

Lentokonetyyppejä ja lentopostia

Lentokone on kuvattuna postimerkillä ensimmäisen kerran Yhdysvalloissa vuoden 1912 pakettipostimerkkisarjassa. Kaksitasokone on myös Viron ensimmäisellä lentopostimerkillä, joka julkaistiin maaliskuussa 1920 Helsingin jääpostilentaja varten. Tunnettuja yksitasoja ovat saksalainen Junkers Ju 52/3m ja yhdysvaltalainen Douglas DC-3, jotka ovat monen muun maan tapaan Suomenkin postimerkeillä.

Jääpostilennot Helsingin ja Tallinnan välillä

Postia on kuljetettu Suomessa lentokoneilla vuodesta 1919 alkaen. Vuoden 1920 kevät-talven jääpostilennot Helsingin ja Tallinnan välillä ovat osa lentopostin varhaishistoriaa. Lentoja tehtiin Tallinnasta Helsinkiin 21 kappaletta ja toiseen suuntaan yhtä monta, suunnilleen puoliksi kummankin maan sotilaskoneilla. Käytössä oli muun muassa yksimoottorinen kaksitaso Breguet 14, jollainen on kuvattu Finlandia-pienoisarkin merkillä 1988.

Jorma Keturi ja Timo Pokela kertovat jääpostilennoista kirjassaan *Lentopostia. Posti lentää ajan siivellä* (Kustantaja Laaksonen 2016). Talvi oli ollut ankara ja laivaliikenne Suomenlahden yli käynyt jäiden takia mahdottomaksi. Viron hallitus otti asiassa

yhteyttä ja ehdotti postinkuljetuksen järjestämistä lentoteitse.

Suomalaisissa koneissa oli sukset nousua ja laskeutumista varten. Avoveden aikaan käytettiin kellukkeita. Ensimmäinen siviili-maalentokenttä saatiin vasta vuonna 1935 Turun Artukaisiin, ja Malmin lentokenttä valmistui vajaat kolme vuotta myöhemmin.

Ensimmäiset jääpostilennot lennettiin 7. helmikuuta Tallinnasta Helsinkiin kolmella virolaisella koneella. Postia niissä oli kaikkiaan noin 160 kiloa. Rainer Ahonius, lentoupseeri itsekin ja jääkärieverstiluutnantti, kirjoittaa *Suomen Postimerkkilehdessä* 7–8/1963, että paluumatkalle koneet pääsivät huonon sään takia vasta 11. ja 12. helmikuuta. Lentotoiminta muodostui sääolojen vuoksi vähemmän säännölliseksi kuin oli alun perin aiottu.



Ilmavoimien Breguet 14 -konetta käytettiin myös postinkuljetukseen. Yhdysvaltain vuoden 1941 lentomerkkisarjan merkit piirrettiin tarkoituksella niin, että lentokonetyyppi ei ole tunnistettavissa. Belgian vuoden 2005 käyttömerkkisarjan merkeissä lentopostilipuke on osa merkkiä.

Viimeiset kaksi lentoa Tallinnasta Helsinkiin 15. maaliskuuta ovat sikäli erikoisia, että silloin oli mahdollista käyttää juuri ilmestynyttä Viron kolmionmuotoista viiden markan lentopostimerkkiä. Keturin ja Pokelan kirjassa on kuva tällaisesta lentopostikuoresta.

Suomen ensimmäinen lentopostimerkki ilmestyi vasta vuonna 1930, kun ilmalaiva Graf Zeppelin kävi Helsingissä. Ensimmäinen lentopostileima otettiin käyttöön vuonna 1924 ja keltainen lentopostilipuke 1926.

Junkers Ju 52 ja Sammon onnettomuusposti

Ensimmäinen lentokoneaiheinen postimerkki Suomessa ilmestyi vuonna 1938 Postin 300-vuotisjuhlasarjassa. Merkki esittää saksalaista Junkers Ju 52/3m -konetta, jonka nimen loppuosa viittaa moottorien ja samalla potkurien lukumäärään. Kone on myös vuoden 2003 ilmailuvihon yhdessä arvossa mutta vesitasona. Saksassa se on postimerkillä ensimmäisen kerran vuonna 1969, jolloin tuli kuluneeksi 50 vuotta säännöllisen lentopostiliikenteen aloittamisesta. Jaakko Pietilä kirjoittaa *Abophilissa* 1/2019 edeltävistä vaiheista ja vuoden 1912 puolivirallisista lentopostimerkeistä.

Ju 52, lempinimeltään ”Tante Ju” oli luotettava kone, joskin moottorit pitivät melkoista meteliä. Koneen kulmikkaat muodot ja aaltopellit aiheuttivat sen, että ulkonäköä ei voi sanoa kovin kauniiksi ja sulavaksi. Konetta käytettiin matkustaja- ja rahtiliikenteessä sekä esimerkiksi joukkojenkuljetukseen Marokosta Espanjan sisällissodassa vuonna 1936.

Suomeen ensimmäinen Ju 52 saatiin jo vuonna 1932, jolloin valmistus Saksassa alkoi. Koneeseen oli vaihdettava pyörien tilalle kellukkeet ennen kuin se voitiin lentää Helsingin lentosatamaan. Nimeksi tuli Sampo

ja tunnukseksi OH-ALK, mitkä näkyvät vuoden 2003 postimerkillä. Kaikkiaan Aero Oy hankki koneita viisi kappaletta.



Saksalainen Junkers Ju 52/3m on kuvattuna muun muassa Suomen (1938, 2003), Sveitsin (1988) ja Länsi-Berliinin (1979) postimerkillä.

Marraskussa 1941 jatkosodan aikana Sampo joutui tekemään pakkolaskun mereen Taivassalossa. Tapahtumasta kertoo Pekka Myyry *Suuressa suomalaisessa lentokonekirjassa* (Readme.fi 2017). Kone oli lähtenyt Helsingistä Turun kautta Tukholmaan. Pian Turusta lähdön jälkeen koneen kolme moottoria sammuiivat yksi toisensa jälkeen. Kapteeni yritti päästä mahdollisimman lähelle rantaa, ja kone pysähtyi rannasta noin 200 metrin päähän. Onnettomuudessa menehtyi kaksi matkustajaa.

Moottorivian syyksi osoittautui polttoaine. Seppo Evinsalo kirjoittaa *Suomen Postimerkkilehdessä* 1/2016, että koneeseen oli tankattu Tukholmassa edellisenä päivänä bentyyliä, jota käytettiin tuohon aikaan ruotsalaisissa koneissa. Bensiniin ja spriin seos liuotti epäpuhtauksia ja aiheutti polttoainesuodattimien tukkiutumisen.

Postisäkit nostettiin uponneesta koneesta kahden päivän päästä ja kuljetettiin Turkuun. Siellä postilähetykset kuivattiin ja niille lyötiin kolmirivinen seliteleima, jossa lukee ”Lähetys vahingoittunut lento-onnettomuu-

nessä” ja sama ruotsiksi ja ranskaksi. Kuvia onnettomuuspostista on Turun Postimerkki-kerhon kotisivujen blogissa ja siinä viitatuissa lähteissä.

DC-3 lentää usein postimerkillä

Aeron 20-vuotisjuhlamerkissä vuodelta 1944 on yhdysvaltalainen Douglas DC-2. Suomen ensimmäisessä ilmakirje-ehiössä vuodelta 1950 on puolestaan DC-6. Edellisenä vuonna oli jo tullut myyntiin pelkkiä ilmakirjelomakkeita ilman arvoleimaa kolmen markan hintaan. Ilmakirjeestä ei tarvinnut maksaa lentolisä-maksua, ja parhaassa tapauksessa säästi yli 30 markkaa, jos oli lähettämässä esimerkiksi Kiinaan.

Douglasin kakkosen ja kuutosen välissä on näitä tunnetummaksi tullut DC-3. Se oli aikoinaan tuttu näky lentokentillä kaikkialla maailmassa. Postimerkeillä DC-3 esiintyy ehkä useammin kuin mikään toinen lentokonetyyppi, Suomessakin kahteen kertaan. *Michel*-luettelon mukaan kone on kuvattuna Panaman kanava-vyöhykkeen merkillä jo vuonna 1939.

Lentokoneet kiinnostavat postimerkkeilijöitä monesta syystä. Yksinkertaistaen voisi sanoa, että aihefilatelisti tutkii lentokonemerkkien kuva-aiheita ja arofilatelisti postilähetyksiä,



Yhdysvaltalaisen Douglas DC-3 -koneen valmistus alkoi vuonna 1935. Yhdysvaltain vuoden 1997 postimerkin kääntöpuolella kerrotaan, että konetyyppejä käytetään edelleen rahti- ja matkustajakuljetukseen eri puolilla maailmaa. Kuvan muut merkit ovat vuosilta 1966, 1967 ja 1997.

jotka ovat kulkeneet lentokoneella. Muikin lentää kuin lentokone, ja lentoposti kulkee muullakin kuin lentokoneella. Laajaan ilmailu- ja lentopostikokoelmaan voisi sisällyttää esimerkiksi 1700-luvun kuumailmapallot ja 1870-luvun kyyhkyspostin Pariisiin piirityksessä.

Julkaistu: *Filatelisti* 7/2020



Brittiläis-ranskalaisen ääntä nopeamman Concorde-matkustajakoneen matkalentonopeus on melkein kymmenkertainen Junkers Ju 52:een verrattuna. Koneen nimi tarkoittaa sekä englannin että ranskan kielessä sopusointua. Ranskan ja Brasilian postimerkit ovat vuodelta 1976, jolloin säännölliset reittilennot aloitettiin. Kambodžan merkillä vuodelta 1986 on kirjoitusvirhe.