalik anda ülevaadet kõigist võimalikest õhkutõusmis- ja maandumiskohtadest Eestis. Plaane tsiviillennuvälja rajamiseks peeti juba 1913. aastal Narvas ja Tallinnas, mis aga teostuseni ei jõudnud. Esimene lennuväli Eestis, kus maandusid tsiviillennukid, on seotud 1916. aastal Lasnamäele rajatud militaarlennuväljaga, mis jäi 1940. aastani Eesti põhiliseks sõjaväelennuväljaks. Sinna maandusid Aeronaudi lennukid kuni 1926. aastani, mil lennuvägi keeldus uuendamast Aeronaudiga Lasnamäe lennuvälja kasutuslepingut. Tegemist oli võrdlemisi lihtsa pinnaskattega lennuväljaga, kus puudusid õhkutõusmis- ja maandumisrajad.

Lisaks Lasnamäe lennuvälja kasutamisele, rajas Aeronaut 1924. aastal Härjapea jõe suudmesse oma lennusadama. Aeronaut tegutses kuni 1927. aastani ning teenindas selle jooksul liine Tallinn-Helsingi, Tallinn-Riia-Königsberg ja Tallinn-Viljandi-Tartu. Viljandis maanduti kohaliku vangimaja taga põllul, Tartus kasutati maandumiseks, sarnaselt Tallinnale, sõjaväelennuvälja, mis asus Raadil. 1922. aasta kokkuleppe järgi sai Aeronaut 10 aastaks ainuõiguse Eestist väljuvate Tallinn-Stockholm (1921-1922 teenindas seda liini SLA), Tallinn-Peterburi, varem mainitud Tallinn-Helsingi ja Tallinn-Königsberg ning nelja siseriikliku lennuliini avamiseks ja käigushoidmiseks. Puuduvad andmed, et siseriiklikel liinidel, välja arvatud Tallinn-Viljandi-Tartu, oleks toimunud regulaarne lennuühendus. Väidetavalt lendas 1924. aastal Aeronaut 28 korral Haapsalusse, kuid pole teada, kuhu seal maanduti. Aeronaut lõpetas tegevuse pankroti tõttu, mille üks suur põhjus oli tüllimine sõjaväelastega Lasnamäe lennuvälja kasutamise õiguse üle. Aeronaut soovis rajada tsiviillennuvälja Ülemiste aladele, kuid see plaan realiseerus alles 1933. aastal.

1930. aastal asutati Tallinna Õhuasjanduse Ühing, mille eesmärk oli õhusõidu arendamine ning õhu- ja gaasikaitse korraldamisele kaasaaitamine. Järgnevatel aastatel rajati sarnaseid ühingu üle terve Eesti ning 1936. aastaks oli asutatud 17 ühingu. 1932. aastal aprillis loodi neist suurima, Tallinna Õhuasjanduse Ühingu, algatusel Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liit (ÕGL), mille eesmärk oli lennunduse propageerimine, lennualase väljaõppe korraldamine,

lennukiehitus ning elanikkonna kaitse õhu- ja gaasirünnakute vastu ning selle koordineerimine. ÕGL lõpetas 1936. aastal tegevuse, selle põhjuseks võis olla poliitiline surve.

1939. aastal asutatud AS Ago loomise põhjuseks oli vajadus uue tsiviillennundusettevõtte järgi, kuna Ülemiste lennujaamast oli kujunenud oluline sõlmpunkt rahvusvahelises lennunduses, lisaks ei suutnud välismaised lennufirmad vastata kohalikele vajadustele. Erinevalt Aeronaudist sai Ago mitmeid maksusoodustusi ning riigipoolseid toetusi. Selle tegevus jäi aga Nõukogude Liidu okupatsiooni tõttu lühikeseks.

1928. aastal, pärast Aeronaudi likvideerimist, ehitas Saksa-Vene ühisfirma Deruluft Tallinna lähedale Nehatu lennuvälja ning OY Aero Ülemiste järvele väikese lennusaadama. Seati sisse ühendused vastavalt Riia-Tallinn-Leningrad ja Tallinn-Helsingi liinidel. Need tsiviillennuväljad aga minetasid oma tähtsuse, kui 1933. aastal valmis Ülemiste lennujaam, kuhu kolis Nehatust ümber Deruluft ning 1935. aastal pärast Ülemiste lennusaadama valmimist ka OY Aero. Ülemiste lennujaamast sai Eesti suurim ja olulisim tsiviillennujaam, mis oli ka enne okupatsiooni algust ainuke, kuhu aastatel 1936-1937 ehitati betoneeritud maandumisrajad, mis võimaldasid lennuvälja kasutamist aastaringelt. Ülemiste lennujaama ehitamiseks ja korrashoidmiseks kulutati kolm ja pool korda rohkem raha kui teiste tsiviillennuväljade peale kokku.

1931. aastal alustas Sakalamaa Õhuasjanduse Ühing, mille eestvedajateks olid Viljandi linnapea August Maramaa ja parun Heinz von Ungern-Sternberg, Viljandi lennuvälja ehitamist. 1932. aastal sai lennuväli valmis ning kuigi Viljandiga ei seatud sisse püsivat lennuühendust, toimusid lennuväljal mitmed lennupäevad ning seal tegeleti aktiivselt puri- ja mootorlennundusega.

1933. aastal alustati üleriigilise lennujaamade võrgu planeerimist, mis aga realiseerus vaid väiksel määral. Teedeministri juurde asutatud komitee pidi võtma seisukoha „õhusõiduliinide, aerodroomide ja maandumiskohtade kavade“ kohta. 1934. aastaks valmis teedeministeriumis lennujaamade võrgu rajamise kava. Ministerium soovis ehitada 20 lennujaama, mis pidid asuma igas linnas ja suuremas alevis. Samal aastal koostati teedeministeriumis nõudmised plaanitavate tsiviillennuväljade kohta.

Tsiviillennuvälju ehitati ka Kuressaarde, Pärnusse ja Narva, kuid nende valmimine viibis ebapiisava rahastuse tõttu ning enne okupatsiooni ei leidnud neist ükski laiemat kasutust. Plaan oli rajada ka Türi, Haapsalu, Valga, Rakvere, Tapa, Paide, Petseri, Võru, Käina, Tõrva,

Põltsamaa, Mustvee, Virtsu lennujaamad, kuid need plaanid jäid vaid paberile. On välja toodud, et ainuüksi lennuväljade rajamiseks tehtava töö maksumus oleks keskmiselt 57.000 krooni aastas. Plaan katta Eesti tsiviillennuväljade võrgustikuga ei teostunud kunagi. Selle põhjuseks oli vajamineva raha puudumine ning küllap ka nõudlus. Kuigi ÕGL tegeles aktiivselt lennunduse propageerimisega ning purilennundus leidis eestlaste seas märkimisväärset poolehoidu, tundub iga linna juurde lennuvälja (1933. aasta kava järgi lennujaama) rajamine utoopilise ideena. Puudusid ka siseliinid ning oleks väheusutav, et nende loomisel oleks need olnud lennufirmade jaoks tulusad.

Kuigi tänapäevalgi on Eestis mitmeid lennuvälju, on enamus neist sertifitseerimata ning suudaks vastu võtta vaid väiksemaid lennukeid. Siseliinide järgi puudub ka tänapäeval suurem vajadus, kuna muud transpordivahendid suudavad katta sama distantssi enam vähem sama kiirusega ning säästlikumalt.

Summary

This BA thesis – „The Construction of Civilian Airports in Estonia Before the Second World War“ – seeks to answer the question of which civilian airports and airfields were constructed in Estonia before 1940, why they were built and how the civilian airfields and airports developed.

In the first chapter, the thesis focuses on the developments in civil aviation in Estonia during and after the World War I and War for Independence. The first civilian airfield was in fact also a military airfield, located in the Lasnamäe region, near Tallinn. The airfield was constructed during World War I by Russian military. After the War for Independence, it was used by Estonia's first civilian aviation company “Aeronaut”, founded in 1921, by both Estonian military and civilian aircraft. Though plans for building civilian airfields in Narva and Tallinn date back to 1913, those plans never materialized. It is worth mentioning that the earliest flights took off and landed from any suitable area of land i.e. hippodromes, fields and so on. Even the first aerodromes and airfields did not have runways but were larger areas of land which were leveled out and cleared from obstacles.

The second chapter of the thesis provides overview of civilian aviation companies in Estonia until 1940, to which construction of airports is tightly connected to. “Aeronaut” aimed to build an independent civilian airport during its short lifespan until 1927, but due to lack of funds, this never happened. However, they managed to build a seaplane harbor in the Härjapea river mouth in Tallinn, but when the company closed, the harbor found no further use in civilian aviation.

In 1930, a new civil aviation company was founded. This was called Tallinna Õhuasjanduse Ühing (roughly translated as Tallinn's Aviation Association). It focused on the development of civilian aviation in general, but also on civilian defense against air and gas attacks. In the following years, similar associations were founded elsewhere in Estonia, reaching 17 in 1936. In 1932 these associations formed a larger legal body called Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liit (Estonian Air and Gas Defense Union). During its operation, plans were made in 1933 to cover Estonia with a network of airfields and airports. The union ceased to exist in 1936 due to political reasons.

The following civilian aviation company's lifespan was the shortest, lasting from 1939-1940. The company was called AS AGO and it was supposed to organize flights to and from Estonia. The company had a short run due to Soviet occupation.

The third chapter of the thesis gives an overview of the technical requirements of airport or airfield construction as well as descriptions of airports and airfields which were or were to be constructed. In 1928 two new airfields were constructed in Nehatu and on Ülemiste lake (for seaplanes) near Tallinn. Nehatu airport was soon abandoned by civilian aviation companies when they relocated to Ülemiste airport, built in 1933. Ülemiste airport was state built and state run, marking an important milestone in Estonian civilian aviation history, as it was widely used and could compete to larger airports in Europe in terms of number of passengers and being the largest airport in Estonia. In 1935 a new seaplane harbor was built on lake Ülemiste, closer to the Ülemiste airport. During 1936 and 1937, Ülemiste airport was the only civilian airport in Estonia to have concreted runways and it was operable during the whole year.

As previously mentioned, Estonian Air and Gas Defense Union planned to build out network of civilian airports – more than 20 airports were planned, but only a handful were ever built. The largest airfield out of Tallinn was in Viljandi, built by the local aviation association. Airfields were also built in Narva, Pärnu and Kuressaare. In Tartu, civilian aircraft used the local military airfield in Raadi. Since the focus was mainly on the development of the largest and most important airport Ülemiste, the Türi, Haapsalu, Valga, Rakvere, Tapa, Paide, Petseri, Võru, Käina, Tõrva, Põltsamaa, Mustvee and Virtsu airfields were never built. The problem was funding, which the state could not provide. It was estimated that all the airfields would require minimum of 57.000 Estonian Kroons annually to be operable. Since the airfield and airport network project dates to 1933, just seven years before the occupation, it is difficult to predict the potential outcome of airports and airfields in Estonia.

Kasutatud allikad ja kirjandus

Allikad

Rahvusarhiiv (RA) ERA.1002 Teedeministeeriumi Õhusõidu osakond

Transpordiameti instrumentaallennuväljade

nimestik. <https://transpordiamet.ee/instrumentaallennuvaljad> (Vaadatud 05.04.2024)

Transpordiameti visuaallennuväljade nimestik. <https://transpordiamet.ee/visuaallennuvaljad>

(Vaadatud 05.04.2024)

Kirjandus

Avatakse lennuliin Narva ja Tallinna vahel. – Päevaleht, nr 97, 08.04.1938, lk 3.

Eralennuväli Tartu. – Võitlus, nr 104, 07.11.1933, lk 7.

Esna, O. Pajatusi vanast Pärnust. Kirjastus Otto Wilhelm, 2017

Gerdessen, F.; Kitvel, T.; Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu kuni 1940. aastani. Eesti Entsüklopeediakirjastus, Tallinn, 2001

Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930–1940, nende roll riigikaitstes. *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat 2001*. Laidoneri Muuseum, 2002

Juursoo, R. Eesti lennuklubid aastail 1930–1940, nende roll riigikaitstes. *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat 2002*. Laidoneri Muuseum, 2003

Juursoo, R. Tallinn – Eesti õhuvärv aastail 1920–1940. *Vana Tallinn V (IX)*. Estopol, Tallinn, 1995

Jürjo, M. Kaitseliidu ajalugu 1924-1940. Tallinn, 2023

Kitvel, T., Tilk, J. Eesti lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. OÜ Aviopol, Tallinn, 2003

Künnapuu, A. Teedel õhuvarustesse. Valgus, Tallinn, 1979

Lipp, A. Miljon kilomeetrit õhus. Eesti Raamat, Tallinn, 1982

Lään, V.; Tilk, J. Kes on kes Eesti lennunduses. Elmatar, Tallinn-Tartu, 2006

- Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Eesti Entsüklopeediakirjastus, Tallinn, 1998
- Raudla, H. August Maramaa aeg. Viljandi kroonikad 1918-1940. Viljandi muuseum, 2004
- Tomp, U. Õhusõda. Eesti sõjaline mõte 1920-1940. Kaitseväge Akadeemia, 2022
- Türk, T. Eesti lennunduse 100 aastat. AS Printon, 2018
- Vercamer, L. A.; Kitvel, T. Põhjakohtad 2. Eesti lennukid 1918. aastast kuni 1940. aastani.
Külim OÜ, Tallinn, 2015
- Õun, M. Vesilennukite lapsepõli, noorus ja sõjameheiga. Grenader Grupp OÜ, Tallinn, 2013

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Dan Maapalu,

1. Annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose
Tsiiviillennuväljade rajamine Eestis enne teist maailmasõda
mille juhendaja on Ago Pajur
reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi
DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks
Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative
Commonsi litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost
reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja
kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega
isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Dan Maapalu

22.05.2024