

Για όλα, φτάνει ο Βενιζέλος. Αν, στα 1929, δεν είχε δημιουργήσει το υπουργείο Αεροπορίας, δεν θα είχε ιδρυθεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, δεν θα είχε συγκροτηθεί η με λεφτά του κράτους λειτουργούσα Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών (ΕΕΕΣ) και κανένας σήμερα δεν θα ασχολιόταν με αυτήν. Χώρια που θα είχαμε γλιτώσει και τα δυο τσιγάρα από κάθε πακέτο, αυτά που πήγαιναν «υπέρ της αεροπορίας» (αν δεν ξέρετε τι είναι αυτά, ρωτήστε τον παππού ή τον μπαμπά σας).

Η ΕΕΕΣ βέβαια, λειτούργησε άψογα έντεκα χρόνια, με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και μηδέν ατυχήματα. Έκλεισε το 1941 με την κατοχή, ξανάνοιξε το 1946, την πήρε η ΤΑΕ (Τεχνικά και Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις) του Σ. Ζώτου και το έργο της συνεχίστηκε κερδοφόρο. Δυο ακόμη εταιρείες, η ΕΛΛΑΣ και η ΑΜΕ (Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος), θέλησαν μερίδιο στο φιλέτο, ξεκίνησε ανταγωνισμός και οι τρεις οδηγήθηκαν σε αδιέξοδο. Στα 1951, υποχρεώθηκαν (με κυβερνητική παρέμβαση) να συγχωνευτούν: «Εθνικά Αεροπορικά Γραμμά ΤΑΕ». Στα 1954, έφτασαν στα όρια της χρεοκοπίας. Κι όταν κάτι φτάνει στα όρια της χρεοκοπίας, τι γίνεται; Το παίρνει το κράτος, φυσικά. Πήρε την ΤΑΕ αλλά δεν ήξερε, τι να την κάνει. Στα 1955, ο τότε πρωθυπουργός, Κωνσταντίνος Καραμανλής, την έβγαλε στο σφυρί.

Ως συνήθως, οι κροίσοι της εποχής, Ωνάσης και Νιάρχος, βρήκαν νέο πεδίο ανταγωνισμού. Γρήγορα έκαναν πέρα κάθε ξένο ενδιαφερόμενο κι έμειναν να σφαχτούν μεταξύ τους. Κι ως συνήθως, ο Ωνάσης νίκησε. Παρέλαβε την ΤΑΕ και την έκανε Ολυμπιακή. Ο Νιάρχος παρηγορήθηκε με τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Οι υπογραφές έπεσαν στα 1956 και ο Ωνάσης πήρε την εταιρεία «για είκοσι χρόνια», ως το 1976. Πέθανε το 1975. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής πρέπει να θυμόταν το χάλι της ΤΑΕ, όταν την έδωσε στον Ωνάση. Είδε το κουκλί την Ολυμπιακή και σκέφτηκε πως βρέθηκε η εταιρεία που θα μπορούσε να δείξει το καλό πρόσωπο του δημοσίου. Αντί να προκηρυχθεί διαγωνισμός, ώστε να δοθεί σε κάποιον άλλον, η Ολυμπιακή έγινε μια ακόμα δημόσια υπηρεσία. Και, στην Ελλάδα και όχι μόνο, δεν υπάρχει δημόσια υπηρεσία που να αντισταθεί στον πειρασμό να γίνει «δημόσια υπηρεσία». Η Ολυμπιακή δεν μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση. Πρώτα, μπήκαν οι Νεοδημοκράτες ειδικοί στη λούφα και τη διάλυση. Δεν τα κατάφεραν να την διαλύσουν εντελώς και το βαρύ αυτό έργο το ανέλαβαν οι Πασόκοι ειδικοί. Μ' αυτούς, όλο και κάτι έγινε.

Επί ένα τέταρτο αιώνα, το κουκλί διολίσθαινε συνεχώς ώσπου έγινε πανούκλα. Στα 2002, με πάσαν υπερηφάνειαν, μπορούσαμε να αναφωνήσουμε ότι έχουμε επιστρέψει στον

«παλιό καλό καιρό» του 1955, όταν το κράτος ψαχνόταν για το πώς θα ξεφορτωνόταν την ΤΑΕ. Μόνο που πια ούτε Ωνάσης υπήρχε ούτε καν Νιάρχος.

Με την έλευση της κυβέρνησης του (ανιψιού) Κώστα Καραμανλή, μεθοδεύτηκε το κλείσιμό της, ώστε να μπορέσουν άνετα να λεηλατήσουν τον χώρο τα ιδιωτικά συμφέροντα. Όμως, ούτε αυτό μπόρεσαν να πράξουν. Η νεότερη σκέψη ήταν η πρώτη του θείου (Κωνσταντίνου) Καραμανλή: Να την πουλήσουν κοψοχρονιά. Μετά από πολυετείς περιπέτειες, με το άλλοτε κουκλί να έχει περιπέσει στην εσχάτη εξαθλίωση και τους διαγωνισμούς να βγαίνουν ο ένας μετά τον άλλον άγονοι.

Στα 2009, σαν από μηχανής θεός, στον ορίζοντα εμφανίστηκε ο «mister MIG», Ανδρέας Βγενόπουλος, και εκδήλωσε ενδιαφέρον να την εξαγοράσει. Μέσα στην αναταραχή που προκλήθηκε, ο ιδιοκτήτης της Aegean Airlines, έκανε αντιπροσφορά. Πλην όμως, ο κύβος είχε ριφθεί. Στις 10 Μαρτίου 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε την πώληση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στη MIG. Οι υπογραφές έπεσαν στις 4 Μαΐου 2009 και προέβλεπαν μεταβατικό στάδιο ως τις 30 Σεπτεμβρίου. Μετά, Ολυμπιακή και Aegean Airlines αποφάσισαν να συγχωνευτούν. Αυτό το βήμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απαγόρευσε να πραγματοποιηθεί. Όμως, στις 22 Οκτωβρίου του 2012, η Aegean Airlines ανακοίνωσε ότι συμφώνησε να εξαγοράσει την Ολυμπιακή.

(Έθνος της Κυριακής, 3.3.2002) (τελευταία επεξεργασία, 22.10.2010)