

JUNKERS-AIKAKAUDESTA JUHLALLISESTI

KANSAINVÄLINEN ILMAILUHIS-
TORIALLINEN GUNNAR LIHR
-SEMINAARI 30.11.2013 SUOMEN
ILMAILUMUSEOSSA

Tapio Juutinen

Lauantaina marraskuun 30. päivänä kokoontui noin 80-henkinen yleisö Suomen Ilmailumuseon auditorioon juhlimaan 90-vuotiaasta lentoyhtiö Finnairia kansainväliseen Gunnar Lih -muistoseminaariin. Yhtiö perustettiin Aero Oy:n nimellä 1. marraskuuta 1923 ja se aloitti säännöllisen lentotoiminnan 20. maaliskuuta 1924 postilennolla Tallinnaan.

Kansainvälinen Gunnar Lih -muistoseminaari keskittyi yhtiön sotienväliseen aikaan. Tälle aikavälille ajoittui Aeron merkittävä laajentuminen niin henkilökunnan ja liikennekoneiden kuin lentoreittienkin osalta. Seminaarin kutsui koolle Suomen Ilmailumuseo yhdessä ilmailuhistorioitsija Carl-Fredrik Geustin kanssa. Tapahtumaa tuki Svenska kulturfonden. Esitelmistä osa pidettiin suomeksi ja osa englanniksi.

Seminaarin avasi järjestäjien puolesta Suomen Ilmailumuseon johtaja Markku Kyyrönen, joka painotti Finnairin olevan maailman vanhimpia yhä toimivia lentoyhtiöitä. ”Yhtiö perustettiin aikanaan kokonaan uudelle kasvualalle. Yhä edelleen lähes 100 vuotta myöhemmin ilmailutoimiala on kaikesta tämän hetkisistä vaikeuksista huolimatta globaalisti kasvussa. Mistä muusta satavuotiaasta toimialasta voi sanoa samaa?” Kyyrönen pohdiskeli seminaariyleisölle.

Tasavuotia juhlihan Finnairin puolesta seminaarilaisille kävi tervehdysten tuomas- sa yhtiön operatiivinen johtaja Ville Iho,

jonka mukaan Finnair oli maailmansotien välillä rohkea ja innovatiivinen kasvuyritys, kuten monet muutkin lentoliikenteseen keskittyneet yhtiöt. Valtion hankittua enimmäisosuuden yhtiöstä sodan jälkeen Finnairilla oli strateginen tehtävä Suomen kannalta. 2000-luvun Finnair on leimallisesti globaali yritys, joka hyödyntää tehokkaalla tavalla Suomen maantieteellistä sijaintia lyhimmän Eurooppa–Aasia -lentoreitin varrella. Ihon mukaan Finnair on aina ollut operatiivisesti ja toimintavarmuudeltaan vahva yhtiö, johon luotetaan.

Katsauksen Suomeen 1920- ja 1930-luvulla loi professori Henrik Meinander Helsingin yliopistosta. 1930-luvulla ilmailu oli kehittynyt varteenotettavaksi liikennemuodoksi, mutta oli toimialana ja liikennevälineenä vielä uusi. Alan nopea kehitys ajoittui juuri itsenäistyneen kansakunnan alkuvuosiin, ja lentoliikenneverkostoa ja myöhemmin maalentoasemia luotiin Suomeen melko samaa tahtia naapurimaiden kanssa.

Ilmailulla oli yhtä lailla tärkeä merkitys myös kulttuurisesti. Ennen talvisotaa ilma- lla pidettiin valoisan tulevaisuuden symbolina. ”Ilmailu innosti suuresti arkkitehteja. Muun muassa Alvar Aalto piti ilma- lla kiinnostavimpana tulevaisuuden liikennevälineenä.”

Vuonna 1938, Helsinkiin vuodeksi 1940 suunniteltujen olympialaisten edellä, valmistunut Malmin lentoasema oli kansakunnan näyteikkuna ulkomaille. Funktionalistinen päärakennus oli Meinanderin mukaan Suomen kosmopoliittisin paikka valmistumisesta aina 1950-luvun vaihteeseen asti.

AERO OY LUOMASSA KANSAINVÄLISTÄ LENTOREITTIVERKOSTOA SOTIEN VÄLILLÄ

Tutkija Martti Kujansuu esitteli havainnollisesti matkustusaikoja Helsingistä käsin 1920-luvun alussa ennen lentoliikennettä.



Seminaarin ulkomaiset luennoitsijat Günter Ott, Lennart Andersson ja Toomas Türk.
Kuva: Tapio Juutinen.

Julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen oli huomattavasti hitaampaa kuin nykypäivänä. Esimerkiksi Helsingistä Tallinnaan pääseminen laivalla kesti noin kuusi tuntia kesäaikaan. Talvella taas matka reellä kesti vielä kauemmin. Kujansuu on tutkinut Aero Oy:ta edeltäviä kotimaisia 1920-luvun alun lentoyhtiöitä, Lento-osakeyhtiötä sekä Suomen Ilmailuliikenne Osakeyhtiötä, jotka eivät useista tekijöistä johtuen onnistuneet vakiinnuttamaan toimintaansa.

Potsdamilaisen Junkers-lentokonevalmistajan historiaan erikoistunut tutkija Günter Ott avasi seminaariyleisölle saksalaisen yhtiön toimintastrategiaa lentoyhtiöiden suuntaan ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Versailles'n rauhan takia saksalainen lentokonetuotanto suuntautui 1920-luvun vaihteessa yksinomaan siviilikonekalustoon. Modernia Junkers F13 - kokometalliliikennekoneita oli valmistettu suuri määrä jo vuoteen 1920 mennessä.

Ottin mukaan konemarkkinoiden laajentaminen ja asiakkaiden hankkiminen oli Junkersille syy lähteä mukaan perustamaan lentoyhtiöitä ja hankkia osuuksia jo olemassa olevista yhtiöistä. Vuonna 1923

perustettu Aero Oy oli vahvalla Junkers-omistuksellaan strategian mukainen yhtiö ja se vakiintui asiakkaaksi kahden vuosikymmenen aikana. Junkers-kalusto ulottui F13-koneesta Ju 52/3m -kalustoon. Aero Oy:n tilausten merkitys Junkersille oli merkityksellinen erityisesti valmistajan huonoina taloudellisina aikoina 1920-luvulla.

Suomen ensimmäisistä lentoyhteyksistä naapurimaihin ja toisin päin luennoivat yksityiskohtaisesti tutkijat Lennart Andersson Uppsalasta sekä Toomas Türk Tallinnasta. Ruotsalainen PO Flygkompani lensi touko-kuussa 1920 tiettävästi ensimmäisen Ruotsin ja Suomen välillä tehdyn kaupallisen matkustaja- ja postilennon välillä Tukholma–Helsinki–Tukholma. Alkuvuodesta 1923 Suomi sai ensimmäisen säännöllisen kansainvälisen lentoreitin, kun virolainen A/S Aeronaut avasi Tallinna–Helsinki–Tallinna -yhteyden helmikuussa 1923. ”Normaalisti Suomen ja Viron välillä on isovelji–pikkovelji -asetelma, jossa Viro on altavastajana. Lentoliikenteen organisoimisessa pikkovelji oli kuitenkin isoveljeä edellä”, Türk hauskutti yleisöä.

Aero Oy:n toveriyhtiöiksi 1920-luvulla vakiintuivat Ruotsissa lentoyhtiö AB Aerot-

ransport (ABA) ja etelänaapurissa jo mainittu A/S Aeronaut, kaikkien kolmen yhtiön käyttäessä Junkers-kalustoa. Pitkäikäisiin toimijoihin on kuitenkin ollut myöhempi Finnair.

SEMINAAREILLE TULOSSA JATKOA

Kansainvälisten vieraiden jälkeen Carl-Fredrik Geust luennoi Ilmavoimien ja Aero Oy:n piloteista sotien välisellä ajalla. Seminaarillekin nimensä antanut lentokapteeni Gunnar Lihl oli ensimmäinen suomalainen liikennelentäjä. Hän tuli Aeron palvelukseen vuonna 1924. Ilmavoimien organisaatiokehitystä aikakaudella avasi yleisölle eversti evp. Markku Iskanius ansiokkaalla luennollaan komentaja Jarl Lundqvistista.

Seminaarin päätti museon intendentti Matias Laitinen esittelemällä Finnairin muodostamia arkistoja museon kokoelmista, painottaen niiden avoimuutta tutkijoiden suuntaan. Finnair lahjoitti juhluvuoden kunniaksi ns. Gunnar Stählen kuvakokoelman museolle. Noin viisisataa vedosta käsittävä, vuoteen 1945 asti yhtiön toimitusjohtajana toimineen Stählen aikana koottu aineisto on merkittävimpiä yksittäisiä dokumentteja yhtiön historiasta ja ainutkertainen todiste Junkers-koneiden aikakaudesta suomalaisessa ilmailussa.

Seminaaripäivä herätti yleisössä, luennoitsijoissa ja järjestäjissä tyytyväisyyttä. Suomen Ilmailumuseo järjestää siviili-ilmailun historiaan keskittyviä seminaareja ja tutkijatapaamisia myös jatkossa.

Yleiskuva seminaarista. Kuva: Tapio Juutinen.

